

MPJ LOGISTICS
THAILAND / SERVICES - MAI

MPJ TB

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ครบวงจร

TARGET PRICE

THB8.00

IPO PRICE

THB6.00

- MPJ ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าแบบครบวงจรที่กำลังขยายธุรกิจลานตู้คอนเทนเนอร์ ธุรกิจคลังสินค้าให้เช่า และธุรกิจ Freight Forwarder
- คาดการณ์กำไรสุทธิปี 2024-26 เติบโตเฉลี่ย 27% y-y CAGR
- ราคาเหมาะสม ที่ 8 บาท อิง 2025 PE ที่ 13 เท่า ใกล้เคียงค่าเฉลี่ยกลุ่ม Logistic

ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าแบบครบวงจร ทั้งทางบก ทางทะเลและอากาศ

MPJ มุ่งมั่นสู่การเป็นผู้นำในการให้บริการโลจิสติกส์ในการนำเข้าและส่งออกตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ การขนส่งข้ามแดนอย่างครบวงจรของประเทศไทย เคียงข้างคู่ค้าและสังคมอย่างยั่งยืน อยู่บนทำเลที่ตั้งสะดวกใกล้เคียงท่าเรือแหลมฉบัง และขนส่งสินค้าไปยังเส้นทางหลักสู่บริเวณลาดกระบังที่เป็นจุดศูนย์กลางในการรับส่งสินค้าเพื่อกระจายไปทั่วประเทศ และการให้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์ให้กับกลุ่มสายเรือระดับโลก และยังเป็นพันธมิตรร่วมทุนกับสายเรือ OOCL รายใหญ่ของจีนอีกด้วย

ธุรกิจคลังสินค้าและ Freight Forwarder จะเป็น Key drivers สร้างการเติบโต

เงินที่ได้จาก IPO ส่วนใหญ่จะไปชำระเงินกู้บริษัทย่อยเพื่อลงทุนขยายธุรกิจคลังสินค้าให้เช่าในอนาคต ซึ่งปัจจุบันมีความต้องการสูงเนื่องจากบริษัทเป็นผู้ขนส่งสินค้าให้กับลูกค้า ทำให้ทราบความต้องการของลูกค้าเป็นอย่างดีและมีอัตรากำไรขั้นต้นที่สูง นำมาซึ่งการทำธุรกิจเกี่ยวเนื่องอย่างธุรกิจคลังสินค้าให้เช่า นอกจากนี้ธุรกิจ Freight Forwarder ยังมีมุมมองเพิ่มเนื่องจากเป็นตลาดใหญ่แม้มีผู้เล่นเป็นจำนวนมาก แต่บริษัทมีข้อได้เปรียบตรงที่เป็นผู้ทำโลจิสติกส์ที่ครบวงจร ดังนั้นเราจึงเชื่อว่าการขยายธุรกิจทั้งสองนี้จะสร้างกำไรเติบโตในปี 2025-26

คาดการณ์กำไรสุทธิปี 2024-26 เติบโตเฉลี่ย 27% y-y CAGR

เราคาดการณ์กำไรสุทธิ 2024 ที่ 88 ล้านบาท +9% y-y จากกำไรสุทธิ 1H24 ที่ 38 ล้านบาท +24% y-y และคิดเป็น 44% ของประมาณการทั้งปีของเรา หลักๆ มาจากรายได้จากการให้บริการ Freight Forwarder ที่เพิ่มขึ้นจากการขยายทีมขาย และบริการให้เช่าคลังสินค้า อย่างไรก็ตามปี 2025-26 คาดผลการดำเนินงานจะเติบโตก้าวกระโดดอยู่ที่ 122 ล้านบาท (+39% Y-Y) และ 162 ล้านบาท (+33% Y-Y) ตามลำดับ โดยมีปัจจัยหนุนมาจากธุรกิจคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้นอีก 2 แห่ง และธุรกิจ Freight Forwarder ได้ขยายทีมขายและให้บริการเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะเส้นทางยุโรปและสหรัฐอเมริกา รวมถึงภาวะดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลงจากการนำเงิน IPO ไปชำระหนี้บางส่วน

ราคาเหมาะสม 8 บาท อิง PE ปี 2025 ที่ 13 เท่า ใกล้เคียงกลุ่ม Logistic

เราประเมินมูลค่าหุ้น MPJ โดยวิธีเปรียบเทียบ PE กับกลุ่มบริษัทที่ทำธุรกิจ Logistics (SJWD, SINO, III, NYT, WICE, MENA และ ETL ซึ่งมีค่าเฉลี่ย PE ปี 2025 ที่ 13 เท่า ดังนั้นบนสมมติฐาน EPS ปี 2025 ที่ 0.61 บาท จะได้ราคาเหมาะสมที่ 8 บาท

KEY STOCK DATA

YE Dec (THB m)	2023	2024E	2025E	2026E
Revenue	910	989	1,245	1,400
Net profit	80	88	122	162
EPS (THB)	0.55	0.44	0.61	0.81
vs Consensus (%)	-	-	-	-
EBITDA	107	136	191	255
Recurring net profit	80	88	122	162
Core EPS (THB)	0.55	0.44	0.61	0.81
EPS growth (%)	(20.6)	(19.9)	38.9	33.3
Core P/E (x)	11.0	13.7	9.9	7.4
Dividend yield (%)	-	2.9	4.1	5.4
EV/EBITDA (x)	12.8	10.0	6.9	4.9
Price/book (x)	2.5	1.7	1.5	1.3
Net debt/Equity (%)	140.0	23.0	14.8	4.7
ROE (%)	25.8	16.3	16.0	19.2

Sources: Bloomberg consensus; FSSIA estimates

MPJ's IPO summary

รายละเอียด

Pre-IPO shares	147 ล้านหุ้น
Share offering	53 ล้านหุ้น คิดเป็น 26.5% ของจำนวนหุ้นหลัง IPO
Use of proceeds	1) ใช้ไปใช้เพิ่มทุนในบริษัทย่อยเพื่อคืนชำระหนี้กู้ยืมเงิน 2) พัฒนาระบบ ERP 3) เพื่อจัดหาซื้อรถหัวลาก ทางฟุ้งทดแทน 4) เพื่อการปรับปรุงและจัดหาเครื่องมือลานตู้ 5) เพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียน

Financial advisor Capital One Partners

Lead Underwriter Globex Securities

NOTE: FINANSIA SYRUS SECURITIES PUBLIC COMPANY LIMITED MAY JOIN AS A CO-UNDERWRITER OF THE INITIAL PUBLIC OFFERING (IPO) OF MPJ LOGISTICS PUBLIC COMPANY LIMITED

ALL RECIPIENTS HEREOF, TO THE EXTENT THAT THEY ARE CONSIDERING MAKING AN INVESTMENT IN UNITS OF MPJ BUSINESS, SHOULD READ THE PROSPECTUS PREPARED BY CAPITAL ONE PARTNERS



Songklod Wongchai

Fundamental Investment Analyst on Securities; License no. 018086
songklod.won@fssia.com, +66 2646 9970

สารบัญ

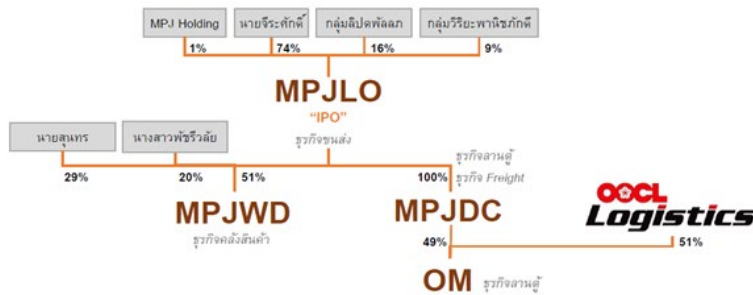
ลักษณะการประกอบธุรกิจ	3
การให้บริการขนส่งสินค้าและบริการอื่นๆ	5
ภาวะอุตสาหกรรมขนส่ง – การค้าระหว่างประเทศกลับมาขยายตัว	15
โครงการอนาคต MPJDC	16
ผลการดำเนินงานในอดีต	17
ประเด็นการลงทุน และคาดการณ์ผลประกอบการ	20
ประเมินมูลค่าเหมาะสม	24
โครงสร้างการถือหุ้น และนโยบายการจ่ายเงินปันผล	25
ปัจจัยเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ	27

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

กลุ่มบริษัท MPJ เป็นผู้ให้บริการระบบโลจิสติกส์ครบวงจร โดยเน้นการให้บริการผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออก ซึ่งครอบคลุมกิจกรรมการให้บริการหลัก โดยสามารถแบ่งการดำเนินธุรกิจตามบริษัทภายในกลุ่มที่ให้บริการได้ดังนี้

- 1) บริษัท เอ็ม พี เจ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) ("MPJLO") ดำเนินธุรกิจบริการขนส่งต่อเนื่องกับท่าเรือ
- 2) บริษัท เอ็ม พี เจ ดีเอสทีวีซัน เซ็นเตอร์ จำกัด ("MPJDC") ดำเนินธุรกิจ (1) บริหารลานตู้คอนเทนเนอร์และการซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์ของกลุ่มบริษัท และบริษัทร่วม ได้แก่ บริษัท โอเอ็ม ดีโพล จำกัด ("OM") และ (2) บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ (Freight Forwarder)
- 3) บริษัท เอ็ม พี เจ แวร์เฮาส์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ("MPJWD") ดำเนินธุรกิจบริการให้เช่าคลังสินค้า

Exhibit 1: โครงสร้างกลุ่ม MPJ

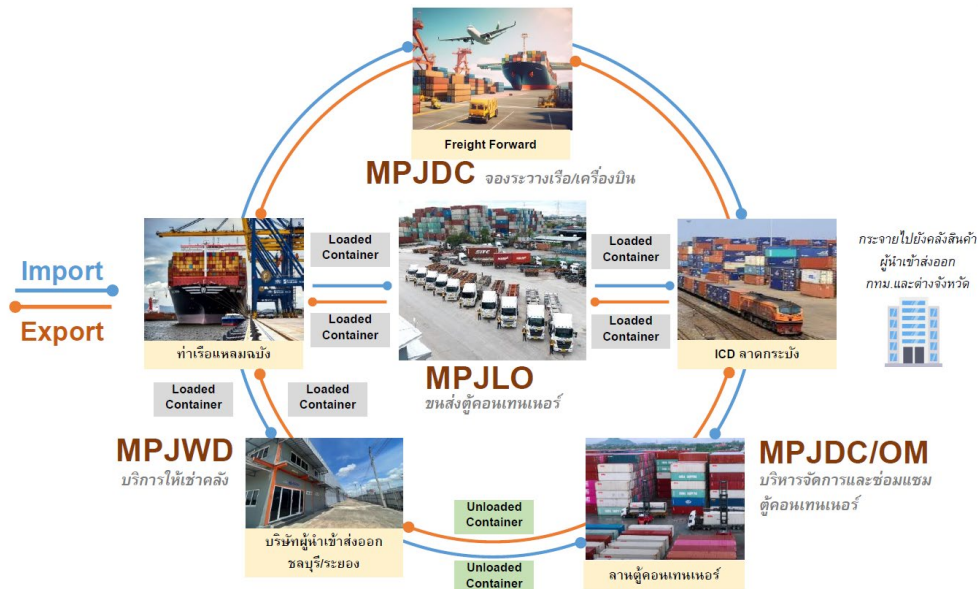


ตัวย่อ	ชื่อบริษัท	ทุนจดทะเบียน/ทุนชำระแล้ว	สถานะ	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
MPJLO	บจก.เอ็ม พี เจ โลจิสติกส์	100 ล้านบาท / 73.50 ล้านบาท	บริษัท	-	บริการขนส่งทางบกต่อเนื่องกับท่าเรือ
MPJDC	บจก.เอ็ม พี เจ ดีเอสทีวีซัน เซ็นเตอร์	10 ล้านบาท	บริษัทย่อย	100%	บริหารลานตู้คอนเทนเนอร์ และบริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ (Freight Forwarder)
MPJWD	บจก.เอ็ม พี เจ แวร์เฮาส์ ดีเวลลอปเม้นท์	10 ล้านบาท	บริษัทย่อย	51%	บริการให้เช่าคลังสินค้า
OM	บจก.โอเอ็ม ดีโพล	8 ล้านบาท	บริษัทร่วม	MPJDC ถือหุ้น 49%	บริหารลานตู้คอนเทนเนอร์

การร่วมทุน MPJDC กับ OM: MPJDC ได้เข้าร่วมทุนกับ OOCL Logistics (Hong Kong) Limited ผู้ให้บริการสายเรือ OOCL และ COSCO ในการจัดตั้งบริษัท โอเอ็ม ดีโพล จำกัด ("OM") ซึ่ง MPJDC ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49 เพื่อการบริหารจัดการเก็บตู้คอนเทนเนอร์ของกลุ่ม OOCL

Source: MPJ

Exhibit 2: การให้บริการขนส่งสินค้านำเข้าระหว่างประเทศแบบครบวงจรของกลุ่ม MPJ



Source: MPJ

กลุ่มบริษัท เน้นการให้บริการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทั้งการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถหัวลากในเส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง – ICD ลาดกระบัง และการให้บริการการบริหารลานตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งนี้ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าได้อย่างครบวงจร กลุ่มบริษัท ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลและทางอากาศ และการให้บริการคลังสินค้า แก่ลูกค้ากลุ่มผู้นำเข้าและส่งออก เพื่อเป็นการสร้างความพึงพอใจในการติดต่อใช้บริการได้อย่างครบวงจร โดยกลุ่มบริษัท มีพนักงานที่มีประสบการณ์และมีความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ที่พร้อมเป็นที่ปรึกษาและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการจัดการ ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผน การจัดเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกให้เป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง การจองระวางเรือหรือเครื่องบิน รวมถึงการมีเครือข่ายพันธมิตรเพื่อการประสานงานการขนส่งในต่างประเทศ โดยการให้บริการทั้งหมดนี้ ส่งผลให้กลุ่มบริษัท สามารถดำเนินการจัดการโลจิสติกส์ของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และตอบสนองความต้องการในการขนส่งสินค้าไปถึงปลายทางอย่างปลอดภัยตามเวลาที่กำหนด

ปัจจุบันกลุ่มบริษัท มีที่ตั้งสำนักงาน 3 แห่ง ได้แก่ (1) สำนักงานใหญ่ที่แหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ซึ่งให้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์ บริการขนส่งทางบก และบริการให้เช่าคลังสินค้า (2) สำนักงานสาขากรุงเทพมหานคร ให้บริการการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) และ (3) สำนักงานสาขาสระบุรี ซึ่งเป็นสาขาที่จดทะเบียนรถหัวลากและหางพวงเดิม โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการย้ายทะเบียนรถหัวลาก และหางพวงทั้งหมดมาที่สำนักงานใหญ่จังหวัดชลบุรีซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือน พ.ค. 2025 โดยมีสัดส่วนรถหัวลากและหางพวงที่จดทะเบียนที่จังหวัดสระบุรีที่จดทะเบียนย้าย อยู่ระหว่างดำเนินการย้าย และ ณ วันที่ 20 ส.ค. 2024 ดังนี้

Exhibit 3: รายละเอียดการย้ายทะเบียนรถหัวลาก

ประเภท	ดำเนินการจดทะเบียนแล้ว	อยู่ระหว่างดำเนินการ	รอดำเนินการ	รวมทั้งหมด
หัวลาก	74	47	98	219
หางพวง	58	60	139	257
รวม	132	107	237	476

Sources: MPJ

โครงสร้างรายได้

Exhibit 4: โครงสร้างรายได้

รายการ	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม						สำหรับงวด 6 เดือนแรกสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน			
	2021		2022		2023		2023		2024	
	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
รายได้จากการให้บริการ	1,014.74	97.98	1,300.27	98.19	910.24	97.63	427.51	98.47	456.22	96.48
รายได้อื่น ๆ	20.93	2.02	23.99	1.81	22.09	2.37	6.65	1.53	16.66	3.52
รวมรายได้	1,035.67	100.00	1,324.26	100.00	932.33	100.00	434.16	100.00	472.89	100.00

Sources: MPJ, /1 ประกอบไปด้วย การจำหน่ายน้ำมันอะไหล่และวัสดุ ค่าบริการอื่น ๆ กำไรจากการจำหน่ายอุปกรณ์ ฯลฯ

การให้บริการขนส่งสินค้าและบริการอื่น ๆ

Exhibit 5: สัดส่วนรายได้แยกตามลักษณะการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการ	บริษัท	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม						สำหรับงวด 6 เดือนแรกสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน			
		2021		2022		2023		2023		2024	
		ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
บริการขนส่งทางบกต่อเนื่องกับท่าเรือ	MPJLO	524.31	51.67	528.46	40.64	516.90	56.79	255.45	59.75	232.49	50.96
บริการด้านการบริหารการจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์	MPJDC	222.26	21.90	249.17	19.16	287.02	31.53	130.55	30.54	147.97	32.46
ธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ /1	MPJDC	260.97	25.72	515.22	39.62	99.61	10.94	37.69	8.82	66.15	14.50
บริการให้เช่าคลังสินค้า /1	MPJDC / MPJWD	7.20	0.71	7.42	0.57	6.71	0.74	3.82	0.89	9.61	2.11
รวมรายได้จากการให้บริการ		1,014.74	100.00	1,300.27	100.00	910.24	100.00	427.51	100.00	456.22	100.00

Sources: MPJ, 1/ ข้อมูลตัวเลขไม่ตรงกับงบการเงิน เนื่องจากข้อมูลตามงบการเงินแบ่งรายได้ตามบริษัท อย่างไรก็ตามเพื่อการวิเคราะห์ลักษณะรายได้ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันจึงได้มีการจัดรายการในส่วนของรายได้จากการให้บริการให้เช่าคลังสินค้าของธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) เข้าไปรวมกับรายได้จากการให้บริการให้เช่าคลังสินค้าเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

กลุ่มบริษัท มีรายได้จากการให้บริการมาจากธุรกิจ 4 ประเภท ได้แก่

1. ธุรกิจให้บริการขนส่งทางบกต่อเนื่องกับท่าเรือ

MPJLO ให้บริการขนส่งทางบกด้วยรถบรรทุกหัวลากและหางพ่วง ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทั้งที่บรรจุสินค้าและไม่บรรจุสินค้าในเส้นทางการขนส่งหลัก ได้แก่ 1.) เส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง – ICD ลาดกระบัง 2.) เส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง – ลานตู้คอนเทนเนอร์ 3.) เส้นทางขนส่งทั่วไปเพื่อการบรรจุสินค้า และ 4.) เส้นทางขนส่งทั่วไปเพื่อย้ายสินค้าภายในประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเส้นทางรับจ้างขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและโรงงานหรือคลังพักสินค้าของผู้นำเข้าและส่งออกเพื่อการบรรจุหรือนำเข้าสินค้าในบริเวณจังหวัดชลบุรีและระยอง ทำให้ลูกค้าของธุรกิจนี้สามารถแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ลูกค้าสายเรือและผู้ประกอบกิจการนำเข้าและส่งออกสินค้า ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 80 และร้อยละ 20 ของรายได้จากธุรกิจให้บริการขนส่งต่อเนื่องกับท่าเรือ ตามลำดับ ซึ่ง MPJLO มีการพึ่งพิงสายเรือชั้นนำ 3-4 ราย คิดเป็นร้อยละ 74.11 ของลูกค้าจากการให้บริการขนส่งต่อเนื่องกับท่าเรือทั้งหมดสำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2024 ทั้งนี้ การให้บริการขนส่งทางบกต่อเนื่องกับท่าเรือสามารถแบ่งสัดส่วนตามจำนวนเที่ยวแยกตามแต่ละประเภทเส้นทาง ได้ดังนี้

Exhibit 6: ปริมาณและสัดส่วนการให้บริการขนส่งทางบกต่อเนื่องทางเรือแยกตามเส้นทางการขนส่ง

ตามเส้นทางการขนส่ง	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม						สำหรับงวด 6 เดือนแรกสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน			
	2021		2022		2023		2023		2024	
	เที่ยว	%	เที่ยว	%	เที่ยว	%	เที่ยว	%	เที่ยว	%
ICD ลาดกระบัง	141,036	69.49	150,320	68.48	145,510	65.07	70,588	66.82	63,745	63.09
ลานตู้คอนเทนเนอร์	44,048	21.70	51,025	23.25	59,964	26.82	25,627	24.26	26,321	26.05
ทั่วไปเพื่อการบรรจุ	17,872	8.81	16,179	7.37	16,046	7.18	8,447	7.99	9,883	9.78
ทั่วไปเพื่อย้ายสินค้าภายในประเทศ	-	-	1,977	0.90	2,090	0.93	981	0.93	1,089	1.08
รวม	202,956	100.00	219,501	100.00	223,610	100.00	105,643	100.00	101,038	100.00

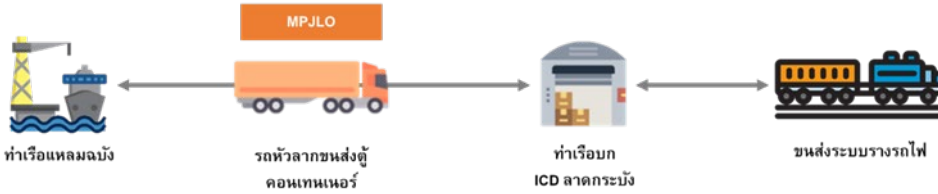
Sources: MPJ

1. เส้นทางให้บริการขนส่งหลัก

1. เส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง – ICD ลาดกระบัง

MPJLO ให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เส้นทางระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง – ICD ลาดกระบัง เป็นเส้นทางหลักซึ่งมีระยะทางขนส่งประมาณ 100 กิโลเมตร เพื่อให้บริการผู้ประกอบการ นำเข้าและส่งออกในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์หนัก (ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า) ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งทางรางรถไฟซึ่งเป็นการขนส่งทางรางรถไฟเพื่อการกระจายสินค้าภายในประเทศและการข้ามพรมแดน

Exhibit 7: เส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง – ICD ลาดกระบัง

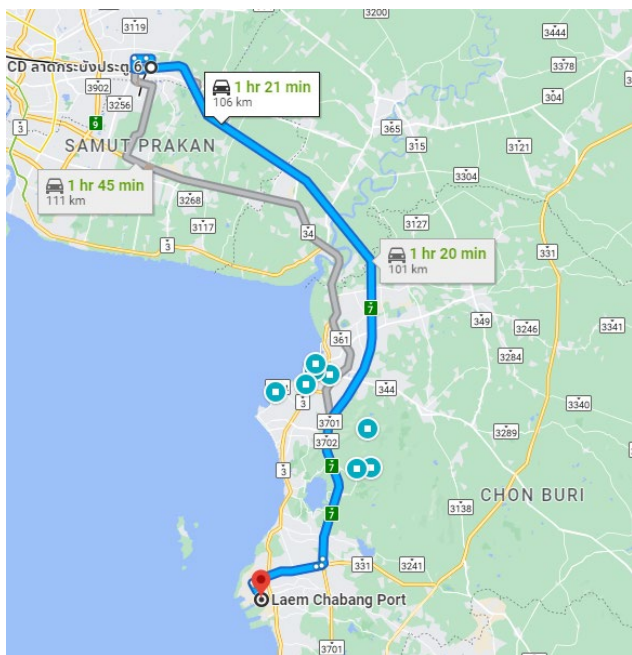


Sources: MPJ

ICD ลาดกระบังถือเป็นจุดศูนย์กลางของการเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนกับการขนส่งทางรางรถไฟ (Road-Rail Transportation) เพื่อการกระจายสินค้าไปทั่วประเทศหรือข้ามชายแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (Cross-border) จึงทำให้มีปริมาณการขนส่งระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและ ICD ลาดกระบัง เติบโตตามการปริมาณการนำเข้าและส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังและเติบโตตามการขนส่งผ่านระบบรางรถไฟ ซึ่งผู้นำเข้าและส่งออกสามารถลากตู้คอนเทนเนอร์จากท่าเรือแหลมฉบังมาเปิดตู้ที่ ICD ลาดกระบังเพื่อการกระจายสินค้าไปทั่วประเทศและข้ามเขตชายแดนผ่านระบบรางรถไฟได้อย่างสะดวก

Exhibit 8: แผนที่เส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง – ICD ลาดกระบัง

ระยะทาง 100-110 กิโลเมตร



Sources: MPJ, Google map

Exhibit 9: ตัวอย่างภาพรถหัวลากและหางพ่วง

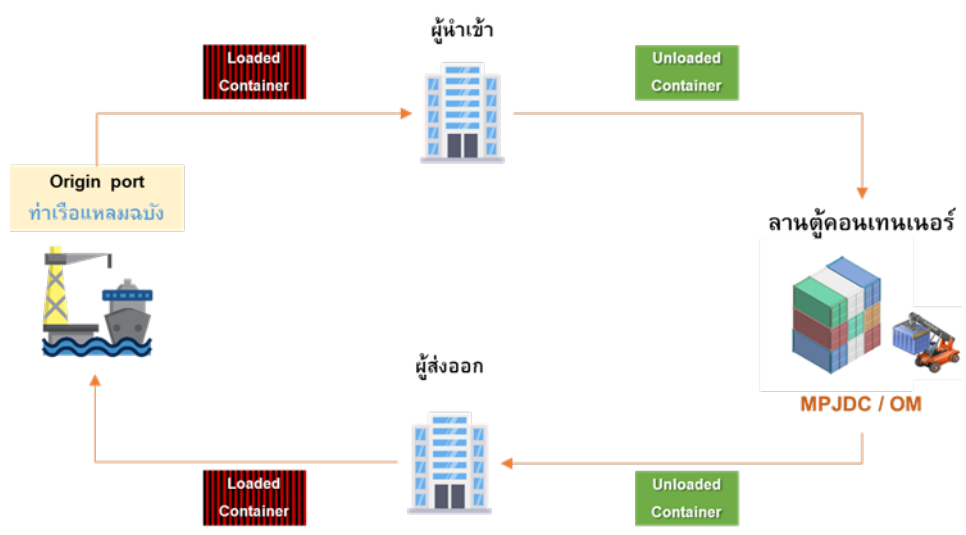


Sources: MPJ

2. เส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง – ลานตู้คอนเทนเนอร์ที่สายเรือกำหนดให้ขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ (Reposition)

ผู้ว่าจ้างหลักได้แก่ผู้ให้บริการสายเรือ ซึ่งเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ของตู้คอนเทนเนอร์ในการให้บริการตู้คอนเทนเนอร์แก่ผู้นำเข้าและส่งออกในการบรรจุสินค้า ซึ่งตู้คอนเทนเนอร์จะถูกหมุนเวียนสำหรับการบรรจุสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออกไปในหลายประเทศ ดังนั้น ผู้ให้บริการสายเรือจะต้องมีการบริหารการหมุนเวียนตู้คอนเทนเนอร์เบา (ไม่มีสินค้าบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์) ในแต่ละสถานที่เพื่อการให้บริการตู้คอนเทนเนอร์แก่ผู้นำเข้าและส่งออกได้อย่างเพียงพอ ทั้งนี้ MPJLO มีรถหัวลากในการให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เบาจากท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์เบาจากต่างประเทศไปยังลานตู้คอนเทนเนอร์ที่ผู้ให้บริการสายเรือกำหนด เพื่อให้มีตู้คอนเทนเนอร์ที่เพียงพอต่อการบรรจุ หรือการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เบาระหว่างลานตู้คอนเทนเนอร์ตามให้ผู้ให้บริการสายเรือระบุ ทั้งนี้ ลานตู้คอนเทนเนอร์ส่วนใหญ่จะมีสถานที่ตั้งอยู่ใกล้กับท่าเรือแหลมฉบังในรัศมีระยะทางไม่เกิน 20 กิโลเมตร เพื่อความสะดวกในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างลานตู้คอนเทนเนอร์และจุดบรรจุหรือถ่ายสินค้าจากตู้คอนเทนเนอร์

Exhibit 10: ตัวอย่างภาพรถหัวลากและทางพ่วง



Sources: MPJ

1. เส้นทางขนส่งทั่วไปเพื่อการบรรจุสินค้า

เป็นเส้นทางในการรับจ้างขนส่งทั่วไป โดยเน้นการให้บริการแก่ผู้นำเข้าและส่งออกในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างโรงงานผู้ส่งออกในพื้นที่จังหวัดชลบุรีหรือจังหวัดระยองและท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อการบรรจุสินค้าและการส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ไปยังท่าเรือแหลมฉบังหรือรับสินค้า จากท่าเรือแหลมฉบังมายังโรงงานผู้นำเข้า

2. เส้นทางขนส่งทั่วไปเพื่อย้ายสินค้าภายในประเทศ

เป็นเส้นทางในการรับจ้างขนส่งทั่วไป เป็นการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์หนักจากสถานประกอบการหนึ่งไปยังจากสถานประกอบการหนึ่งอีกแห่งหนึ่ง โดยเมื่อขนส่งงานแล้วเสร็จ รถหัวลากจะดำเนินการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เบาไปยังลานตู้คอนเทนเนอร์

Exhibit 11: ระยะเวลาในการขนส่งสินค้า

ลำดับ	เส้นทางระหว่าง	ระยะทาง (กม.)	จำนวนเที่ยวเฉลี่ยต่อวันต่อคัน
1	ICD ลาดกระบัง	118 กม.	2.5 เที่ยว
2	ท่าเรือแหลมฉบัง - ลานตู้คอนเทนเนอร์	10 - 20 กม.	11 เที่ยว
3	คลังสินค้า	ตามระยะทาง	1 เที่ยว

Sources: MPJ

จำนวนรถหัวลาก

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2024 MPJLO มีรถบรรทุกหัวลากและหางลากที่ใช้ในการให้บริการขนส่งภายในประเทศประกอบด้วยรถบรรทุกหัวลาก 6 ล้อ จำนวน 97 คัน หัวลาก 10 ล้อ จำนวน 124 คัน และหางลาก 257 คัน ทั้งนี้ MPJLO บำรุงดูแลรักษารถขนส่งให้เป็นไปตามเกณฑ์ที่บริษัท กำหนด เพื่อให้รถขนส่งอยู่ให้สภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอและสามารถใช้งานได้เหมาะสม อีกทั้ง พนักงานขับรถจะต้องมีคุณสมบัติตามที่บริษัทกำหนดและผ่านการอบรมการของบริษัท

เนื่องจากในปัจจุบันรถขนส่งของบริษัท มีอัตราการใช้งานที่ค่อนข้างสูง ดังนั้นการได้ร่วมมือกับพันธมิตรจะส่งผลให้บริษัท มีกำลังที่เพียงพอต่อการให้บริการลูกค้าที่มากขึ้น โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทมีพันธมิตรรถขนส่งจำนวน 11 ราย รถขนส่งทุกคันของบริษัท รวมถึงรถของพันธมิตร จะต้องได้รับการบำรุงดูแลรักษาตามเกณฑ์ที่บริษัท กำหนดให้อยู่สภาพที่สามารถใช้งานได้เหมาะสม พนักงานขับรถจะต้องผ่านเกณฑ์การสรรหา และผ่านการอบรมการให้บริการ

ทั้งนี้บริษัทไม่ได้มีการกำหนดจำนวนเที่ยวงานขั้นต่ำของรถรวมพันธมิตร โดยในช่วง 3 ปีที่ผ่านมาบริษัทมีการจัดจ้างรถพันธมิตรในการวิ่งงานคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 7-13 ของจำนวนเที่ยวรถทั้งปี ซึ่งปัจจุบันบริษัท มีจำนวนรถขนส่งที่ใช้ในการดำเนินงานตามรายละเอียด ดังนี้

Exhibit 12: จำนวนและสัดส่วนรถหัวลากของบริษัทและรถหัวลากของพันธมิตร

รถหัวลาก	ณ วันที่ 31 ธันวาคม						ณ วันที่ 30 มิถุนายน	
	2021		2022		2023		2024	
	คัน	%	คัน	%	คัน	%	คัน	%
MPJLO	228	71.70	226	60.75	231	59.07	221	47.02
รถของพันธมิตร	90	28.30	146	39.25	158	40.62	249	52.98
รวม	318	100.00	372	100.00	389	100.00	470	100

Sources: MPJ

Exhibit 13: จำนวนรถหัวลากและหางพ่วง

อาคารและอุปกรณ์	ณ วันที่ 31 ธันวาคม			ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2024
	2021	2022	2023	
รถหัวลากทั้งหมด (คัน)	228	226	231	221
- รถหัวลาก 6 ล้อ (คัน)	112	107	98	97
เชื้อเพลิง NGV	-	-	-	-
เชื้อเพลิง น้ำมัน	112	107	98	97
- รถหัวลาก 10 ล้อ (คัน)	116	119	133	124
เชื้อเพลิง NGV	109	109	103	84
เชื้อเพลิง น้ำมัน	7	10	30	40
หางพ่วง (คัน)	275	271	270	257

Sources: MPJ

3. ธุรกิจให้บริการด้านการบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์

ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าเข้ามาจากท่าเรือแหลมฉบัง ผู้นำเข้าจะเป็นผู้ดำเนินกิจกรรมศุลกากรและนำสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์ จากนั้นผู้ให้บริการสายเรือจะเป็นผู้แจ้งผู้นำเข้าว่าจะให้นำตู้คอนเทนเนอร์ไปคืนให้ลานตู้คอนเทนเนอร์แห่งใด หากนำตู้คอนเทนเนอร์มาคืนที่ MPJDC หรือ OM จะให้บริการการรับคืนตู้คอนเทนเนอร์ตามช่วงเวลาให้ผู้ให้สายเรือกำหนด และจะแจ้งผู้ให้บริการสายเรือในกรณีที่ต้องทำความสะอาดตู้คอนเทนเนอร์หรือการซ่อมแซมกรณีเกิดความเสียหายระหว่างการขนส่ง ซึ่ง MPJDC / OM จะแจ้งค่าบริการผู้ให้บริการสายเรือซึ่งเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในตู้คอนเทนเนอร์เพื่อตกลงค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมก่อนที่จะดำเนินการซ่อมแซมตามตกลง

Exhibit 14: โครงสร้างรายได้จากการให้บริการการจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (MPJDC) แยกตามการให้บริการ

รายได้ตามการให้บริการ	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม						สำหรับงวด 6 เดือนแรกสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน			
	2021		2022		2023		2023		2024	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ค่ายกตู้	84.89	38.19	112.12	45.00	138.69	48.32	64.04	49.05	68.35	46.19
ค่าซ่อมบำรุงตู้	52.31	23.54	58.00	23.28	55.36	19.29	22.78	17.45	31.71	21.43
รายได้ค่าบริการ OM	56.73	25.52	50.48	20.26	57.17	19.92	26.85	20.57	29.89	20.20
ค่าผ่านประตู	25.93	11.67	25.38	10.18	30.90	10.76	14.44	11.06	15.58	10.53
รายได้อื่น ๆ /1	2.40	1.08	3.19	1.28	4.90	1.71	2.44	1.87	2.44	1.65
รวม	222.26	100.00	249.17	100.00	287.02	100.00	130.55	100.00	147.97	100.00

Sources: MPJ, 1/ รายได้อื่น ๆ ได้แก่ ค่าบริการพื้นที่วางตู้คอนเทนเนอร์ และค่ายกตู้คอนเทนเนอร์กรณีที่ลูกค้าต้องการเจาะจงเลขตู้จึงต้องมีการดำเนินการยกตู้เป็นการพิเศษ

ประเภทรายได้จากการให้บริการ

กลุ่มบริษัท มีรายได้จากกิจกรรมการให้บริการ 3 ขั้นตอน ได้แก่ (1) การรับตู้คอนเทนเนอร์เข้ามาจัดเก็บที่ลาน โดยมีค่าบริการในการผ่านเข้าลาน (Gate in) และการยกตู้ขึ้นลาน (Lift off) (2) การซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์ และ (3) การปล่อยตู้คอนเทนเนอร์ออกจากลาน โดยมีค่าบริการในการผ่านเข้าลาน (Gate Out) และการยกตู้ออกจากลาน (Lift on)

รายได้หลักในการให้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์ ได้แก่ ค่าธรรมเนียมในการรับตู้หรือคืนตู้คอนเทนเนอร์จากผู้นำเข้าและส่งออก โดยผู้นำเข้าจะจัดสรรรถหัวลากเพื่อเข้ามารับตู้คอนเทนเนอร์จากลานตู้คอนเทนเนอร์ตามผู้ให้บริการสายเรือกำหนด โดยลานตู้คอนเทนเนอร์จะเก็บค่าธรรมเนียมจากการผ่านลานตู้คอนเทนเนอร์ในแต่ละครั้งที่รถหัวลากเข้ามารับหรือส่งตู้คอนเทนเนอร์ และค่าบริการในการยกตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นบนหางพวง

รายได้อีกส่วน ได้แก่ รายได้ในการซ่อมแซมและทำความสะอาดตู้คอนเทนเนอร์ โดยรายได้ดังกล่าว MPJDC / OM จะเป็นผู้เก็บค่าบริการจากผู้ให้บริการสายเรือ ซึ่งเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ของตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่ง MPJDC / OM ให้บริการซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์แบบธรรมดาหรือตู้แห้ง (Dry container) เป็นส่วนใหญ่ โดยตู้คอนเทนเนอร์ที่ผ่านเข้าลานมาจะได้รับการสำรวจและตรวจสอบความเสียหายของตู้คอนเทนเนอร์ ล้างทำความสะอาด และซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์หากตู้มีความเสียหาย ในการซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ตามมาตรฐาน The Institute of International Container Lessors (IICL) หรือมาตรฐานของสายเรืออื่นๆ ก่อนนำไปจัดเก็บไว้ตามขนาดและคุณภาพของตู้คอนเทนเนอร์ในแต่ละโซนตามสายเรือ

Exhibit 15: ปริมาณตู้เข้าและออกของลานตู้คอนเทนเนอร์

ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ (TEU)	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			สำหรับงวด 6 เดือนแรกสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน	
	2021	2022	2023	2023	2024
จำนวนปริมาณตู้เข้าและออก	290,453	292,360	367,515	76,585	179,329

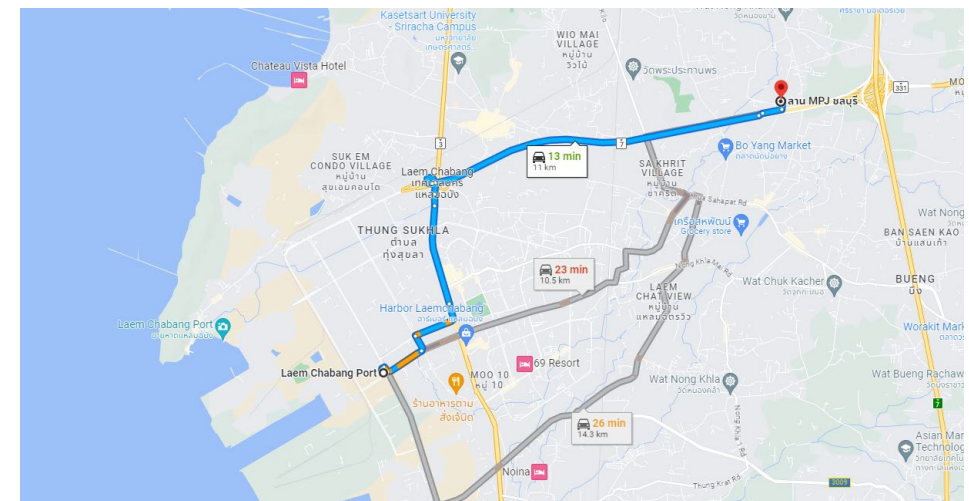
Sources: MPJ

รายได้จากการให้บริการด้านการบริหารจัดการจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ของ MPJDC ส่วนใหญ่มาจากผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกสินค้าคิดเป็นร้อยละ 56 และลูกค้าสายเรือคิดเป็นร้อยละ 22 ของรายได้จากการให้บริการดังกล่าว อีกทั้ง MPJDC ยังมีรายได้จากการบริหารกิจกรรมลานตู้คอนเทนเนอร์ให้แก่ OM ตามสัญญาร่วมทุน คิดเป็นร้อยละ 22 ของรายได้จากการให้บริการด้านการบริหารจัดการจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ทั้งหมด

ตำแหน่งที่ตั้งลานตู้คอนเทนเนอร์ของ MPJDC และ OM

การให้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์ของกลุ่มบริษัท มีจำนวน 2 แห่ง ซึ่งดำเนินการโดย MPJDC และ OM มีรายละเอียด ดังนี้

Exhibit 16: ตำแหน่งที่ตั้งลานตู้คอนเทนเนอร์ของ MPJDC และ OM



Sources: MPJ

ลักษณะของลานตู้คอนเทนเนอร์ของ MPJDC และ OM

การให้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์ของบริษัทมีจำนวน 2 แห่ง ซึ่งดำเนินการโดย MPJDC และ OM มีรายละเอียด ดังนี้

Exhibit 17: ลานตู้คอนเทนเนอร์ MPJC และ OM

Sources: MPJ

Exhibit 18: ลานตู้คอนเทนเนอร์ MPJC และ OM

Sources: MPJ

Exhibit 19: ลานตู้คอนเทนเนอร์ MPJDC

ที่ตั้ง	291/45 หมู่ที่ 5 ตำบลหนองขาม อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี
พื้นที่ลาน:	67,200 ตารางเมตร
สภาพพื้นที่:	พื้นลานคอนกรีต 320 ปอนด์ต่อตารางนิ้ว หนา 25 เซนติเมตร รับน้ำหนักได้ 4 ตันต่อตารางเมตร
สภาพการซ้อนตู้คอนเทนเนอร์:	สามารถซ้อนตู้แบบมาตรฐานได้จำนวน 8 ชั้น และแบบความสูงพิเศษ 6 ชั้น
พื้นที่ซ่อมบำรุง:	21,512 ตารางเมตร
อุปกรณ์:	รถเครื่อมือยกตู้ 8 คัน และรถฟอร์คลิฟท์ 4 คัน
การรักษาความปลอดภัย:	CCTV 24 ชม. และรปภ.
Max Capacity:	9,000 TEU

Sources: MPJ

Exhibit 20: ลานตู้คอนเทนเนอร์ OM

ที่ตั้ง	291/38 หมู่ที่ 5 ตำบลหนองขาม อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี
พื้นที่ลาน:	25,600 ตารางเมตร
สภาพพื้นที่:	พื้นลานคอนกรีต 320 ปอนด์ต่อตารางนิ้ว หนา 25 เซนติเมตร รับน้ำหนักได้ 4 ตันต่อตารางเมตร
สภาพการซ้อนตู้คอนเทนเนอร์:	สามารถซ้อนตู้แบบมาตรฐานได้จำนวน 8 ชั้น และแบบความสูงพิเศษ 6 ชั้น
พื้นที่ซ่อมบำรุง:	3,780 ตารางเมตร
อุปกรณ์:	รถเครื่อมือยกตู้ 3 คัน และรถฟอร์คลิฟท์ 2 คัน
การรักษาความปลอดภัย:	CCTV 24 ชม. และรปภ.
Max Capacity:	2,800 TEU

Sources: MPJ

4. ธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) และ

MPJDC เป็นผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศซึ่งครอบคลุมการขนส่งทางทะเล ทั้งในรูปแบบของการขนส่งแบบเต็มตู้ (Full Container Load หรือ "FCL") และแบบไม่เต็มตู้ (Less Than Container Load หรือ "LCL") และการขนส่งทางอากาศ (Air freight) กลุ่มบริษัท ให้บริการเสมือนตัวกลางระหว่างลูกค้าในการจัดหาระวางเรือหรือระวางเครื่องบิน โดยบริษัท จะสอบถามความต้องการของลูกค้าก่อนที่จะทำการจัดหาตู้คอนเทนเนอร์และจัดหาระวางเรือจากสายเรือ พร้อมทั้งช่วยจัดสรรเส้นทางเดินเรือและเวลาให้ตรงกับความ ต้องการของลูกค้าและตามความเหมาะสมของสินค้า ทั้งนี้ กลุ่มบริษัท เป็นสมาชิกของเครือข่าย TIFFA ซึ่งมีพันธมิตรในการให้บริการขนส่งสินค้าครอบคลุมมากกว่า 100 ประเทศ โดยกลุ่มบริษัท มีพนักงานให้บริการติดตามสถานะการจัดส่งสินค้าเพื่อการรายงานสถานะการจัดส่งให้ลูกค้าทราบตลอดระยะทางที่ให้บริการเพื่อให้ความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยกลุ่มบริษัท มีสัดส่วนรายได้แยกตามประเภทบริการจัดการขนส่ง ได้ดังนี้

Exhibit 21: สัดส่วนรายได้จากการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

รายได้จากการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม						สำหรับงวด 6 เดือนแรกสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน			
	2021		2022		2023		2023		2024	
	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%	ลบ.	%
ทางทะเล (Sea freight)	259.75	99.53	514.76	99.91	96.66	97.04	37.13	98.52	63.15	95.46
ทางอากาศ (Air freight)	1.22	0.47	0.46	0.09	2.95	2.96	0.56	1.48	3.00	4.54
รวม /1	260.97	100.00	515.22	100.00	99.61	100.00	37.69	100.00	66.15	100.00

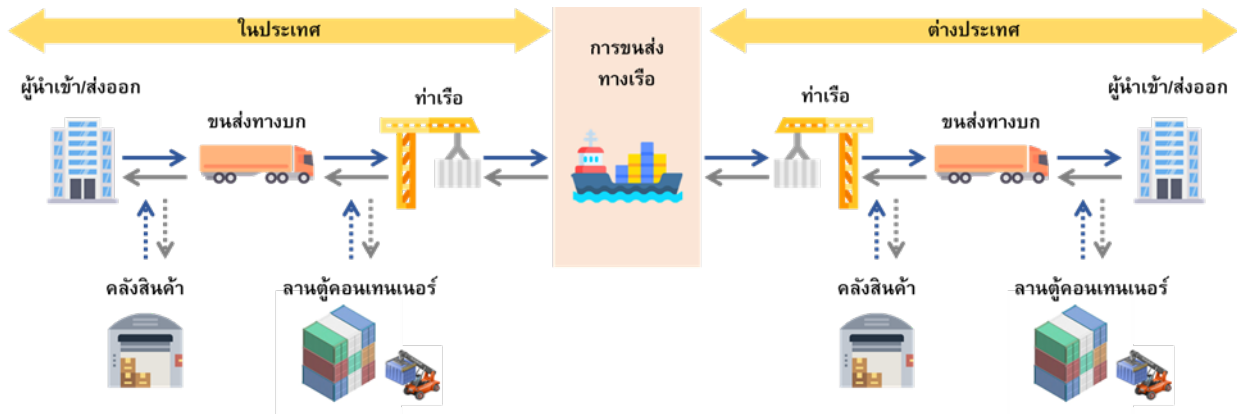
Sources: MPJ, 1/ ข้อมูลตัวเลขไม่ตรงกับงบการเงิน เนื่องจากข้อมูลตามงบการเงินแบ่งรายได้ตามบริษัท อย่างไรก็ตามเพื่อการวิเคราะห์ที่ลักษณะรายได้ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันจึงได้มีการจัดการในส่วนงบรายได้จากการบริการให้เข้าคลังสินค้าของธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) เข้าไปรวมกับรายได้จากการให้บริการให้เข้าคลังสินค้าเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

รายได้จากการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศส่วนใหญ่มาจากผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกทั้งหมด โดยส่วนใหญ่เป็นการใช้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งทางทะเลประมาณร้อยละ 96.00 ของรายได้จากการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งหมด

1. การจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (Sea Freight)

บริษัท ให้บริการเป็นตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลที่ไม่มีเรือเป็นของตัวเองทั้งการนำเข้าและการส่งออก โดยบริษัท จะสอบถามความต้องการของลูกค้าก่อนการให้บริการและเป็นตัวแทนของลูกค้าในการจองระวางเรือผ่านสายเรือชั้นนำระดับโลกและจัดหาตู้คอนเทนเนอร์ที่มีความเหมาะสมกับลักษณะและประเภทของสินค้านั้นๆ รวมถึงจัดการบริหารพื้นที่ภายในตู้คอนเทนเนอร์เพื่อที่จะสามารถบริหารต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งดำเนินพิธีการศุลกากรและเอกสารประกอบที่เกี่ยวข้องในการส่งมอบสินค้าและนำส่งสินค้าลงเรือผ่านผู้ให้บริการภายนอก ตลอดจนติดตามสถานะของสินค้าตั้งแต่ต้นทางจนถึงจุดหมายปลายทางและประสานงานกับตัวแทนในต่างประเทศ เพื่อจัดการขนส่งสินค้าในประเทศปลายทาง โดยในช่วงปี 2021 - 2023 และงวด 6 เดือนแรกของปี 2023-2024 มีสัดส่วนรายได้การจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล คิดเป็นร้อยละ 99.53 ร้อยละ 99.91 ร้อยละ 97.04 ร้อยละ 98.52 และร้อยละ 95.46 ของรายได้การจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตามลำดับ

Exhibit 22: แผนภาพสรุปลักษณะการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (sea Freight)

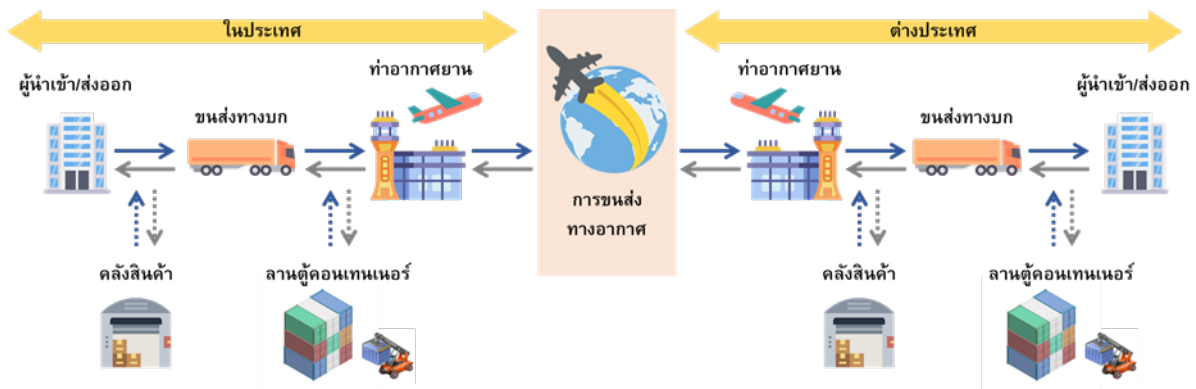


Sources: MPJ

2. การจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ (Air Freight)

ลักษณะการให้บริการการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศจะมีความคล้ายคลึงกับการให้บริการการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล โดยบริษัทจะสอบถามความต้องการขนส่งสินค้าของลูกค้า และทำหน้าที่ประสานงานและติดต่อตัวแทนของสายการบิน เพื่อการจองระวางเครื่องบินและตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงการให้บริการด้านพิธีการศุลกากรและติดตามสถานะของสินค้าตลอดการให้บริการ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศสามารถขนส่งสินค้าได้รวดเร็วและใช้เวลาในการขนส่งน้อยกว่าวิธีการขนส่งรูปแบบอื่น แต่มีต้นทุนการขนส่งที่ค่อนข้างสูง ดังนั้น สินค้าส่วนใหญ่ที่ขนส่งทางอากาศจึงมีปริมาณน้อย และมีขนาดไม่ใหญ่มากนัก การขนส่งรูปแบบนี้จึงมีความเหมาะสมกับลูกค้าที่ต้องการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าที่ต้องการความรวดเร็วในการจัดส่ง หรือเป็นสินค้าที่มีข้อจำกัดทางด้านเวลาในการขนส่ง เช่น สินค้าที่มีอายุสั้นหรือสามารถจัดเก็บได้ไม่นาน หรือสินค้ามูลค่าสูง เช่น อาหารและเครื่องดื่ม อิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

Exhibit 23: สรุปลักษณะจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ (Air Freight)



Sources: MPJ

3. ธุรกิจบริการให้เช่าคลังสินค้า

ปัจจุบัน MPJWD ให้บริการคลังสินค้าให้เช่าสำหรับสินค้าทั่วไปจำนวน 2 หลัง โดยคลังหลังที่ 1 (“คลังสินค้าแหลมฉบัง”) ตั้งอยู่ เลขที่ 244 ม.5 ต.หนองขาม อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี 20230 ซึ่งมีพื้นที่อยู่บริเวณเดียวกันกับสำนักงานใหญ่ของ MPJLO และพื้นที่ลานตู้ของ MPJDC เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่จะนำสินค้ามาพักยังคลังสินค้าก่อนการบรรจุสินค้าใส่ตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก คลังสินค้าแหลมฉบังเริ่มให้บริการตั้งแต่เดือนมกราคม 2020 โดยมีเนื้อที่รวมทั้งหมด 7 ไร่ มีเนื้อที่จัดเก็บสินค้าในอาคาร 4,900 ตารางเมตร และมีพื้นที่สำนักงาน 200 ตารางเมตร มีเครื่องชั่งน้ำหนักขนาด 80 ตัน ระบบสาธารณูปโภคต่างที่ออกแบบมาให้เหมาะสมแก่การจัดเก็บสินค้า รวมทั้งการบริหารจัดการบำรุงรักษาคลังสินค้าให้มีสภาพดีอยู่เสมอ

ในระหว่างปี 2020 – มิถุนายน 2024 MPJWD มีผู้เช่าเพียงรายเดียวคือบริษัททำธุรกิจเกี่ยวกับสินค้าประเภทน้ำตาลซึ่งเป็นบริษัทที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกับบริษัท โดยเช่าพื้นที่คลังสินค้าเพื่อใช้เป็นสถานที่บรรจุน้ำตาลเพื่อการส่งออกไปยังต่างประเทศ ต่อมาทางผู้เช่าดังกล่าวได้มีการยกเลิกสัญญาเช่าคลังเนื่องจากเหตุผลทางธุรกิจของผู้เช่าที่ไม่มีความจำเป็นในเช่าคลังสินค้าเพื่อบรรจุสินค้า

ต่อมาในเดือนกันยายน 2023 MPJWD มีผู้เช่ารายใหม่ประกอบธุรกิจด้านโลจิสติกส์ โดยเช่าพื้นที่คลังสินค้าของบริษัทเพื่อใช้เป็นสถานที่จัดตั้งเขตปลอดอากร โดยมีระยะเวลาเช่า 3 ปี ซึ่งเริ่มกันยายน 2023 - สิงหาคม 2026

Exhibit 24: คลังสินค้าหลังที่ 1 ของ MPJWD



Sources: MPJ

Exhibit 25: คลังสินค้าหลังที่ 2 ของ MPJWD



Sources: MPJ

ในช่วงเดือนตุลาคม ปี 2023 MPJWD ลงทุนซื้อที่ดินที่ระยองตั้งอยู่ที่ 9/999 หมู่ 11 ตำบลหนองละลอก อำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง เพื่อพัฒนาคลังสินค้า โดยเริ่มพัฒนาคลังสินค้าในส่วนแรก โดยมีเนื้อที่รวม 21 ไร่ 3 งาน 67 ตารางวา โดยคลังหลังที่ 2 หรือ (“คลังระยองเฟส 1”) มีเนื้อที่รวมประมาณ 12,463 ตารางเมตร ซึ่งบริษัทได้ส่งมอบพื้นที่เช่าคลังสินค้าให้แก่ลูกค้าแล้วในเดือนเมษายน 2024 โดยลูกค้าประกอบธุรกิจขายสินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้า นอกจากนี้ พื้นที่ส่วนอื่นที่อยู่ในการพิจารณาพัฒนานั้น (“พื้นที่เฟส 2”) ปัจจุบันบริษัทอยู่ระหว่างการหาลูกค้าเช่าพื้นที่คลังสินค้า ก่อนพิจารณาพัฒนาคลังสินค้า เนื่องจากลักษณะคลังสินค้าของ MPJWD เป็นลักษณะคลังที่สร้างตามวัตถุประสงค์การใช้งานของลูกค้า (Built to Suit) ซึ่ง MPJWD คาดว่าจะสามารถจัดหาลูกค้าได้ภายในเดือนก.ย. 2025 และจะดำเนินการพัฒนาคลังสินค้าภายใน 10 เดือนเพื่อส่งมอบคลังสินค้าในเดือน ก.ค 2026 ต่อไป

ภาวะอุตสาหกรรมขนส่ง – การค้าระหว่างประเทศกลับมาขยายตัว

เศรษฐกิจไทยในปี 2023 ขยายตัวร้อยละ 1.9 ต่ำกว่าปี 2021 ที่ขยายตัวร้อยละ 2.5 โดยมีปัจจัยหลักมาจากการหดตัวของการลงทุนและการใช้จ่ายของภาครัฐ และการส่งออกที่ลดลง ในขณะที่กระทรวงพาณิชย์รายงานการส่งออกในปี 2023 มีมูลค่า 9,809 พันล้านบาท หดตัวร้อยละ 1.49 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา จากการชะลอตัวของเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าตามความผันผวนของเศรษฐกิจโลกและ การดำเนินนโยบายที่เข้มงวดของธนาคารกลางทั่วโลกจากภาวะเงินเฟ้อที่อยู่ในระดับสูงส่งผลกระทบต่ออุปสงค์และความเชื่อมั่นของผู้บริโภค ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 10,112 พันล้านบาท หดตัวร้อยละ 4.33

Exhibit 26: มูลค่าการนำเข้าส่งออกไทย (พันลบ.)



Sources: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์และกรมศุลกากร

ภาพรวมอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

การบริหารจัดการโลจิสติกส์ตามนิยามของสภาการจัดการโลจิสติกส์แห่งสหรัฐอเมริกา (Council of Logistics Management) คือ การทำงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้องให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการให้ มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ

โดยการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีความเกี่ยวข้องกับบุคคลตั้งแต่ผู้ผลิตวัตถุดิบ โรงงานแปรรูป ผู้ค้าส่ง ค้าปลีก จนถึงผู้บริโภค ผ่านกิจกรรมหลักคือ การขนส่ง การบริการสินค้าคงคลัง การสั่งซื้อ การบริการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง และกิจกรรมเสริมคือ การบริหารคลังสินค้า การดูแลสินค้า การจัดซื้อ การบรรจุหีบห่อ รวมถึงการบริหารความต้องการของลูกค้า

นอกเหนือจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องโดยตรงแล้ว กระบวนการดังกล่าวจะต้องอาศัยโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ เครือข่ายการขนส่ง การคมนาคมสื่อสาร ข้อมูลและการเงิน รวมถึงมีปัจจัยที่กำกับและสนับสนุนอย่างกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และขอบเขตมีความครอบคลุมทั้งภาครัฐและเอกชนในระดับท้องถิ่น ระดับประเทศ และระดับโลก ซึ่งจะนำไปสู่การสร้าง ความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าโดยการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

โครงการอนาคต MPJDC

- MPJDC ปัจจุบันให้บริการบริหารจัดการและซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์**
ทำเลที่ตั้ง : อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ใกล้กับท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 11 กม. โดยมีรายละเอียดลักษณะสถานที่คอนเทนเนอร์ ดังนี้
สภาพการขนตู้คอนเทนเนอร์ : สามารถขนตู้แบบมาตรฐานได้จำนวน 8 ชั้น และแบบความสูงพิเศษ 6 ชั้น
พื้นที่ลาน: 42 ไร่
พื้นที่ซ่อมบำรุง: 21,512 ตารางเมตร
อุปกรณ์ : รถเครื่อมือยกตู้ 8 คัน และรถฟอร์คลิฟท์ 4 คัน
การรักษาความปลอดภัย : CCTV 24 ชม. และรปภ.
ความสามารถในการรองรับตู้คอนเทนเนอร์: จำนวน 9,000 teus
- โครงการขยายลานตู้คอนเทนเนอร์ในพื้นที่ลาดกระบัง กรุงเทพฯ**
ทำเลที่ตั้งเขต: ลาดกระบัง กรุงเทพฯ
สถานะปัจจุบัน : บริษัทอยู่ระหว่างการเจรจากับสายเรือ และจัดหาที่ดินที่เหมาะสมกับการประกอบธุรกิจให้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์ โดยบริษัทวางแผนจะจัดทำสัญญาเช่าในช่วงภายหลังจากการเจรจากับสายเรือ

ผลการดำเนินงานในอดีต

กลุ่มบริษัท MPJ มีกำไรสุทธิสำหรับปี 2021 - 2023 ที่ 76.74 ล้านบาท 101.34 ล้านบาท และ 80.45 ล้านบาท ตามลำดับ โดยรายได้จากการให้บริการ 2021 - 2023 ที่ 1,014.74 ล้านบาท 1,300.27 ล้านบาท และ 910.24 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเป็นการเติบโตต่อเนื่องสอดคล้องกับแผนการขยายธุรกิจและอุตสาหกรรมขนส่ง

สำหรับผลประกอบการปี 2022 โดยรายได้จากการให้บริการในปี 2022 เพิ่มขึ้นร้อยละ 28.14 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลจากการที่กลุ่มบริษัทได้รับงานโครงการใหญ่ในการจัดการการขนส่งแบบเทกอง เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนตู้และค่าธรรมเนียมเรือเทกองที่มีราคาถูกเมื่อเทียบกับการส่งแบบตู้ ทำให้รายได้ดังกล่าวเติบโตอย่างก้าวกระโดดในปี 2022 ประกอบกับกลุ่มบริษัทมีรายได้ของธุรกิจบริการด้านการบริหารการจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ส่วนปี 2022 กำไรขั้นต้นของกลุ่มบริษัทเพิ่มขึ้นเท่ากับ 26.20 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 12.55 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีสาเหตุหลักจากการที่กลุ่มบริษัทมีกำไรขั้นต้นส่วนของธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นสูงมาก สอดคล้องกับรายได้ในส่วนธุรกิจนี้ที่เพิ่มมากขึ้น สุทธิกับกำไรขั้นต้นของธุรกิจอื่นที่ลดลงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นต้นทุนหลักของการประกอบกิจการขนส่งและธุรกิจลานตู้ปรับตัวเพิ่มสูง

ทั้งนี้ อัตรากำไรขั้นต้นลดลงในช่วงปี 2022 สาเหตุหลักเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากบริการการจัดการการขนส่งระหว่างประเทศที่สูง ซึ่งมีอัตรากำไรขั้นต้นของงานโครงการค่อนข้างน้อยเนื่องจากเป็นงานประเภทเรือเทกองที่เน้นปริมาณการขนส่งจึงส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นในภาพรวมลดลง

ในปี 2022 กำไรสุทธิของกลุ่มบริษัท เพิ่มขึ้นเท่ากับ 24.60 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จากรายได้ธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้กำไรขั้นต้นของกลุ่มบริษัทเพิ่มขึ้นสูง สุทธิกับการเพิ่มขึ้นของค่านายหน้าจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ของธุรกิจดังกล่าว ประกอบกับค่าใช้จ่ายพนักงานที่เพิ่มขึ้นจากการปรับเงินเดือนประจำปีของพนักงานและฝ่ายบริหาร อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังมีการรับรู้ส่วนแบ่งกำไรจากส่วนได้เสียในการร่วมค้าเพิ่มขึ้นเท่ากับ 9.53 ล้านบาทจากผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นในธุรกิจให้บริการด้านการบริหารการจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์จากปริมาณการให้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าทำให้ภาพรวมกำไรสุทธิของกลุ่มบริษัทเพิ่มขึ้น และสะท้อนให้อัตรากำไรสุทธิของบริษัทเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากปีก่อนหน้าแม้ว่าบริษัทจะมีรายได้เพิ่มขึ้นสูงอย่างมีนัยสำคัญ

สำหรับผลการดำเนินงานปี 2023 รายได้จากการให้บริการลดลง 30% y-y โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้จากการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศลดลงจากงานโครงการขนาดใหญ่ ซึ่งเสร็จสิ้นไปในปี 2023 เนื่องจากค่าธรรมเนียมเรือของรถขนส่งแบบตู้คอนเทนเนอร์ปรับตัวลดลงใกล้เคียงกับค่าธรรมเนียมเรือแบบเรือเทกอง ลูกค้านึงเลือกใช้บริการขนส่งแบบตู้คอนเทนเนอร์และในปริมาณที่ลดลง ประกอบกับรายได้จากการขนส่งทางบกต่อเนื่องกับท่าเรือลดลงจากการที่ลูกค้าใช้บริการลดลง

อัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นในปี 2023 เนื่องจากกลุ่มบริษัทมีกำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจากธุรกิจให้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์และธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีอัตรากำไรขั้นต้นสูงขึ้น เนื่องจากการบริหารต้นทุนที่ดีขึ้นของธุรกิจให้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์ตามที่กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ประกอบกับอัตรากำไรขั้นต้นของธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่สูงขึ้นจากการขนส่งให้ลักษณะคอนเทนเนอร์เต็มตู้ที่มีกำไรขั้นต้นสูงกว่างานโครงการ

ในปี 2023 กำไรสุทธิของกลุ่มบริษัทลดลงเท่ากับ 20.89 ล้านบาท หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 20.61 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้จากการให้บริการที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญของธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจำนวน 415.61 ล้านบาท และประกอบกับการลดลงของรายได้จากธุรกิจบริการขนส่งทางบกต่อเนื่องกับท่าเรือจำนวน 11.56 ล้านบาท สุทธิกับการเพิ่มขึ้นของรายได้บริการด้านการบริหารจัดการจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ เท่ากับ 37.85 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า อีกทั้ง กำไรขั้นต้นของกลุ่มบริษัทลดลงสอดคล้องกับรายได้ที่ลดลงของธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและธุรกิจบริการขนส่งทางบกต่อเนื่องกับท่าเรือ แม้ว่ากำไรขั้นต้นของธุรกิจบริหารลานตู้คอนเทนเนอร์จะเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามกลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายในการขายลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยมีสาเหตุหลักจากการลดลงของค่าขายหน้าในธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการบริหารของกลุ่มบริษัทเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของค่าตอบแทนกรรมการ ค่าใช้จ่ายพนักงาน และค่าธรรมเนียมจดทะเบียนสิทธิการเช่าที่ดิน 20 ปี ของกลุ่มบริษัท รวมถึงต้นทุนทางการเงินที่เพิ่มขึ้นจากการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินเพื่อการลงทุนพัฒนาคลังสินค้าที่ระยอง และชลบุรีของ MPJWD ส่งผลให้กำไรสุทธิของกลุ่มบริษัทลดลง อย่างไรก็ตามกำไรสุทธิของกลุ่มบริษัทในปี 2023 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 8.63 จากร้อยละ 7.65 ในปี 2022 เนื่องจากกลุ่มบริษัทมีอัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นประกอบกับค่าใช้จ่ายในการขายที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

สำหรับผลการดำเนินงานงวด 6 เดือนแรกปี 2023 และ 2024 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากการให้บริการเท่ากับ 427.51 ล้านบาท และ 456.22 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเพิ่มขึ้นจำนวน 28.71 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 6.72 จากงวด 6 เดือนแรกปี 2023 โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นเท่ากับ 28.46 ล้านบาท หรือเท่ากับร้อยละ 75.51 จากงวดเดียวกันของปีก่อนหน้า เนื่องจากบริษัทมีการวางแผนในการเพิ่มยอดขายและสร้างทีมพนักงานขายในส่วนของธุรกิจนี้ทำให้กระตุ้นการใช้บริการของลูกค้าเดิมและสามารถหาลูกค้ารายใหม่มาใช้บริการได้เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้รายได้จากการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่ลูกค้าที่เพิ่มขึ้นมาจากการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล

สำหรับงวด 6 เดือนแรกปี 2023 และ 2024 กลุ่มบริษัท มีกำไรขั้นต้นเท่ากับ 83.66 ล้านบาท และ 98.08 ล้านบาท ตามลำดับ หรือคิดเป็นอัตรากำไรขั้นต้นร้อยละ 19.57 และร้อยละ 21.50 ตามลำดับ ซึ่งในงวด 6 เดือนแรกปี 2024 กำไรขั้นต้นของบริษัทเพิ่มขึ้นเท่ากับ 14.42 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 17.24 จากงวด 6 เดือนแรกปี 2023 โดยมีสาเหตุหลักจากกำไรขั้นต้นในส่วนของธุรกิจให้บริการด้านการบริหารจัดการจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ ธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ และธุรกิจให้บริการเช่าคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้นสูงเนื่องจากบริษัทมีการให้บริการมากขึ้น สุทธิกับกำไรขั้นต้นจากธุรกิจให้บริการขนส่งทางบกต่อเนื่องกับท่าเรือที่ลดลง เนื่องจากเส้นทางหลักมีจำนวนเที่ยวในการให้บริการลดลง ส่งผลให้จากรายได้จากการให้บริการขนส่งทางบกต่อเนื่องกับท่าเรือลดลง ทั้งนี้ อัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 19.57 เป็นร้อยละ 21.50 ของงวด 6 เดือนปี 2023 และงวด 6 เดือนปี 2024 ตามลำดับ สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของกำไรขั้นต้นของธุรกิจบริหารลานตู้คอนเทนเนอร์และธุรกิจให้บริการคลังสินค้าให้เข้าเพิ่มขึ้นสูงเนื่องจากรายได้เพิ่มขึ้นประกอบกับต้นทุนการให้บริการค่อนข้างคงที่

สำหรับงวด 6 เดือนแรกปี 2023 และ 2024 กลุ่มบริษัทมีกำไรสุทธิเท่ากับ 31.05 ล้านบาท และ 38.38 ล้านบาท ตามลำดับ หรือคิดเป็นอัตรากำไรสุทธิร้อยละ 7.15 และร้อยละ 8.12 ของรายได้รวมทั้งหมดตามลำดับ ในงวด 6 เดือนแรกปี 2024 กำไรสุทธิของบริษัทเพิ่มขึ้นเท่ากับ 7.33 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 23.61 จากงวด 6 เดือนแรกปี 2023 เนื่องจากกลุ่มบริษัทมีรายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้นจากธุรกิจบริหารลานตู้คอนเทนเนอร์ ธุรกิจจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และธุรกิจให้บริการเช่าคลังสินค้าจากการรับรู้อยู่ได้คลังสินค้าในพื้นที่จังหวัดระยอง ส่งผลให้กำไรขั้นต้นของกลุ่มบริษัทเพิ่มขึ้นเท่ากับ 14.42 ล้านบาท สุทธิกับค่าใช้จ่ายพนักงานที่เพิ่มขึ้น 4.50 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากบริษัทมีการว่าจ้างบุคลากรของฝ่ายบริหารเพิ่มขึ้นจำนวน 1 ท่านในตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายขายและการตลาด ซึ่งได้เริ่มทำงานตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2023 และผู้ช่วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารฝ่ายบัญชีและการเงิน ระหว่างไตรมาสที่ 2 ของปี 2024 ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายพนักงานโดยรวมเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับงวด 6 เดือนแรกปี 2023 และมีต้นทุนทางการเงินที่เพิ่มขึ้นเท่ากับ 8.37 ล้านบาท จากงวดเดียวกันของปีก่อนหน้า เนื่องจากบริษัทมีเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นจากการดำเนินการลงทุนพัฒนาคลังสินค้าที่ระยอง และชลบุรีของ MPJWD ส่งผลให้กำไรสุทธิและอัตรากำไรสุทธิของกลุ่มบริษัทเพิ่มขึ้นจากงวดก่อนหน้า

ฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2021 - 2023 และ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2024 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์รวมจำนวน 781.98 ล้านบาท 721.11 ล้านบาท 1,107.98 ล้านบาท และ 1,210.23 ล้านบาท ตามลำดับ และมีหนี้สินรวมจำนวน 578.05 ล้านบาท, 446.00 ล้านบาท, 753.88 ล้านบาท และ 843.01 ล้านบาท ตามลำดับ และส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัท มีจำนวน 203.93 ล้านบาท, 275.11 ล้านบาท, 354.09 ล้านบาท และ 392.47 ล้านบาท ตามลำดับ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2021 - 2023 และ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2024 กลุ่มบริษัท มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 2.83 เท่า, 1.62 เท่า, 2.13 เท่า และ 2.30 เท่า ตามลำดับ โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26.08 ร้อยละ 38.15 ร้อยละ 31.96 และร้อยละ 32.43 ของหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น ตามลำดับ

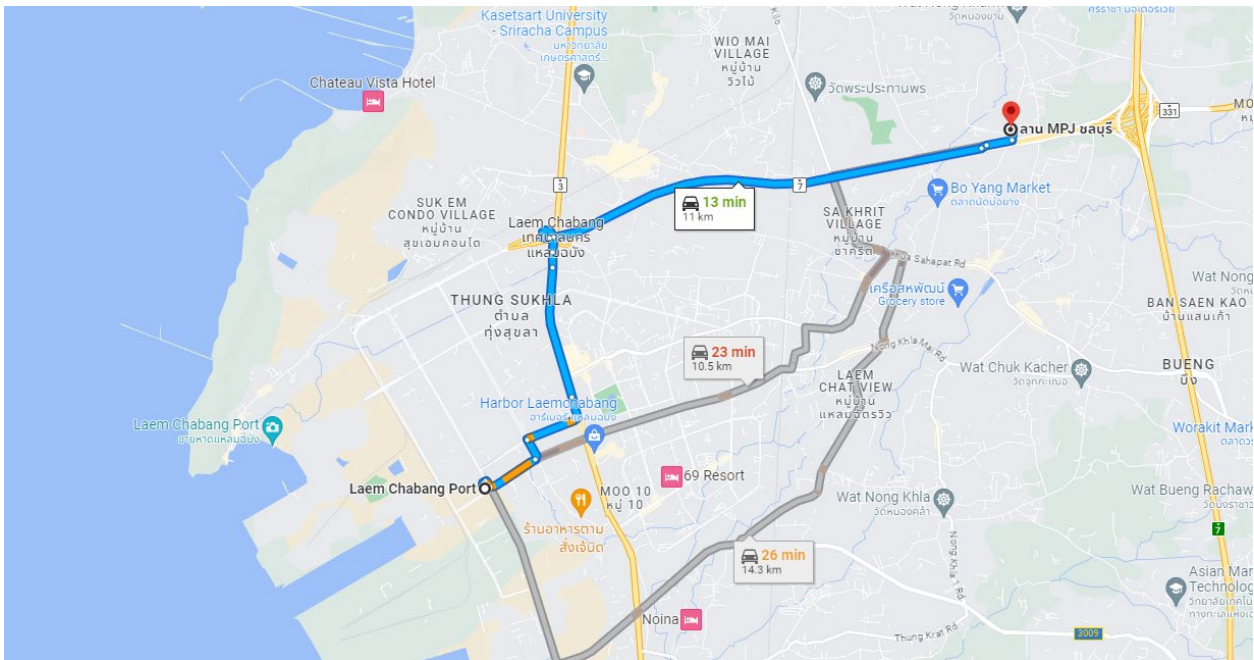
โดย MPJLO MPJDC และ MPJWD ตกลงชำระอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นตามเงื่อนไขสัญญาเงื่อนไขธนาคาร ไว้ในอัตราไม่เกิน 4 เท่า ของงบการเงินรวมของ MPJLO และชำระอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นตามเงื่อนไขสัญญาเงื่อนไขธนาคารไว้ในอัตราไม่เกิน 5 เท่า ของงบการเงิน MPJLO MPJDC และ MPJWD ตามลำดับ โดยเริ่มตั้งแต่งบการเงินปี 2023 เป็นต้นไป ตามงบการเงิน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2024 กลุ่มบริษัทสามารถคงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นได้ตามที่สถาบันการเงินกำหนด

ประเด็นการลงทุน และคาดการณ์ผลประกอบการ

ท่าเลและบริเวณพื้นที่ให้บริการสะดวก และเหมาะแก่การให้บริการด้านขนส่งสินค้า

MPJLO เป็นผู้ให้บริการธุรกิจขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถหัวลากเส้นทางระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (หรือ Inland Container Depot "ICD") ซึ่งเริ่มเปิดให้บริการในปี 1996 โดย ICD ลาดกระบังเปรียบเสมือนเป็นท่าเรือบก (Dry Port) ซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับการพักสินค้าเพื่อตรวจสอบปล่อยสินค้าขาเข้าและบรรจุสินค้าขาออกที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ นอกเขตท่าเทียบท่าเรือและยังเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเลระหว่างท่าเรือ มาสู่การขนส่งทางรางรถไฟเพื่อการกระจายสินค้าไปทั่วประเทศและข้ามเขตพรมแดน ทำให้ผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกสามารถพักสินค้าที่ ICD ลาดกระบังสำหรับการตรวจสอบปล่อยสินค้าขาเข้า หรือบรรจุสินค้าขาออกจากตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อลดความแออัดในการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวบริเวณเขตท่าเทียบท่าเรือซึ่งมีพื้นที่จำกัด ดังนั้น MPJLO จึงได้จัดตั้งเพื่อให้บริการการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและ ICD ลาดกระบัง ซึ่งมีระยะทางประมาณ 118 กิโลเมตร ผ่านเส้นทางทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพ - ชลบุรี) โดยจะไม่มีเปิดตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างการขนส่ง

Exhibit 27: ท่าเลที่ตั้งและพื้นที่ให้บริการอยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 11 กิโลเมตร

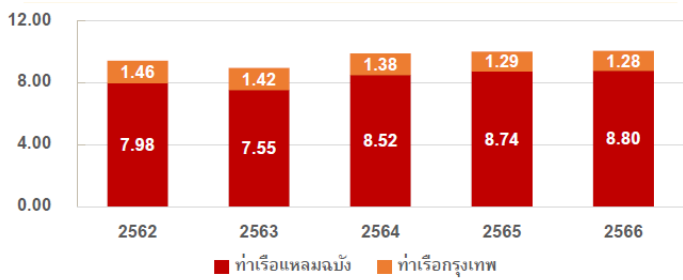


Sources: MPJ

แนวโน้มการนำเข้าส่งออกของประเทศไทยปี 2024 ขยายตัว 2.3-3.3%

กระทรวงการคลังคาดว่าแนวโน้มเศรษฐกิจของไทยในปี 2024 จะขยายตัวร้อยละ 2.3-3.3 จากปีที่ผ่านมา โดยได้รับปัจจัยสนับสนุนจากการขยายตัวของภาคบริการในประเทศและการลงทุนภาคเอกชน รวมไปถึงแกนหลักอย่างการท่องเที่ยวและการส่งออก โดยคาดว่าภาคการท่องเที่ยวจะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยจำนวน 33.5 ล้านคน ขยายตัวร้อยละ 19.5 จากนักท่องเที่ยวจะมีนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนและมาเลเซียเป็นหลัก และมูลค่าการส่งออกของไทยคาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 4.2 ตามการเพิ่มขึ้นของความต้องการสินค้าในตลาดโลกในสินค้ากลุ่ม อาหารผลไม้ และกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมบางประเภท โดยขยายตัวในกลุ่มตลาดที่สำคัญ ได้แก่ กลุ่มประเทศเอเชีย อาเซียน และตะวันออกกลาง ในขณะที่มูลค่าการนำเข้าสินค้าคาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 4.0 จากปีที่ผ่านมา จากปัจจัยดังกล่าวข้างต้นจะส่งผลดีต่อธุรกิจการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศ และธุรกิจการให้บริการที่เกี่ยวข้อง

Exhibit 28: ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ (หน่วย: ล้าน TEU)

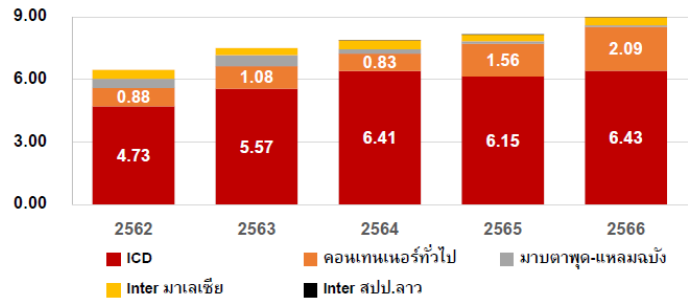


Sources: การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยในปี 2023 มีปริมาณ 10.07 ล้าน TEU เพิ่มขึ้นจาก 10.03 ล้าน TEU ในปี 2022 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 0.48 โดยที่ท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณตู้เพิ่มขึ้น 0.06 ล้าน TEU และท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณตู้ลดลง 0.01 ล้าน TEU จากการผ่อนคลายมาตรการควบคุม การนำเข้าส่งออกสินค้าของประเทศคู่ค้า และความต้องการสินค้าที่เพิ่มขึ้น

การขนส่งคอนเทนเนอร์เส้นทาง ICD (ICD (ลำดกระบัง-แหลมฉบัง) ในปี 2023 ICD มีปริมาณการขนส่งสินค้ารวม 6.43 ล้านตู้ เพิ่มขึ้นจาก 6.15 ล้านตู้ ในปี 2023 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 4.86 ในภาพรวมตั้งแต่สถานการณ์โควิด Covid -19 มีการเติบโตของการส่งสินค้าผ่านเส้นทาง ICD อย่างเห็นได้ชัดเมื่อเทียบกับปริมาณทั้งหมดและเส้นทางอื่น รวมไปถึงโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งทางรางที่ดีขึ้นช่วงส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรม

Exhibit 29: ปริมาณการขนส่งคอนเทนเนอร์ทางราง (ล้านตู้)



Sources: กรมการขนส่งทางราง

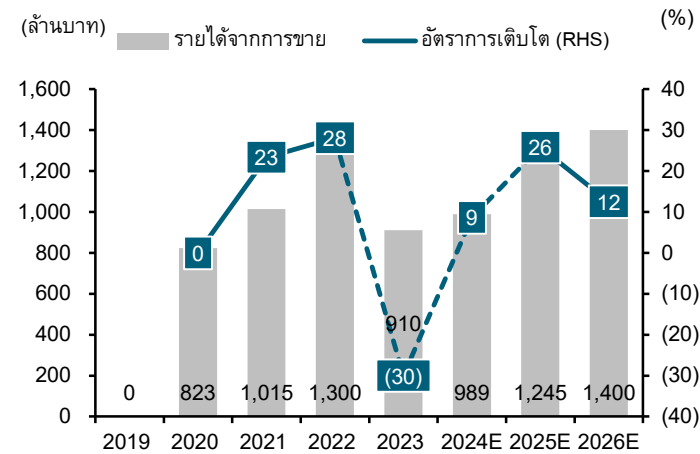
ประมาณการกำไรสุทธิปี 2024-26 เติบโตเฉลี่ย 27% y-y CAGR

เรคาดกำไรสุทธิ 2024 ที่ 88 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9% y-y จากกำไรสุทธิ 1H24 ที่ 38 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 24% y-y และคิดเป็น 44% ของประมาณการทั้งปีของเรา หลักๆ มาจากรายได้จากการให้บริการ Freight Forwarder ที่เพิ่มขึ้นจากการขยายทีมขาย และบริการให้เช่าคลังสินค้า รวมถึงธุรกิจให้บริการด้านการบริหารจัดการเก็บตู้คอนเทนเนอร์ที่มีรายได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งกำไรขั้นต้นปรับเพิ่มขึ้นจากธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นสูงมาก สอดคล้องกับรายได้ในส่วนธุรกิจนี้ที่เพิ่มขึ้นมาก แนวโน้มกำไรสุทธิ 2H24 จะดีกว่า 1H24 เพราะเข้าสู่ช่วง High season ของธุรกิจขนส่ง และธุรกิจ Freight Forwarder เปิดเพิ่มให้บริการในเส้นทางยุโรปและสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้น

อย่างไรก็ดี ปี 2025-2026 คาดผลการดำเนินงานจะเติบโตก้าวกระโดดอยู่ที่ 122 ล้านบาท (+39% Y-Y) และ 162 ล้านบาท (+33% Y-Y) ตามลำดับ โดยมีปัจจัยหนุนมาจาก

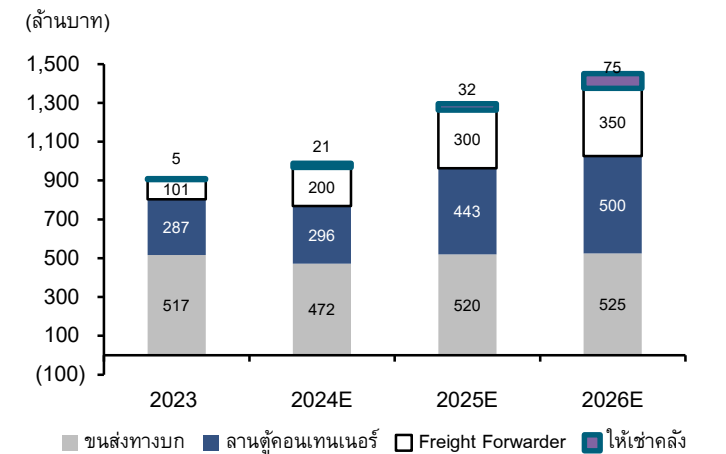
1. เรคาดรายได้จากการให้บริการปี 2025-26 เพิ่มขึ้น 25.8% y-y และ 12.5% y-y อยู่ที่ 1.24 พันล้านบาท และ 1.4 พันล้านบาท ตามลำดับ โดยรายได้ส่วนใหญ่ที่เพิ่มขึ้นมาจากแผนการขยายธุรกิจ Freight Forwarder ที่เพิ่มทีมขายในเส้นทางเดินเรือใหม่เพิ่มขึ้น และธุรกิจให้เช่าคลังสินค้าตามแผนการใช้เงินลงทุนที่ได้จาก IPO เพิ่มนำไปชำระเงินกู้บริษัทย่อยเพื่อลงทุนคลังสินค้าในอนาคต 2 แห่ง ประกอบด้วย 1) คลังสินค้าระยองเฟส 2 ขนาดประมาณ 1.8 หมื่นตรม. ตามแผนการลงทุนที่เริ่มกันยายนปี 2025 และเริ่มรับรู้รายได้เดือนกรกฎาคม 2026 และ 2) คลังสินค้า แบบ Built-to-Suit ในพื้นที่ อ. ศรีราชา ชลบุรี แบ่งเป็น ขนาด 9,750 ตรม. และ 5,845 ตรม โดยจะเริ่มลงทุนประมาณ 1Q26 และส่งมอบ 1Q27
2. อัตรากำไรขั้นต้นปี 2025-26 คาดอยู่ที่ 22.7% และ 24.7% ตามลำดับ เพิ่มขึ้นมากเนื่องจากธุรกิจ Freight Forwarder และคลังเช่าสินค้า มีอัตรากำไรขั้นต้นที่สูง กว่าธุรกิจอื่น ประกอบมีสัดส่วนรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการขยายทีมขายและคลังสินค้าใหม่ถึง 2 แห่ง และมีลูกค้าค่อนข้างชัดเจนจากกลุ่มบริษัทเครื่องใช้ไฟฟ้า
3. ค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร (SG&A) ต่อรายได้คาดว่าจะปรับลงเป็น 12.4% ในปี 2025 และ 11.9% ในปี 2026 เทียบกับปี 2024 ที่ 14% เนื่องจากธุรกิจคลังสินค้ามีค่าใช้จ่ายในการขายที่ต่ำมาก ขณะที่รายได้ปรับขึ้นสูง

Exhibit 30: รายได้บริการและประมาณการ



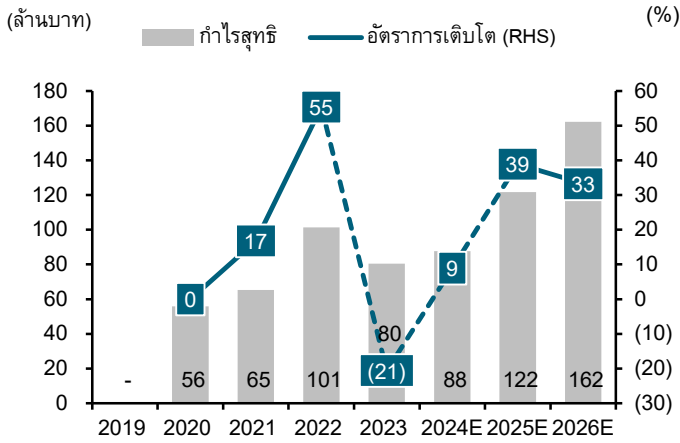
Sources: MPJ, FSSIA estimate

Exhibit 31: รายได้แยกตามการให้บริการและประมาณการ



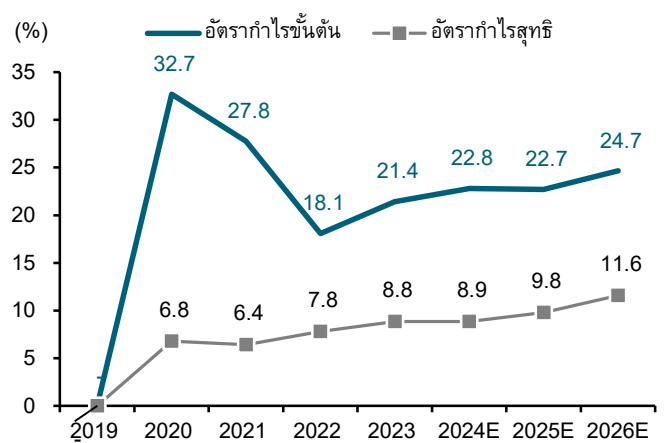
Sources: MPJ, FSSIA estimate

Exhibit 32: กำไรสุทธิและประมาณการ



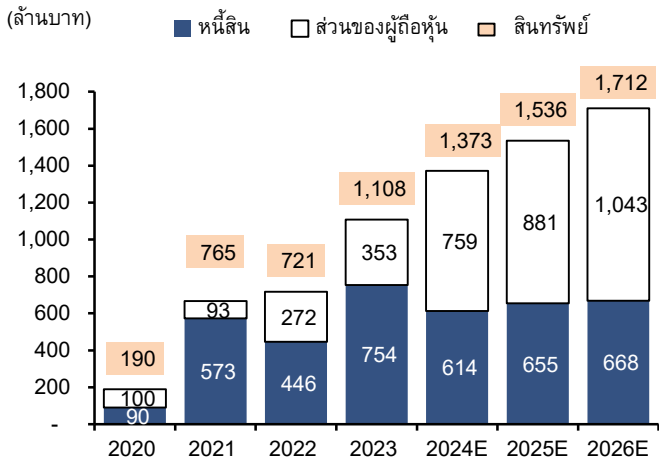
Sources: MPJ, FSSIA estimates

Exhibit 33: อัตรากำไรขั้นต้นและอัตรากำไรสุทธิ



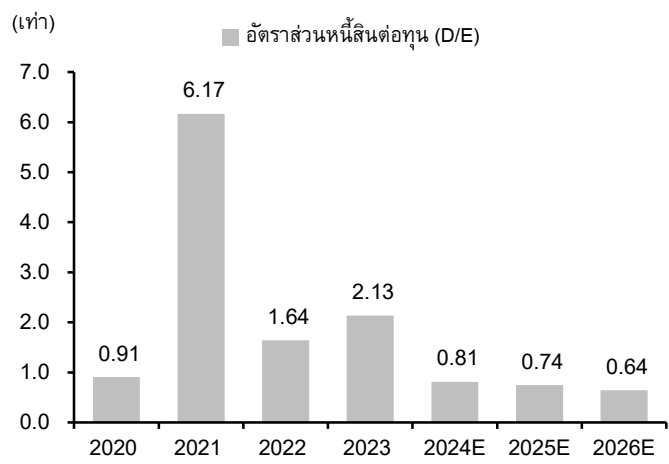
Sources: MPJ, FSSIA estimates

Exhibit 34: สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนผู้ถือหุ้น



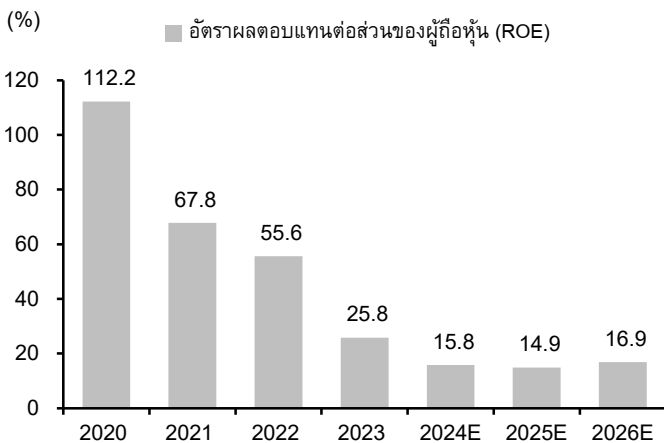
Sources: MPJ, FSSIA estimates

Exhibit 35: อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน



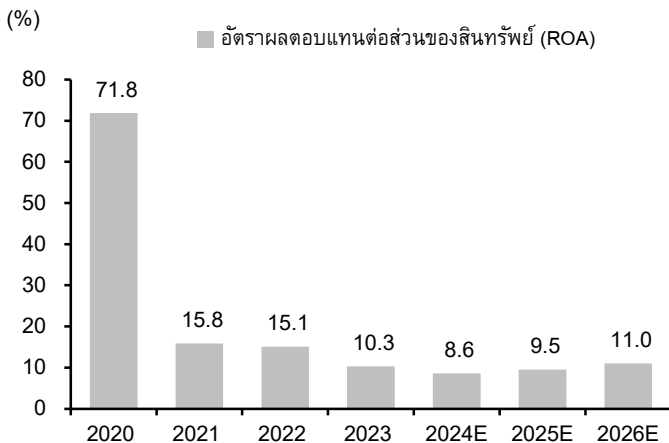
Sources: MPJ, FSSIA estimates

Exhibit 36: ROE



Sources: MPJ, FSSIA estimates

Exhibit 37: ROA



Sources: MPJ, FSSIA estimates

ประเมินมูลค่าเหมาะสม

เราประเมินมูลค่าเหมาะสมตามปัจจัยพื้นฐานของ MPJ ด้วยวิธี Relative valuation อิง PE Multiplier ที่ 13 เท่า ใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ย PE ปี 2025 กลุ่มบริษัทที่ประกอบธุรกิจขนส่งประกอบด้วย SJWD, SINO, III, NYT, WICE, MENA และ ETL

ดังนั้น เราเลือกประเมินหุ้น โดยอิง PE ที่ 13 เท่า และประมาณการ EPS ปี 2025 ที่ 0.61 บาท/หุ้น จึงคำนวณได้มูลค่าเหมาะสมตามปัจจัยพื้นฐานปี 2025 ที่ 8 บาทต่อหุ้น

อย่างไรก็ตามประมาณการของเราขึ้นอยู่กับความสำเร็จของการขยายลานตู้คอนเทนเนอร์ คลังสินค้า รวมถึงการขยายตลาดของธุรกิจ Freight Forwarder ในปี 2025

Exhibit 38: Peers Comparison

Company	BBG	Market Cap (USD m)	PE		ROE		PBV		EV/EBITDA	
			24E (x)	25E (x)	24E (%)	25E (%)	24E (x)	25E (x)	24E (x)	25E (x)
SCGJWD Logistics*	SJWD TB	633	26.1	18.9	3.7	5.0	0.9	0.9	10.9	9.4
Sino Logistics*	SINO TB	38	18.9	16.1	7.9	9.2	1.5	1.5	7.7	7.0
Triple i Logistics	III TB	158	9.3	8.7	14.8	14.5	1.3	1.2	32.4	29.8
Namyong Terminal	NYT TB	116	7.9	7.9	15.7	16.3	1.1	1.1	4.4	4.4
Wice Logistics	WICE TB	113	16.1	17.5	13.8	11.4	2.3	2.2	7.6	8.3
Mena Transport	MENA TB	31	14.3	11.7	7.5	8.8	1.1	1.0	8.1	7.0
Euroasia Total Logistics	ETL TB	15	8.0	8.0	8.7	8.9	0.7	0.7	4.2	3.6
Thailand average		1,104	14.4	12.7	10.3	10.6	1.3	1.2	10.7	9.9

Sources: Bloomberg; FSSIA estimates

โครงสร้างการถือหุ้น และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

MPJ มีทุนจดทะเบียน 100 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 73.5 ล้านบาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 147 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.50 บาท ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 53 ล้านหุ้น แก่ประชาชนเป็นครั้งนี้ บริษัทจะมีทุนจดทะเบียนเรียกชำระแล้วเต็มมูลค่า 100 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 200 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.50 บาท โดยจำนวนหุ้นที่ IPO ในครั้งนี้คิดเป็น 26.5% ของจำนวนหุ้นสามัญที่ออกและเรียกชำระแล้วหลัง IPO

Exhibit 39: วัตถุประสงค์การเพิ่มทุน

วัตถุประสงค์การใช้เงิน	จำนวนเงินโดยประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาที่ใช้เงิน โดยประมาณ
เพื่อการเพิ่มทุนในบริษัทย่อย MPJWD สำหรับการปรับโครงสร้างทุนของ MPJWD และการชำระ เงินกู้ยืมระหว่างกลุ่มบริษัทและเงินกู้ยืมของสถาบันการเงิน1/	185,000,000	4Q24
1. เพื่อชำระเงินกู้ยืมของ MPJLO โดย MPJLO จะนำเงินดังกล่าวไปชำระเงิน กู้ยืมสถาบันการเงินของ MPJLO1	35,000,000	4Q24
2. เพื่อชำระเงินกู้ยืมสถาบันการเงินของ MPJWD1	150,000,000	4Q24
เพื่อพัฒนาระบบการบริหารจัดการทรัพยากรองค์กร (ERP)	20,000,000	1Q25
เพื่อจัดหาซื้อรถหัวลาก ทางฟุ้งทดแทน	30,000,000	4Q24
เพื่อการปรับปรุงลานตู้ จัดหาเครื่องมือเครื่องใช้ในลานตู้	20,000,000	1Q25
เพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินธุรกิจของ MPJLO	[-]	4Q24 -4Q25

Sources: MPJ

Exhibit 40: โครงสร้างผู้ถือหุ้นก่อนและหลัง IPO

ลำดับ	รายชื่อผู้ถือหุ้น	ก่อน IPO		หลัง IPO	
		จำนวนหุ้น (หุ้น)	(%)	จำนวนหุ้น (หุ้น)	(%)
1	นายจิระศักดิ์ มานะตระกูล	110,250,020	75.00	110,250,020	55.13
2	บริษัท เอ็ม พี เจ โฮลดิ้ง จำกัด /1	749,940	0.51	749,940	0.37
3	นายสมิทธิ์ชาติอาสา	20	0.00	20	0.00
4	นายไพรัตน์ ภูมิ่ง	20	0.00	20	0.00
5	กลุ่มครอบครัวลิปตพัลลภ /2	23,000,000	15.64	23,000,000	11.50
5.1	นายสรรัตน์ ลิปตพัลลภ	7,600,000	5.17	7,600,000	3.80
5.2	นางสาวประภาพรพิมพ์ ลิปตพัลลภ	8,400,000	5.71	8,400,000	4.20
5.3	นายอรรถรส ลิปตพัลลภ	7,000,000	4.76	7,000,000	3.50
6	กลุ่มครอบครัววิริยะพานิชกิติ /3	13,000,000	8.85	13,000,000	6.50
6.1	นางสาวชนกภรณ์ วิริยะพานิชกิติ	6,800,000	4.63	6,800,000	3.40
6.2	นายณัฐวุฒิ วิริยะพานิชกิติ	6,200,000	4.22	6,200,000	3.10
	รวมก่อนเสนอขายหุ้นต่อประชาชน	147,000,000	100.00	147,000,000	73.50
7	ประชาชนทั่วไป	-	-	53,000,000-	26.50
	รวมก่อนเสนอขายหุ้นต่อประชาชน	147,000,000	100.00	200,000,000	100.00

Sources: MPJ; 1/ บริษัท เอ็ม พี เจ โฮลดิ้ง จำกัด ถือหุ้นโดยนายจิระศักดิ์ร้อยละ 100 โดยมีนายไพรัตน์ ภูมิ่ง และนายสมิทธิ์ ชาติอาสา ถือหุ้นคนละจำนวน 1 หุ้น

นโยบายการจ่ายปันผล

ภายหลังจาก MPJ เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนทั่วไปครั้งแรก (IPO) สำเร็จ MPJ มีนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่น้อยกว่า 40% ของกำไรสุทธิของงบการเงินเฉพาะกิจการ ภายหลังจากหักภาษีและเงินทุนสำรองตามกฎหมายและทุนสำรองอื่น (ถ้ามี) อย่างไรก็ตาม การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ โดยจะขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงาน ฐานะการเงิน สภาพคล่อง การขยายธุรกิจ ความจำเป็นในการใช้เงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน แผนการลงทุนและการขยายธุรกิจในอนาคต สภาพตลาด ความเหมาะสม และปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและการบริหารงานของบริษัทฯ โดยอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ว่า บริษัทฯ จะต้องมีเงินสดเพียงพอสำหรับการดำเนินธุรกิจ และการดำเนินการดังกล่าวจะต้องก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้นตามที่คณะกรรมการบริษัท และ/หรือผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เห็นสมควร

ปัจจัยเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ

ความเสี่ยงจากการที่อาจไม่ได้รับการต่ออายุหรือเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในสัญญาเช่าที่ดินซึ่งใช้ในการประกอบธุรกิจ

กลุ่ม MPJ ได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่กับนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัท แพลมจัมบัง โลจิสติกส์ จำกัด เพื่อใช้ประโยชน์สำหรับเป็นพื้นที่ลานพักตู้คอนเทนเนอร์ พื้นที่สำหรับลานล้างและซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์ พื้นที่คลังสินค้าสำหรับเช่า และพื้นที่ที่ตั้งสำนักงาน บริเวณตำบลหนองขาม อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ขนาดที่ดินรวมประมาณ 60 ไร่ มีอายุสัญญาเช่าระยะเวลา 20 ปี สัญญาสิ้นสุดวันที่ 31 กรกฎาคม 2043 และกลุ่ม MPJ มีสิทธิในการต่อสัญญาได้อีก 10 ปี ซึ่งหากสัญญาเช่าหมดอายุ และกลุ่ม MPJ ไม่สามารถเจรจาเพื่อต่ออายุสัญญาได้ กลุ่ม MPJ จึงมีความเสี่ยงจากการทำสัญญา การต่ออายุสัญญาเช่าพื้นที่ รวมทั้งมีความเสี่ยงในการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในสัญญา เช่น การปรับขึ้นค่าเช่า หรือการยกเลิกสัญญาเช่า ซึ่งอาจจะกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกลุ่ม MPJ

อย่างไรก็ตาม กลุ่ม MPJ มีประวัติการชำระค่าเช่าที่ตรงตามกำหนดเวลา ไม่เคยกระทำการใดๆ ที่เป็นการผิดสัญญาและได้รับการต่ออายุสัญญาโดยตลอด อีกทั้ง นิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกันได้แสดงเจตนาในการให้เช่าระยะยาวจากการให้สิทธิการเช่าระยะเวลา 30 ปี บริษัทจึงเชื่อมั่นว่าโอกาสที่กลุ่ม MPJ จะไม่ได้รับการต่ออายุสัญญาเช่าพื้นที่มีไม่มากนัก

นอกจากนี้ ในการเช่าพื้นที่ทั้งหมดกับนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน บริษัทมีการเปรียบเทียบราคาค่าเช่ากับราคาประเมินทรัพย์สินโดยผู้ประเมินราคาอิสระจำนวน 2 ราย ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อให้อัตราราคาค่าเช่ามีความสมเหตุสมผล

นอกจากนี้ LCBL ได้นำที่ดินที่กลุ่มบริษัทเช่าอยู่ไปค้ำประกันสัญญาเงินกู้ให้แก่บริษัทอื่นนอกกลุ่ม MPJ โดยหากบริษัทนอกกลุ่มผิดนัดชำระหนี้ ธนาคารมีสิทธิในการยึดที่ดินของ LCBL ที่เป็นพื้นที่เช่าของกลุ่ม MPJ ได้ อย่างไรก็ตาม อ้างอิงจากความเห็นของที่ปรึกษากฎหมายระบุว่าตามมาตรา 569 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (“ป.พ.พ.”) บัญญัติว่า “อันสัญญาเช่าอสังหาริมทรัพย์นั้นย่อมไม่ระงับไปเพราะเหตุโอนกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินซึ่งให้เช่าผู้รับโอนย่อมรับไปทั้งสิทธิและหน้าที่ของผู้โอนซึ่งมีต่อผู้เช่านั้นด้วย” ในกรณีนี้หากบริษัทนอกกลุ่ม IPO ผิดนัดชำระหนี้ และส่งผลให้มีการบังคับจำนองที่ดินเช่าดังกล่าว กรณีนี้สัญญาเช่าที่ดินระหว่างกลุ่ม MPJ กับ LCBL ย่อมไม่ระงับไป และธนาคาร (ในฐานะผู้รับโอน) ย่อมรับโอนไปทั้งสิทธิและหน้าที่ของ LCBL (ในฐานะผู้โอน) ซึ่งมีต่อกลุ่ม MPJ (ในฐานะผู้เช่า) ด้วย ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 569 แห่ง ป.พ.พ. อย่างไรก็ตาม ข้อตกลงในการต่ออายุสัญญา ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 5.1 ของสัญญาเช่าที่ดินนั้น ถือได้ว่าเป็น “คำมั่นว่าจะให้เช่า” ซึ่งคำมั่นว่าจะให้เช่าดังกล่าว ถือเป็นข้อตกลงต่างหากจากสัญญาเช่า ซึ่งมีผลผูกพันเฉพาะคู่สัญญาเท่านั้น และไม่มีผลผูกพันบุคคลภายนอกแต่อย่างใด ดังนั้น ข้อตกลงในการต่ออายุสัญญาออกไปอีก 10 ปี จึงไม่อาจผูกพันผู้รับโอนที่จะให้ผู้เช่าสามารถต่ออายุการเช่าต่อไปได้ (เทียบเคียงตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6763/1998 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6975/1994)

ดังนั้น ในกรณีที่หากบริษัทนอกกลุ่ม MPJ ผิดนัดชำระหนี้ และส่งผลให้มีการบังคับจำนองที่ดินเช่าดังกล่าวแล้ว กลุ่ม MPJ ยังคงมีสิทธิในการเช่าที่ดินเช่า ตามสัญญาเช่าที่ดินดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้ จนครบกำหนดระยะเวลาเช่า กล่าวคือ 20 ปี

ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นต้นทุนหลักในการดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่ง โดยในปี 2021 - ปี 2023 และงวด 6 เดือนปี 2024 MPJLO มีต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 21.25 ร้อยละ 18.06 ร้อยละ 28.31 และร้อยละ 26.55 ของต้นทุนรวม ตามลำดับ ซึ่งราคาน้ำมันจะผันผวนตามอุปสงค์และอุปทานในตลาดโลก โดยในภาวะที่ราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้น ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทยจะปรับตัวสูงขึ้นตามไปด้วย ส่งผลให้ต้นทุนให้บริการเพิ่มขึ้น และอาจจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินการของธุรกิจให้บริการขนส่งของกลุ่มบริษัท

อย่างไรก็ตาม MPJLO มีการเปรียบเทียบราคาน้ำมันทุกครั้งก่อนสั่งซื้อ โดยเปรียบเทียบราคาเสนอขายของผู้จัดจำหน่าย แต่ละรายซึ่งมีส่วนลดจากราคาตลาดแตกต่างกัน ตลอดจนดูแลประสิทธิภาพการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของพนักงานขับรถที่ต้องมีการควบคุมปริมาณการใช้น้ำมันผ่านบัตรเติมน้ำมันหรือฟลีทการ์ด (Fleet card) และการจัดทำรายงานสรุปการใช้น้ำมันเพื่อติดตามปริมาณการใช้ที่สอดคล้องกับระยะทางการวิ่งรถ และระบบการเติมน้ำมัน ณ สถานีบริการน้ำมันภายในที่ได้รับการอนุญาตของบริษัทเอง

นอกจากนี้ MPJLO จึงมีการกำหนดค่าบริการและทำสัญญาค่าบริการกับสายเรือ โดยอ้างอิงกับราคาน้ำมัน ทำให้สามารถเพิ่มค่าบริการขนส่งได้ตามราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น และ MPJLO เพิ่มจำนวนรถ NGV เพื่อกระจายความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน MPJLO จะมีการกำหนดนโยบายการกำหนดราคาขายโดยเสนอราคาต้นทุนบวกกำไรขั้นต่ำซึ่งจะมีการเปลี่ยนแปลงตามราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เปลี่ยนแปลงไปทุกเดือน ดังนั้น MPJLO จึงสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้

ความเสี่ยงจากการไม่ต่อสัญญาร่วมทุนเพื่อดำเนินการธุรกิจให้บริการลานตู้ของบริษัทร่วม

MPJDC มีบริษัทร่วมลงทุนแห่งหนึ่งซึ่งเป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัท เอ็ม พี เจ ดีเอสทีริบิวชั่น เซ็นเตอร์ จำกัด ("MPJDC") กับบริษัท โอไอซีแอล โลจิสติกส์ (ฮ่องกง) จำกัด และบริษัท โอไอซีแอล โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด เรียกกรวมกันว่า ("OLL") เพื่อก่อตั้ง บริษัท โอเอ็ม ดีโพล จำกัด ("OM") ขึ้นเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2019 ด้วยทุนจดทะเบียน 8.00 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 80,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100.00 บาท ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49.00 ร้อยละ 49.00 และร้อยละ 2.00 ตามลำดับ เพื่อประกอบธุรกิจให้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์ (Container) รวมทั้ง รับซ่อมแซมและทำความสะอาดตู้คอนเทนเนอร์เพื่อให้พร้อมนำไปใช้งานสำหรับสายการเดินเรือ OOCL และมี MPJDC เป็นผู้บริหารจัดการดำเนินงานทั้งหมด

โดยในปี 2021 - ปี 2023 และงวด 6 เดือนแรกปี 2024 MPJDC มีรายได้จาก OM เท่ากับ 56.73 ล้านบาท 50.48 ล้านบาท 57.17 ล้านบาท และ เท่ากับ 29.89 ล้านบาท ตามลำดับ โดยคิดเป็นร้อยละ 25.52 ร้อยละ 20.26 ร้อยละ 19.92 และร้อยละ 20.20 ของรายได้ MPJDC ตามลำดับ และบริษัทมีส่วนแบ่งกำไรจากการดำเนินงานของ OM จำนวน 10.23 ล้านบาท 19.76 ล้านบาท 20.68 ล้านบาท และ เท่ากับ 10.33 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนจากกำไรสุทธิของกลุ่มบริษัทเท่ากับร้อยละ 15.69 ร้อยละ 19.50 ร้อยละ 25.71 และร้อยละ 26.93 ตามลำดับ ซึ่งส่วนแบ่งกำไรจาก OM ถือเป็นรายได้ที่มีนัยสำคัญต่อกำไรสุทธิในงบการเงินของกลุ่มบริษัท ดังนั้นหากในอนาคต MPJDC ไม่ได้ลงทุนในธุรกิจดังกล่าวแล้ว อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทได้

สัญญาร่วมทุนมีอายุสัญญา 5 ปีโดยจะครบกำหนดสัญญาสิ้นสุดวันที่ 5 พฤศจิกายน 2024 (สามารถพิจารณารายละเอียดสัญญาเพิ่มเติมในส่วน 2.2 หัวข้อย่อย 1.2.2.4.5 สัญญาสำคัญที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ข้อที่ 8) ในช่วงเดือนกันยายน 2024 ฝ่ายบริหารได้ดำเนินการติดต่อเจรจาเพื่อขอต่อสัญญาร่วมทุนกับ OLL โดยอยู่ในขั้นตอนเสนอคณะกรรมการบริหารพิจารณาพิจารณาเรื่องอัตราค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงจากสัญญาฉบับเดิม เพื่อให้อัตราค่าธรรมเนียมเหมาะสม โดยจะดำเนินการเปรียบเทียบอัตราค่าบริการนำเสนอคณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติก่อนการดำเนินการในช่วงเดือนตุลาคม 2024

ทาง MPJLO จะดำเนินการจัดให้มีการพิจารณารายการตามเกณฑ์ของรายการระหว่างกัน โดยการเปรียบเทียบอัตราการให้บริการก่อนนำเสนออัตราค่าบริการตามสัญญา JV ให้เหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ราคาและเงื่อนไขในการเข้าทำรายการจะพิจารณาตามความเหมาะสมของวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกิจการร่วมค้า เพื่อเป็นประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น ฝ่ายบริหารมีความมั่นใจว่าจะได้รับการต่อสัญญาจาก OOCL โดยคาดว่าจะเจรจาและลงนามสัญญาฉบับใหม่แล้วเสร็จในช่วงเดือนตุลาคม ปี 2024 ให้แล้วเสร็จก่อนเสนอขายหุ้นต่อประชาชนโดยสัญญาฉบับใหม่จะมีผลนับตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายน 2024 ถึงวันที่ 5 พฤศจิกายน 2029 หรือเป็นระยะเวลา 5 ปี นอกจากนี้ MPJLO ได้พิจารณาแผนการจัดการพื้นที่เช่าของ OM ในกรณีที่ไม่ได้ต่อสัญญา JV มีแผนการจัดการ 2 กรณี ได้แก่

1. MPJLO จะดำเนินการเจรจาเพื่อร่วมทุนกับสายเรือเจ้าอื่นเพื่อดำเนินการบริหารลานตู้ต่อไป
2. พิจารณาย้ายลานตู้ของ MPJDC เอง โดยใช้พื้นที่ที่ OM ดำเนินการอยู่ ณ ปัจจุบัน เนื่องจาก MPJLO มองว่าในอนาคตธุรกิจลานตู้ยังเติบโตอีกมาก และกำลังการจัดการตู้ของ MPJDC ค่อนข้างแน่น อาจเป็นโอกาสในการขยายการให้บริการของบริษัทในอนาคตได้

อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมา MPJDC ได้บริหารจัดการการให้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์ OM ได้เป็นอย่างดี ทำให้มีผลกำไรจากการประกอบธุรกิจอย่างต่อเนื่อง เป็นที่พอใจของสายการบินเรือ OOCL ทำให้การร่วมลงทุนได้ก่อให้เกิดประโยชน์กับผู้ถือหุ้นทุกฝ่ายทั้งกลุ่มบริษัท และสายการบินเรือ จึงเห็นว่าการร่วมลงทุนและการเป็นตัวแทนสายการบินเรือจะยังคงดำเนินต่อไป

ความเสี่ยงจากความผันผวนของค่าระวาง

ต้นทุนค่าระวางเครื่องบินและค่าระวางเรือถือเป็นต้นทุนหลักในการดำเนินธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ โดยในปี 2021 - ปี 2023 และงวด 6 เดือนแรกปี 2024 ต้นทุนค่าระวางเครื่องบินคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.09 ร้อยละ 0.02 ร้อยละ 0.12 และร้อยละ 0.37 ของต้นทุนรวม และต้นทุนค่าระวางเรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.77 ร้อยละ 34.84 ร้อยละ 3.96 ร้อยละ และร้อยละ 6.76 ของต้นทุนรวมตามลำดับ ทำให้ความผันผวนของค่าระวางอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ MPJDC ได้อย่างมีนัยสำคัญ หาก MPJDC ไม่สามารถปรับราคาค่าบริการตามต้นทุนค่าระวางการให้บริการที่เปลี่ยนแปลงได้ในทันที โดยราคาค่าระวางเครื่องบินและค่าระวางเรือเปลี่ยนแปลงไปตามอุปสงค์และอุปทานในตลาดของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

MPJDC ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากความผันผวนของค่าระวาง จึงมีการติดตามราคาค่าระวางอย่างใกล้ชิดเพื่อคาดการณ์สถานการณ์และแนวโน้มของค่าระวาง และวางแผนการจัดการระวาง โดยมีการคาดการณ์ปริมาณความต้องการบริการของลูกค้าและจองระวางในปริมาณมาก เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองค่าระวาง และกำหนดราคาค่าบริการให้มีส่วนต่างกำไรในระดับที่จะสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงของราคาค่าระวางได้ในระดับหนึ่ง และสามารถแข่งขันได้สอดคล้องกับราคาตลาด โดย MPJDC มีการกำหนดนโยบายการกำหนดราคาขายโดยเสนอราคาต้นทุนบวกกำไรขั้นต่ำ ดังนั้น MPJDC จึงสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของค่าระวางได้

ความเสี่ยงในการต่อสัญญาเช่าคลังสินค้า

MPJWD เริ่มประกอบธุรกิจคลังให้เช่าตั้งแต่ช่วงปี 2020 โดย MPJWD พิจารณาว่าการให้บริการคลังสินค้าให้เช่าสามารถรองรับความต้องการของลูกค้ากลุ่มนำเข้าส่งออกได้เป็นอย่างดี ประกอบกับต่อยอดธุรกิจโลจิสติกส์ของกลุ่มบริษัทให้ครบวงจรมากยิ่งขึ้น โดยในปี 2021 - ปี 2023 และงวด 6 เดือนปี 2024 MPJWD มีรายได้จากธุรกิจคลังสินค้าเท่ากับ 5.66 ล้านบาท 6.20 ล้านบาท 5.50 ล้านบาท และ 9.00 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.56 ร้อยละ 0.48 ร้อยละ 0.60 และร้อยละ 1.97 ของรายได้รวมของกลุ่มบริษัทตามลำดับ โดยปัจจุบัน MPJWD มีคลังสินค้าเพื่อให้บริการ 2 แห่ง ได้แก่ คลังแห่งที่ 1 มีขนาดพื้นที่เท่ากับ 4,900 ตารางเมตร ตั้งอยู่บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ปัจจุบันมีผู้เช่า 1 ราย โดยผู้เช่าใช้เป็นสถานที่จัดตั้งเขตปลอดอากร มีการทำสัญญากำหนดระยะเวลาเช่า 3 ปี ซึ่งเริ่มเดือนกันยายน 2023 และจะครบกำหนดในเดือนสิงหาคม 2026 และคลังแห่งที่ 2 มีขนาดพื้นที่เท่ากับ 12,463 ตารางเมตร ตั้งอยู่ที่อำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง ซึ่ง MPJWD ได้ส่งมอบพื้นที่เช่าคลังสินค้าให้แก่ลูกค้าแล้วในเดือนเมษายน 2024 โดยลูกค้าประกอบธุรกิจขายสินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้า ซึ่งมีการทำสัญญากำหนดระยะเวลาเช่า 5 ปี ซึ่งเริ่มเดือนเมษายน 2024 และจะครบกำหนดในเดือนมีนาคม 2029 ทั้งนี้ อาจมีความเสี่ยงในกรณีที่ลูกค้าปัจจุบัน เมื่อครบกำหนดอายุสัญญาเช่าแล้ว ลูกค้าอาจพิจารณาไม่ต่ออายุสัญญา หรือแผนการพัฒนาและขยายพื้นที่การให้บริการเช่าคลังสินค้าในอนาคตไม่สามารถจัดหาลูกค้าใหม่ หรือการให้บริการมีการทำสัญญาเช่าระยะสั้น ส่งผลให้รายได้จากการให้บริการเช่าคลังสินค้ามีความไม่แน่นอน และอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ MPJWD ได้

อย่างไรก็ตาม MPJWD เชื่อว่าด้วยทำเลที่ตั้งของคลังสินค้าในปัจจุบันและอนาคตของ MPJWD อยู่ในทำเลที่ตั้งที่มีศักยภาพอยู่บริเวณใกล้เคียงกับท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี และนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดระยอง เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้เช่าในการขนส่งสินค้า จึงเป็นที่ต้องการของผู้ประกอบการจำนวนมาก อีกทั้ง MPJWD มีการกำหนดอัตราค่าเช่าที่สามารถแข่งขันกับตลาดได้ ดังนั้น ความเสี่ยงข้างต้นจึงมีโอกาที่จะส่งผลกระทบต่อบริษัทอยู่ในระดับต่ำ

ความเสี่ยงจากการแข่งขันในอุตสาหกรรม

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากการเข้ามาของคู่แข่งรายใหม่ ธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้าในประเทศไทยมีจำนวนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมากเนื่องจากเป็นธุรกิจที่ไม่ต้องการเงินลงทุนสูงแต่ต้องให้ความสำคัญกับการมีความสัมพันธ์กับลูกค้า ประกอบกับผู้ประกอบการสายเดินเรือเองมีการแข่งขันสูง สายเดินเรือบางแห่งจึงได้ขยายธุรกิจให้ครอบคลุมบริการสายโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนและการพึ่งพิงจากบริษัทบริหารจัดการขนส่งสินค้า ดังนั้น หากการแข่งขันมีความรุนแรงมากขึ้นหรือมีผู้ประกอบการรายใหม่เพิ่มขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท จากการสูญเสียลูกค้าและส่วนแบ่งการตลาด

อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทมีความเชื่อมั่นว่าชื่อเสียงในการดำเนินธุรกิจบริการให้บริการขนส่งสินค้าและธุรกิจให้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์ของ MPJDC ที่มีการนำเสนอบริการที่ครบวงจร ความชำนาญในเส้นทางและการจัดการบริการ ประสบการณ์บริหารงานของผู้บริหารที่มีประสบการณ์มาอย่างยาวนาน และทีมงานที่มีคุณภาพจะสามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า และสามารถรักษาความสัมพันธ์กับลูกค้าให้อยู่กับกลุ่มบริษัทได้อย่างต่อเนื่อง โดยกลุ่มบริษัทจะมีการวัดความพึงพอใจจากการใช้บริการของลูกค้า จึงคาดว่าความเสี่ยงดังกล่าวจะไม่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

นอกจากนี้ MPJLO ยังมีการพัฒนาและขยายการบริการเพื่อมุ่งเน้นการให้บริการอย่างครบวงจรเพื่อให้ครอบคลุมความต้องการบริการด้านขนส่งของลูกค้าในทุกๆ ด้าน โดย MPJLO ได้ขยายพื้นที่การให้บริการเช่าคลังสินค้าสำหรับสินค้าทั่วไปอีก 2 แห่ง ภายใต้การดำเนินการของ MPJWD เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่จะนำสินค้ามาพักยังคลังสินค้าก่อนส่งออกที่ทำเรือแหลมฉบัง โดยปัจจุบันกลุ่มบริษัทมีแผนในการดำเนินการขยายธุรกิจคลังสินค้าในพื้นที่อำเภอ บ้านค่าย จังหวัดระยอง ซึ่ง ปัจจุบันบริษัทอยู่ระหว่างการเจรจากับเจ้าของที่ดินเพื่อจัดซื้อที่ดิน และเจรจาแผนการดำเนินการกับลูกค้าสำหรับการเช่าพื้นที่คลังสินค้า ก่อนพิจารณาดำเนินการพัฒนาคลังสินค้า เนื่องจากลักษณะคลังสินค้าของ MPJWD เป็นลักษณะคลังที่สร้างตามวัตถุประสงค์การใช้งานของลูกค้า (Built to Suit) ซึ่ง MPJWD คาดว่าจะสามารถจัดหาลูกค้าได้ภายในเดือนกันยายน ปี 2025 และจะดำเนินการพัฒนาคลังสินค้าภายใน 10 เดือนเพื่อส่งมอบคลังสินค้าในเดือนกรกฎาคม 2026 ต่อไป โดย MPJWD คาดว่าจะใช้เงินลงทุนรวมประมาณ 305.50 ล้านบาทในการจัดซื้อที่ดินและลงทุนก่อสร้างคลังสินค้า

อีกทั้ง โครงการสร้างคลังสินค้า เนื้อที่รวม 19 ไร่ 1 งาน 54.91 ตารางวา ที่ดินตั้งอยู่ที่ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี มีระยะทางจากท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 10 กิโลเมตร ซึ่ง MPJWD ได้ซื้อที่ดินเมื่อเดือน พฤษภาคม 2023 ซึ่ง MPJWD มีแผนในการดำเนินการก่อสร้างอาคารคลังสินค้า 2 หลัง แบ่งเป็นอาคารขนาด 9,750 ตารางเมตร และอาคารขนาด 5,845 ตารางเมตร โดยมีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายเป็นผู้ประกอบการส่งออกที่ต้องการเก็บรักษาสินค้าเพื่อรอการบรรจุและส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกับพื้นที่ให้บริการของ MPJLO และ MPJDC ซึ่งผู้เช่าซึ่งเป็นผู้นำเข้าส่งออกสามารถใช้บริการโลจิสติกส์ประเภทอื่นของกลุ่มบริษัท ซึ่งจะได้รับความรวดเร็วและความสะดวกสบายในการใช้บริการ ปัจจุบัน MPJWD ยังไม่ดำเนินการก่อสร้างคลังสินค้า เนื่องจากจะดำเนินการสรรหาลูกค้า ก่อนพิจารณาพัฒนาคลังสินค้า เนื่องจากลักษณะคลังสินค้าของ MPJWD เป็นลักษณะคลังที่สร้างตามวัตถุประสงค์การใช้งานของลูกค้า (Built to Suit) ซึ่ง MPJWD คาดว่าจะสามารถจัดหาลูกค้าได้ภายใน ไตรมาสที่ 1 ปี 2026 และจะดำเนินการพัฒนาคลังสินค้าภายใน 10 เดือนเพื่อส่งมอบคลังสินค้าในช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2027 ต่อไป โดย MPJWD คาดว่าจะใช้เงินลงทุนรวมประมาณ 215.00 ล้านบาทในการลงทุนก่อสร้างคลังสินค้า

ความเสี่ยงจากการลงทุนในธุรกิจคลังสินค้า

กลุ่มบริษัทมีการประกอบธุรกิจคลังสินค้าภายใต้ MPJWD ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ MPJLO โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2024 MPJLO ถือหุ้นใน MPJWD ร้อยละ 51.00 โดย MPJLO มีแผนการในการนำเงินระดมทุนจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนจำนวน 185 ล้านบาทเพื่อลงทุนในหุ้นเพิ่มทุนของ MPJWD โดยสัดส่วนการถือหุ้นของ MPJLO จะเพิ่มขึ้นเท่ากับร้อยละ 97.49 (ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นอื่นไม่ใช่สิทธิเพิ่มทุนตามสัดส่วน) ที่ผ่านมา MPJWD มีรายได้จากการให้บริการคลังสินค้าให้เช่า (งบเฉพาะกิจการปี 2021 - ปี 2023 และงวด 6 เดือนปี 2024 ซึ่งเป็นข้อมูลจากฝ่ายบริหารซึ่งมีผลกระทบจากมาตรฐานการรายงานทางการเงินสำหรับกิจการที่ไม่มีส่วนได้เสียสาธารณะ (NPAE)) เท่ากับ 5.66 ล้านบาท 6.20 ล้านบาท 5.49 ล้านบาท และ 9.00 ล้านบาท ตามลำดับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิของ MPJWD เท่ากับ (0.18) ล้านบาท 0.97 ล้านบาท (2.56) ล้านบาท และ (0.11) ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งผลขาดทุนเกิดจากต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้นจากการลงทุนในการจัดซื้อที่ดินเพื่อขยายธุรกิจ โดย MPJLO พิจารณาว่าการลงทุนในธุรกิจคลังสินค้านั้นเป็นโอกาสทางธุรกิจเพื่อสนับสนุนธุรกิจโลจิสติกส์อย่างครบวงจร ซึ่งสถานที่ตั้งคลังสินค้าของ MPJWD ณ ปัจจุบัน ตั้งอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี และอำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง ซึ่งเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญของเส้นทางการขนส่งสินค้า อีกทั้งอยู่ที่บริเวณเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งมีการลงทุน และมีความต้องการพื้นที่ในแถบดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้น

การลงทุนในธุรกิจคลังสินค้าเป็นธุรกิจที่ใช้เงินลงทุนจำนวนหนึ่ง และใช้ระยะเวลาในการคืนทุน ซึ่งอาจทำให้บริษัทมีความเสี่ยงจากการจัดหาลูกค้า และภาวะดอกเบี้ย สภาวะทางการเมือง สังคม กฎระเบียบ สภาพเศรษฐกิจที่อาจไม่สามารถคาดการณ์ได้ ตลอดจนกฎหมาย และอาจทำให้ผลตอบแทนจากการลงทุนไม่เป็นไปตามที่บริษัทคาดการณ์ไว้ ซึ่งความเสี่ยงเหล่านี้อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ และผลการดำเนินงานของ MPJWD

อย่างไรก็ตาม MPJLO ได้จัดจ้างผู้ประเมินราคาหุ้นของ MPJWD เพื่อประกอบการตัดสินใจของนักลงทุนซึ่งได้แนบเป็นเอกสารแนบอื่นพร้อมหนังสือชี้ชวนฉบับนี้ ทั้งนี้ ผู้ประเมินราคาได้ประเมินมูลค่ากิจการของ MPJWD เท่ากับ 165.03 – 233.89 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นมูลค่าต่อหุ้นของ MPJWD ภายหลังจากการเพิ่มทุนเป็น 195 ล้านบาท เท่ากับ 8.46 – 11.99 บาทต่อหุ้น โดย MPJ เพิ่มทุนใน MPJWD ในราคา 10 บาทต่อหุ้น ซึ่งเท่ากับมูลค่าที่ตราไว้ โดยการประมาณการอยู่ภายใต้สมมติฐานของการเปิดคลังสินค้า 3 แห่ง ประกอบด้วยคลังสินค้าที่ MPJWD ส่งมอบให้แก่ลูกค้าไปแล้ว ได้แก่ 1) คลังสินค้าแหลมฉบัง 2) คลังสินค้าระยองเฟส 1 และโครงการในอนาคต 1 แห่ง ได้แก่ 3) คลังสินค้าระยองเฟส 2 อย่างไรก็ตาม คลังสินค้าระยองเฟส 2 ฝ่ายบริหารประมาณการว่าจะเป็นคลังสินค้าที่มีพื้นที่ให้บริการมากที่สุด ซึ่งมีขนาดมากกว่ากึ่งหนึ่งของพื้นที่รวมของ 3 คลังสินค้า ดังนั้น หากคลังสินค้าระยองเฟส 2 ไม่เกิดขึ้น อาจส่งผลกระทบทำให้มูลค่ากิจการลดลงมากกว่ากึ่งหนึ่งของราคาประเมิน

ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารได้จัดทำอัตราผลตอบแทนภายใน (IRR) และมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) จากสมมติฐานคลังสินค้า 3 แห่ง ตามที่ผู้ประเมินกำหนดสมมติฐาน ซึ่งได้ IRR เท่ากับร้อยละ 14.97 และ NPV เท่ากับ 502.49 ล้านบาท ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารคาดว่า MPJWD จะสามารถมีผลกำไรและทำให้ขาดทุนสะสมเปลี่ยนมาเป็นกำไรสะสมได้ภายในปี 2026 ภายใต้การให้บริการคลังสินค้าจำนวน 3 แห่ง ซึ่งมูลค่าของกิจการอาจเติบโตขึ้นตามการขยายธุรกิจคลังสินค้าต่อไปในอนาคต ดังนั้น นักลงทุนจึงควรให้ความสำคัญในการพิจารณาความเป็นไปได้ในการขยายคลังสินค้าในอนาคตของ MPJWD หรือการขายทรัพย์สินให้แก่ REIT ซึ่งเป็นหนึ่งในแผนระยะยาวที่ฝ่ายบริหารวางแผนในการขยายธุรกิจคลังสินค้าต่อไปในอนาคต ซึ่งฝ่ายบริหารคาดหวังว่า MPJWD จะมีมูลค่ากิจการที่เพิ่มขึ้นตามแผนการขยายกิจการต่อไป โดยสามารถพิจารณารายละเอียดการประเมินมูลค่าหุ้น และการประมาณการของ MPJWD ตามเอกสารแนบ

นอกจากนี้ เงินเพิ่มทุนใน MPJWD จะบันทึกเป็นรายการบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อย ซึ่งตามหลักการบัญชี บริษัท จะต้องมีการทดสอบการด้อยค่าของมูลค่าเงินลงทุนดังกล่าวทุกปี ดังนั้น จากราคาประเมินที่ผู้ประเมินราคาประเมินได้ที่มูลค่า 8.49 – 11.99 บาทต่อหุ้น ซึ่งราคาใกล้เคียงกับมูลค่าเงินลงทุนของ MPJ ที่ราคา 10 บาทต่อหุ้นซึ่งเป็นราคาตามมูลค่าที่ตราไว้ ดังนั้น MPJ จึงมีความเสี่ยงในการถูกบันทึกค่าใช้จ่ายในการด้อยค่าของเงินลงทุน หาก MPJWD ไม่สามารถเพิ่มมูลค่าของกิจการได้ตามมูลค่าเงินลงทุนที่ MPJ เพิ่มทุนให้แก่ MPJWD ซึ่งในกรณีที่เกิดการด้อยค่าของเงินลงทุน ค่าใช้จ่ายในการด้อยค่าจะเท่ากับส่วนต่างของมูลค่ายุติธรรมเงินลงทุนและต้นทุนของเงินลงทุนที่ MPJ เพิ่มทุนให้แก่ MPJWD ทั้งนี้ ภายหลังจากการเพิ่มทุน MPJ จะมีต้นทุนในการเพิ่มทุนให้แก่ MPJWD ทั้งสิ้น 190.10 ล้านบาท

ทั้งนี้ ปัจจุบัน MPJLO ถือหุ้นใน MPJWD ร้อยละ 51 และมีผู้ถือหุ้นรายย่อยของ MPJWD อีก 2 ท่าน ซึ่งเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ด้านการจัดหาที่ดิน และการพัฒนาคลังสินค้า อย่างไรก็ตาม หาก MPJLO ดำเนินการเพิ่มทุนใน MPJWD จำนวน 185 ล้านบาท และผู้ถือหุ้นอีก 2 รายไม่มีความประสงค์ใช้สิทธิเพิ่มทุน จะส่งผลให้ MPJLO ถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 97.49 และส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นจากการเพิ่มทุนใน MPJWD ของผู้ถือหุ้นอีก 2 รายนั้นลดลงเหลือรวมกันเท่ากับร้อยละ 2.51 อย่างไรก็ตาม จากการเพิ่มทุนดังกล่าว MPJWD เชื่อว่าจะไม่ได้รับผลกระทบต่อการดำเนินการของ MPJWD ทั้งในด้านการจัดหาที่ดิน การจัดหาลูกค้า การพัฒนาคลังสินค้า หรือการขยายธุรกิจคลังสินค้าให้เช่าแต่อย่างใด เนื่องจาก MPJWD มีบุคลากรที่สามารถดำเนินการงานส่วนต่างๆ ได้ และที่ผ่านมามีการดำเนินการของคลังบางแห่งเป็นการดำเนินการโดยบุคลากรของกลุ่มบริษัทเอง MPJLO จึงเชื่อว่าจะสามารถให้บริการคลังสินค้าให้เช่าได้โดยไม่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยดังกล่าว

ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างการให้บริการขนส่ง

กลุ่ม MPJ ประกอบธุรกิจเป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จึงอาจมีความเสี่ยงซึ่งไม่อาจคาดการณ์ได้จากอุบัติเหตุระหว่างการให้บริการขนส่งที่อาจเกิดขึ้นทำให้เกิดความเสียหายต่อตัวสินค้าของลูกค้า ซึ่งผลจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอาจก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าชดเชย อย่างไรก็ตาม กลุ่ม MPJ ให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยของการบริการขนส่งทั้งกับสินค้าและพนักงานขับรถ ซึ่งรถขนส่งของ MPJLO ทุกคันได้มีการทำประกันเพื่อประกันความรับผิดชอบที่เกิดจากความเสียหายระหว่างการขนส่ง รวมทั้ง MPJDC ได้มีการจัดทำประกันภัยความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Transport specialist legal liability insurance) สำหรับรถขนส่งสินค้าเสียหายระหว่างขนส่ง

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทได้มีการกำหนดนโยบายในการบริหารงานบริการงานขนส่งด้วยมาตรฐานความปลอดภัยตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการให้บริการ โดยต้องมีการพิจารณาถึงความชำนาญของบุคลากร และความพร้อมของยานพาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่ง มีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายของพนักงานขับรถก่อนการปฏิบัติงาน รวมถึงการฝึกอบรมเทคนิคการขับขี่อย่างปลอดภัยให้กับพนักงานขับรถเพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนในขณะที่ปฏิบัติงานจะมีการควบคุมและกำหนดความเร็วในการขับขี่ให้เหมาะสมซึ่งรถทุกคันได้มีการติดตั้ง GPS เพื่อตรวจเช็คความเร็วและบันทึกพฤติกรรมในการขับขี่ของพนักงานขับรถในการจอดแวะหรือหยุดพักตามระเบียบปฏิบัติ สำหรับยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งจะต้องมีมาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งก่อนการปฏิบัติงานรถขนส่งทุกคันจะต้องผ่านการตรวจเช็คสภาพรถและระบบความปลอดภัย มีการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ ดูแลรักษาช่วงล่างและยางรถบรรทุกให้มีสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ เพื่อลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุระหว่างปฏิบัติงานอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อสินค้าของลูกค้าและทรัพยากรบุคคลของกลุ่มบริษัท

ทั้งนี้ ที่ผ่านมากลุ่มบริษัทมีสถิติอุบัติเหตุย้อนหลังช่วงปี 2021 - ปี 2023 และงวด 6 เดือนแรกปี 2024 พบว่ามีการเกิดอุบัติเหตุจนทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายชดเชยความเสียหายระหว่างการขนส่งสินค้าคิดเป็นมูลค่าความเสียหายเท่ากับ 1.87 ล้านบาท 1.90 ล้านบาท 3.02 ล้านบาท และ 0.73 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.23 ร้อยละ 0.18 ร้อยละ 0.42 และร้อยละ 0.20 ของต้นทุนการให้บริการรวมตามลำดับ

ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่

ลูกค้าของธุรกิจการให้บริการขนส่งทางบกต่อเนื่องกับท่าเรือสามารถแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ลูกค้าสายเรือและผู้ประกอบกิจการนำเข้าและส่งออกสินค้า ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 80 และร้อยละ 20 ของรายได้จากธุรกิจให้บริการขนส่งต่อเนื่องกับท่าเรือ ตามลำดับ ซึ่งในปี 2021 - 2023 และงวด 6 เดือนแรก ปี 2024 MPJLO มีการพึ่งพิงสายเรือชั้นนำ 3-4 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 66.31 ร้อยละ 70.60 ร้อยละ 73.28 และ ร้อยละ 74.11 ตามลำดับ ของลูกค้าจากการให้บริการขนส่งต่อเนื่องกับท่าเรือทั้งหมด โดยในงวด 6 เดือนปี 2024 MPJLO มีการพึ่งพิงสายเรือรายหนึ่งในสัดส่วนร้อยละ 30.58 ของรายได้จากการให้บริการขนส่งทางบกต่อเนื่องกับท่าเรือ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากงวด 6 เดือน ปี 2023 ซึ่งสายเรือดังกล่าวนั้นมีสัดส่วนร้อยละ 26.13 จึงถือได้ว่าธุรกิจการให้บริการขนส่งทางบกต่อเนื่องกับท่าเรือ มีความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่ ซึ่งหากในอนาคตลูกค้าดังกล่าว ไม่ใช้บริการกับ MPJLO อาจส่งผลให้รายได้จากการให้บริการขนส่งทางบกต่อเนื่องกับท่าเรือของ MPJLO ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

MPJDC มีรายได้ธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากลูกค้ารายใหญ่รายหนึ่ง ซึ่งเป็นผู้ผลิตขนาดใหญ่ในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรแปรรูป ในปี 2021 – 2023 และงวด 6 เดือนปี 2024 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 41.05 ร้อยละ 70.63 ร้อยละ 16.44 และร้อยละ 1.90 ของรายได้จากธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ในงวด 6 เดือนปี 2024 MPJDC มีรายได้ธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากลูกค้ารายใหญ่อีกรายหนึ่ง ซึ่งเป็นผู้ผลิตขนาดใหญ่ในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรแปรรูปเช่นกัน โดยมีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 15.48 ซึ่งเพิ่มขึ้นจากงวด 6 เดือนปี 2566 ซึ่งลูกค้ารายดังกล่าวไม่มีสัดส่วนร้อยละ 2.20 ของรายได้จากธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จึงถือได้ว่าธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่ ซึ่งหากในอนาคตลูกค้าดังกล่าว ไม่ใช้บริการกับ MPJDC อาจส่งผลให้รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของ MPJDC ลดลงอย่างมีนัยสำคัญได้

นอกจากนี้ MPJDC ประกอบธุรกิจให้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์ มีรายได้จากลูกค้าสายเรือรายใหญ่รายหนึ่ง ในปี 2021 - ปี 2023 และงวด 6 เดือนปี 2024 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.07 ร้อยละ 14.47 ร้อยละ 17.18 และร้อยละ 17.51 ของรายได้จากธุรกิจให้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์ ตามลำดับ จึงถือได้ว่าธุรกิจให้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์ มีความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่ ซึ่งหากในอนาคตลูกค้ารายนี้ ไม่ใช้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์กับ MPJDC อาจส่งผลให้รายได้จากการให้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์ของ MPJDC ลดลงอย่างมีนัยสำคัญได้

อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวจึงได้มีการวางแผนการประกอบธุรกิจแต่ละประเภท โดยมุ่งเน้นการให้บริการที่ตรงกับความต้องการของลูกค้าเพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าสูงสุด และสร้างความสัมพันธ์ที่กับลูกค้าอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการเสนอบริการที่หลากหลายในราคาที่สามารแข่งขันในตลาดได้ และขยายทีมพนักงานขายเพื่อขยายกลุ่มลูกค้าและลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใดรายหนึ่ง

ความเสี่ยงจากการไม่ได้ต่อสัญญาเช่าพื้นที่จอดรถหัวลาก

MPJLO ได้เช่าพื้นที่สำหรับเป็นที่จอดรถของพนักงานและใช้เป็นที่จอดรถหัวลาก (บางส่วน) เนื่องจากทำเลอยู่ใกล้กับสำนักงานของบริษัทจากบริษัท ธรณีสกุล จำกัด (“บจ. ธรณีสกุล”) โดยเป็นสัญญาระยะเวลา 1 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2566 – 30 พฤศจิกายน 2567 โดยมีขนาดพื้นที่ประมาณ 7 ไร่ โดยพื้นที่เช่าดังกล่าวสามารถรองรับการจอดรถหัวลากของ MPJLO ได้ประมาณ 42 คัน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสัญญาเช่าพื้นที่จอดรถนั้นเป็นสัญญาระยะสั้น MPJLO จึงอาจมีความเสี่ยงที่จะไม่มีพื้นที่จอดรถหัวลากที่ใช้ในการดำเนินงานของ MPJLO ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานต่อไปได้ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากธุรกิจขนส่งมีการใช้รถเพื่อย้ายตู้ และขนย้ายสินค้าตลอดเวลา ดังนั้นรถหัวลากจะมีอัตราการหมุนเวียนของรถเข้า-ออกสูง จึงไม่ค่อยพบเหตุการณ์ที่มีการจอดรถหัวลากค้างไว้นาน ปัจจุบัน MPJLO ได้ดำเนินการต่อสัญญาเช่าพื้นที่ดังกล่าวเพิ่มเติมอีก 1 ปี เรียบร้อยแล้ว โดยระยะเวลาสัญญาหมดอายุในเดือน พฤศจิกายน 2568

ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคลากรที่มีประสบการณ์

การให้บริการด้านโลจิสติกส์แบบครบวงจร ตั้งแต่บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศ บริการลานตู้คอนเทนเนอร์ บริการจัดการขนส่ง และบริการให้เข้าคลังสินค้านั้นต้องอาศัยความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบ ข้อกำหนด ข้อบังคับ หรือกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก รวมทั้งต้องอาศัยผู้มีความรู้ความชำนาญเฉพาะทางในการขนส่งสินค้าและการดูแลรักษาสินค้าอย่างปลอดภัย ความเชี่ยวชาญในการดูแลซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์ บุคลากรจึงเป็นปัจจัยหนึ่งในความสำเร็จของกลุ่มบริษัท ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงมีความเสี่ยงต่อการขาดแคลนบุคลากร หากกลุ่มบริษัทสูญเสียบุคลากรและไม่สามารถหาบุคลากรทดแทนได้ อาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อสถานะทางการเงิน การดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจ

กลุ่มบริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวจึงมีการจัดทำนโยบายการพัฒนาบุคลากร จัดการฝึกอบรมพนักงานและพัฒนาบุคลากรเป็นประจำทุกปีทั้งจากหน่วยงานภายในของกลุ่มบริษัทและสถาบันภายนอกเพื่อพัฒนาความสามารถอย่างต่อเนื่องและมีแผนการจัดสรรผลตอบแทน สวัสดิการ ที่เหมาะสมกับความรู้ความสามารถของแต่ละบุคคล อีกทั้งยังมีการจัดทำนโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องของงานในตำแหน่งที่มีบทบาทสำคัญต่อหน่วยงานโดยเฉพาะ โดยมีกระบวนการวางแผนการสืบทอดตำแหน่งงานระดับผู้บริหารโดยสังเขป ดังนี้ MPJLO กำหนดให้ทุกฝ่ายงานมีการวางแผนสืบทอดตำแหน่งงานของผู้บริหารระดับผู้อำนวยการฝ่ายเมื่อตำแหน่งระดับผู้บริหารตั้งแต่ผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไปว่างลง หรือผู้ดำรงตำแหน่งไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ MPJLO จะนำเสนอผู้สืบทอดตำแหน่งที่คัดเลือกไว้ต่อคณะกรรมการบริหารเพื่อพิจารณาอนุมัติ โดยพิจารณาจากคุณสมบัติ (Qualifications) และความสามารถ (Competencies) ซึ่งหมายถึง ความรู้ทักษะ ประสบการณ์ และทัศนคติสำหรับตำแหน่งงานต่อไป

Financial Statements

MPJ Logistics

Profit and Loss (THB m) Year Ending Dec	2022	2023	2024E	2025E	2026E
Revenue	1,300	910	989	1,245	1,400
Cost of goods sold	(1,065)	(715)	(764)	(962)	(1,055)
Gross profit	235	195	226	283	345
Other operating income	0	0	0	0	0
Operating costs	(144)	(123)	(139)	(154)	(166)
Operating EBITDA	122	107	136	191	255
Depreciation	(31)	(35)	(50)	(63)	(76)
Goodwill amortisation	0	0	0	0	0
Operating EBIT	91	72	87	129	179
Net financing costs	(13)	(18)	(24)	(21)	(21)
Associates	20	21	22	22	22
Recurring non-operating income	44	43	43	42	43
Non-recurring items	0	0	0	0	0
Profit before tax	122	97	106	150	201
Tax	(20)	(17)	(18)	(28)	(39)
Profit after tax	101	80	88	122	162
Minority interests	0	0	0	0	0
Preferred dividends	0	0	0	0	0
Other items	0	0	0	0	0
Reported net profit	101	80	88	122	162
Non-recurring items & goodwill (net)	0	0	0	0	0
Recurring net profit	101	80	88	122	162
Per share (THB)					
Recurring EPS *	0.69	0.55	0.44	0.61	0.81
Reported EPS	0.69	0.55	0.44	0.61	0.81
DPS	0.00	0.00	0.18	0.24	0.32
Diluted shares (used to calculate per share data)	147	147	200	200	200
Growth					
Revenue (%)	28.1	(30.0)	8.7	25.8	12.5
Operating EBITDA (%)	5.6	(12.0)	27.1	40.1	33.2
Operating EBIT (%)	46.3	(21.1)	20.8	48.0	39.3
Recurring EPS (%)	(78.9)	(20.6)	(19.9)	38.9	33.3
Reported EPS (%)	(78.9)	(20.6)	(19.9)	38.9	33.3
Operating performance					
Gross margin inc. depreciation (%)	18.1	21.4	22.8	22.7	24.7
Gross margin exc. depreciation (%)	20.4	25.3	27.8	27.8	30.1
Operating EBITDA margin (%)	9.4	11.8	13.8	15.4	18.2
Operating EBIT margin (%)	7.0	7.9	8.8	10.3	12.8
Net margin (%)	7.8	8.8	8.9	9.8	11.6
Effective tax rate (%)	20.0	21.8	21.8	21.8	21.8
Dividend payout on recurring profit (%)	-	-	40.0	40.0	40.0
Interest cover (X)	10.2	6.5	5.4	8.1	10.6
Inventory days	3.9	4.8	3.1	3.4	4.1
Debtor days	46.8	54.9	49.4	44.9	47.2
Creditor days	29.6	44.3	51.5	48.0	51.5
Operating ROIC (%)	46.7	29.5	34.7	51.8	76.4
ROIC (%)	20.5	12.4	11.3	14.3	18.1
ROE (%)	55.6	25.8	16.3	16.0	19.2
ROA (%)	15.1	10.3	8.7	9.9	11.9
* Pre-exceptional, pre-goodwill and fully diluted					
Revenue by Division (THB m)					
บริการขนส่งทางบกต่อเนื่องกับท่าเรือ	528	517	472	520	525
บริการด้านการบริหารการจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์	249	287	296	443	500
ธุรกิจให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	515	99	200	250	300
บริการให้เช่าคลังสินค้า	7	7	21	32	75

Sources: MPJ Logistics; FSSIA estimates

Financial Statements

MPJ Logistics

Cash Flow (THB m) Year Ending Dec	2022	2023	2024E	2025E	2026E
Recurring net profit	101	80	88	122	162
Depreciation	31	35	50	63	76
Associates & minorities	(96)	(3)	(1)	0	0
Other non-cash items	9	8	(4)	8	1
Change in working capital	(46)	36	0	(12)	(12)
Cash flow from operations	(1)	157	132	180	226
Capex - maintenance	(57)	(85)	(50)	(50)	(50)
Capex - new investment	0	0	0	0	0
Net acquisitions & disposals	0	(296)	(36)	(32)	(36)
Other investments (net)	0	0	0	0	0
Cash flow from investing	(57)	(381)	(86)	(82)	(86)
Dividends paid	0	0	(35)	(49)	(65)
Equity finance	58	1	318	0	0
Debt finance	(40)	261	(143)	(5)	(5)
Other financing cash flows	-	-	-	-	-
Cash flow from financing	17	262	140	(53)	(70)
Non-recurring cash flows	-	-	-	-	-
Other adjustments	0	0	0	0	0
Net other adjustments	0	0	0	0	0
Movement in cash	(41)	38	186	44	71
Free cash flow to firm (FCFF)	(44.91)	(206.30)	69.84	118.66	161.52
Free cash flow to equity (FCFE)	(98.44)	36.96	(97.30)	92.88	135.50

Per share (THB)

FCFF per share	(0.22)	(1.03)	0.35	0.59	0.81
FCFE per share	(0.49)	0.18	(0.49)	0.46	0.68
Recurring cash flow per share	0.31	0.83	0.66	0.96	1.19

Balance Sheet (THB m) Year Ending Dec	2022	2023	2024E	2025E	2026E
Tangible fixed assets (gross)	116	166	216	266	316
Less: Accumulated depreciation	0	0	(50)	(112)	(188)
Tangible fixed assets (net)	116	166	166	154	128
Intangible fixed assets (net)	0	0	0	0	0
Long-term financial assets	0	0	0	0	0
Invest. in associates & subsidiaries	51	311	331	351	371
Cash & equivalents	68	106	292	336	407
A/C receivable	142	132	136	171	192
Inventories	12	6	6	11	12
Other current assets	5	17	18	23	26
Current assets	226	261	452	540	636
Other assets	328	370	389	408	428
Total assets	721	1,108	1,338	1,452	1,563
Common equity	272	353	724	797	894
Minorities etc.	3	1	0	0	0
Total shareholders' equity	275	354	724	797	894
Long term debt	321	572	438	439	439
Other long-term liabilities	19	25	27	34	38
Long-term liabilities	340	597	465	473	477
A/C payable	68	97	105	132	145
Short term debt	20	29	20	15	10
Other current liabilities	18	31	23	36	37
Current liabilities	106	157	148	183	191
Total liabilities and shareholders' equity	721	1,108	1,337	1,452	1,562
Net working capital	72	28	32	37	48
Invested capital	567	875	918	949	975

* Includes convertibles and preferred stock which is being treated as debt

Per share (THB)

Book value per share	1.85	2.40	3.62	3.98	4.47
Tangible book value per share	1.85	2.40	3.62	3.98	4.47

Financial strength

Net debt/equity (%)	99.2	140.0	23.0	14.8	4.7
Net debt/total assets (%)	37.8	44.7	12.5	8.1	2.7
Current ratio (x)	2.1	1.7	3.0	3.0	3.3
CF interest cover (x)	(6.5)	3.1	(3.1)	5.4	7.5

Valuation	2022	2023	2024E	2025E	2026E
Recurring P/E (x) *	8.7	11.0	13.7	9.9	7.4
Recurring P/E @ target price (x) *	11.6	14.6	18.3	13.1	9.9
Reported P/E (x)	8.7	11.0	13.7	9.9	7.4
Dividend yield (%)	-	-	2.9	4.1	5.4
Price/book (x)	3.2	2.5	1.7	1.5	1.3
Price/tangible book (x)	3.2	2.5	1.7	1.5	1.3
EV/EBITDA (x) **	9.5	12.8	10.0	6.9	4.9
EV/EBITDA @ target price (x) **	11.9	15.6	12.9	9.0	6.4
EV/invested capital (x)	2.0	1.6	1.5	1.4	1.3

* Pre-exceptional, pre-goodwill and fully diluted ** EBITDA includes associate income and recurring non-operating income

Sources: MPJ Logistics; FSSIA estimates

Disclaimer for ESG scoring

ESG score	Methodology	Rating																											
The Dow Jones Sustainability Indices (DJSI) By S&P Global	The DJSI World applies a transparent, rules-based component selection process based on the companies' Total Sustainability Scores resulting from the annual S&P Global Corporate Sustainability Assessment (CSA). Only the top-ranked companies within each industry are selected for inclusion.	Be a member and invited to the annual S&P Global Corporate Sustainability Assessment (CSA) for DJSI. Companies with an S&P Global ESG Score of less than 45% of the S&P Global ESG Score of the highest scoring company are disqualified. The constituents of the DJSI indices are selected from the Eligible Universe.																											
Sustainability Investment List (THSI) by The Stock Exchange of Thailand (SET)	THSI quantifies responsibility in Environmental and Social issues by managing business with transparency in Governance, updated annually. Candidates must pass the preemptive criteria, with two crucial conditions: 1) no irregular trading of the board members and executives; and 2) free float of >150 shareholders, and combined holding must be >15% of paid-up capital. Some key disqualifying criteria include: 1) CG score of below 70%; 2) independent directors and free float violation; 3) executives' wrongdoing related to CG, social & environmental impacts; 4) equity in negative territory; and 5) earnings in red for > 3 years in the last 5 years.	To be eligible for THSI inclusion , verified data must be scored at a minimum of 50% for each indicator, unless the company is a part of DJSI during the assessment year. The scoring will be fairly weighted against the nature of the relevant industry and materiality. SETTHSI Index is extended from the THSI companies whose 1) market capitalization > THB5b (~USD150b); 2) free float >20%; and 3) liquidity >0.5% of paid-up capital for at least 9 out of 12 months. The SETTHSI Index is a market capitalisation-weighted index, cap 5% quarterly weight at maximum, and no cap for number of stocks.																											
CG Score by Thai Institute of Directors Association (Thai IOD)	An indicator of CG strength in sustainable development, measured annually by the Thai IOD, with support from the Stock Exchange of Thailand (SET). The results are from the perspective of a third party, not an evaluation of operations.	Scores are rated in six categories: 5 for Excellent (90-100), 4 for Very Good (80-89), 3 for Good (70-79), 2 for Fair (60-69), 1 for Pass (60-69), and not rated for scores below 50. Weightings include: 1) the rights; 2) and equitable treatment of shareholders (weight 25% combined); 3) the role of stakeholders (25%); 4) disclosure & transparency (15%); and 5) board responsibilities (35%).																											
AGM level By Thai Investors Association (TIA) with support from the SEC	It quantifies the extent to which shareholders' rights and equitable treatment are incorporated into business operations and information is transparent and sufficiently disclosed. All form important elements of two out of five the CG components to be evaluated annually. The assessment criteria cover AGM procedures before the meeting (45%), at the meeting date (45%), and after the meeting (10%). <i>(The first assesses 1) advance circulation of sufficient information for voting; and 2) facilitating how voting rights can be exercised. The second assesses 1) the ease of attending meetings; 2) transparency and verifiability; and 3) openness for Q&A. The third involves the meeting minutes that should contain discussion issues, resolutions and voting results.)</i>	The scores are classified into four categories: 5 for Excellent (100), 4 for Very Good (90-99), 3 for Fair (80-89), and not rated for scores below 79.																											
Thai CAC By Thai Private Sector Collective Action Against Corruption (CAC)	The core elements of the Checklist include corruption risk assessment, establishment of key controls, and the monitoring and developing of policies. The Certification is good for three years. <i>(Companies deciding to become a CAC certified member start by submitting a Declaration of Intent to kick off an 18-month deadline to submit the CAC Checklist for Certification, including risk assessment, in place of policy and control, training of managers and employees, establishment of whistleblowing channels, and communication of policies to all stakeholders.)</i>	The document will be reviewed by a committee of nine professionals. A passed Checklist will move for granting certification by the CAC Council approvals whose members are twelve highly respected individuals in professionalism and ethical achievements.																											
Morningstar Sustainalytics	The Sustainalytics' ESG risk rating provides an overall company score based on an assessment of how much of a company's exposure to ESG risk is unmanaged. Sources to be reviewed include corporate publications and regulatory filings, news and other media, NGO reports/websites, multi-sector information, company feedback, ESG controversies, issuer feedback on draft ESG reports, and quality & peer reviews.	A company's ESG risk rating score is the sum of unmanaged risk. The more risk is unmanaged, the higher ESG risk is scored. <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>NEGL</th> <th>Low</th> <th>Medium</th> <th>High</th> <th>Severe</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0-10</td> <td>10-20</td> <td>20-30</td> <td>30-40</td> <td>40+</td> </tr> </tbody> </table>	NEGL	Low	Medium	High	Severe	0-10	10-20	20-30	30-40	40+																	
NEGL	Low	Medium	High	Severe																									
0-10	10-20	20-30	30-40	40+																									
ESG Book	The ESG score identifies sustainable companies that are better positioned to outperform over the long term. The methodology considers the principle of financial materiality including information that significantly helps explain future risk-adjusted performance. Materiality is applied by over-weighting features with higher materiality and rebalancing these weights on a rolling quarterly basis.	The total ESG score is calculated as a weighted sum of the features scores using materiality-based weights. The score is scaled between 0 and 100 with higher scores indicating better performance.																											
MSCI	MSCI ESG ratings aim to measure a company's management of financially relevant ESG risks and opportunities. It uses a rules-based methodology to identify industry leaders and laggards according to their exposure to ESG risks and how well they manage those risks relative to peers. <table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>AAA</td> <td>8.571-10.000</td> <td>Leader:</td> <td>leading its industry in managing the most significant ESG risks and opportunities</td> </tr> <tr> <td>AA</td> <td>7.143-8.570</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>A</td> <td>5.714-7.142</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>BBB</td> <td>4.286-5.713</td> <td>Average:</td> <td>a mixed or unexceptional track record of managing the most significant ESG risks and opportunities relative to industry peers</td> </tr> <tr> <td>BB</td> <td>2.857-4.285</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>1.429-2.856</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>CCC</td> <td>0.000-1.428</td> <td>Laggard:</td> <td>lagging its industry based on its high exposure and failure to manage significant ESG risks</td> </tr> </table>	AAA	8.571-10.000	Leader:	leading its industry in managing the most significant ESG risks and opportunities	AA	7.143-8.570			A	5.714-7.142			BBB	4.286-5.713	Average:	a mixed or unexceptional track record of managing the most significant ESG risks and opportunities relative to industry peers	BB	2.857-4.285			B	1.429-2.856			CCC	0.000-1.428	Laggard:	lagging its industry based on its high exposure and failure to manage significant ESG risks
AAA	8.571-10.000	Leader:	leading its industry in managing the most significant ESG risks and opportunities																										
AA	7.143-8.570																												
A	5.714-7.142																												
BBB	4.286-5.713	Average:	a mixed or unexceptional track record of managing the most significant ESG risks and opportunities relative to industry peers																										
BB	2.857-4.285																												
B	1.429-2.856																												
CCC	0.000-1.428	Laggard:	lagging its industry based on its high exposure and failure to manage significant ESG risks																										
Moody's ESG solutions	Moody's assesses the degree to which companies take into account ESG objectives in the definition and implementation of their strategy policies. It believes that a company integrating ESG factors into its business model and relatively outperforming its peers is better positioned to mitigate risks and create sustainable value for shareholders over the medium to long term.																												
Refinitiv ESG rating	Designed to transparently and objectively measure a company's relative ESG performance, commitment and effectiveness across 10 main themes, based on publicly available and auditable data. The score ranges from 0 to 100 on relative ESG performance and insufficient degree of transparency in reporting material ESG data publicly. <i>(Score ratings are 0 to 25 = poor; >25 to 50 = satisfactory; >50 to 75 = good; and >75 to 100 = excellent.)</i>																												
S&P Global	The S&P Global ESG Score is a relative score measuring a company's performance on and management of ESG risks, opportunities, and impacts compared to its peers within the same industry classification. The score ranges from 0 to 100.																												
Bloomberg	ESG Score	Bloomberg score evaluating the company's aggregated Environmental, Social and Governance (ESG) performance. The score is based on Bloomberg's view of ESG financial materiality. The score is a weighted generalized mean (power mean) of Pillar Scores, where the weights are determined by the pillar priority ranking. Values range from 0 to 10; 10 is the best.																											
Bloomberg	ESG Disclosure Score	Disclosure of a company's ESG used for Bloomberg ESG score. The score ranges from 0 for none to 100 for disclosure of every data point, measuring the amount of ESG data reported publicly, and not the performance on any data point.																											

Rating regarding the sustainable development of Thai listed companies, both on the SET and MAI, are publicly available on the website of the Securities and Exchange Commission of Thailand (SEC). Currently, ratings available are 1) "CG Score"; 2) "AGM Level"; 3) "Thai CAC"; and 4) THSI. The ratings are updated on an annual basis. FSSIA does not confirm nor certify the accuracy of such ratings.

Source: FSSIA's compilation

GENERAL DISCLAIMER

ANALYST(S) CERTIFICATION

Songklod Wongchai FSS International Investment Advisory Securities Co., Ltd

The individual(s) identified above certify(ies) that (i) all views expressed in this report accurately reflect the personal view of the analyst(s) with regard to any and all of the subject securities, companies or issuers mentioned in this report; and (ii) no part of the compensation of the analyst(s) was, is, or will be, directly or indirectly, related to the specific recommendations or views expressed herein.

This report has been prepared by FSS International Investment Advisory Company Limited (FSSIA). The information herein has been obtained from sources believed to be reliable and accurate; however FSSIA makes no representation as to the accuracy and completeness of such information. Information and opinions expressed herein are subject to change without notice. FSSIA has no intention to solicit investors to buy or sell any security in this report. In addition, FSSIA does not guarantee returns nor price of the securities described in the report nor accept any liability for any loss or damage of any kind arising out of the use of such information or opinions in this report. Investors should study this report carefully in making investment decisions. All rights are reserved.

This report may not be reproduced, distributed or published by any person in any manner for any purpose without permission of FSSIA. Investment in securities has risks. Investors are advised to consider carefully before making investment decisions.

Additional Disclosures

Target price history, stock price charts, valuation and risk details, and equity rating histories applicable to each company rated in this report is available in our most recently published reports. You can contact the analyst named on the front of this note or your representative at Finansia Syrus Securities Public Company Limited

All share prices are as at market close on, unless otherwise stated.

RECOMMENDATION STRUCTURE

Stock ratings

Stock ratings are based on absolute upside or downside, which we define as $(\text{target price}^* - \text{current price}) / \text{current price}$.

BUY (B). The upside is 10% or more.

HOLD (H). The upside or downside is less than 10%.

REDUCE (R). The downside is 10% or more.

Unless otherwise specified, these recommendations are set with a 12-month horizon. Thus, it is possible that future price volatility may cause a temporary mismatch between upside/downside for a stock based on market price and the formal recommendation.

* In most cases, the target price will equal the analyst's assessment of the current fair value of the stock. However, if the analyst doesn't think the market will reassess the stock over the specified time horizon due to a lack of events or catalysts, then the target price may differ from fair value. In most cases, therefore, our recommendation is an assessment of the mismatch between current market price and our assessment of current fair value.

Industry Recommendations

Overweight. The analyst expects the fundamental conditions of the sector to be positive over the next 12 months.

Neutral. The analyst expects the fundamental conditions of the sector to be maintained over the next 12 months.

Underweight. The analyst expects the fundamental conditions of the sector to be negative over the next 12 months.

Country (Strategy) Recommendations

Overweight (O). Over the next 12 months, the analyst expects the market to score positively on two or more of the criteria used to determine market recommendations: index returns relative to the regional benchmark, index sharpe ratio relative to the regional benchmark and index returns relative to the market cost of equity.

Neutral (N). Over the next 12 months, the analyst expects the market to score positively on one of the criteria used to determine market recommendations: index returns relative to the regional benchmark, index sharpe ratio relative to the regional benchmark and index returns relative to the market cost of equity.

Underweight (U). Over the next 12 months, the analyst does not expect the market to score positively on any of the criteria used to determine market recommendations: index returns relative to the regional benchmark, index sharpe ratio relative to the regional benchmark and index returns relative to the market cost of equity.