

ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและการประกอบธุรกิจ

บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) จัดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2538 ด้วยทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้วจำนวน 20 ล้านบาท โดยได้เพิ่มทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วเป็น 150 ล้านบาท และ 175 ล้านบาทในปี 2542 และปี 2545 ตามลำดับ

ต่อมาในเดือนพฤศจิกายน 2545 บริษัทได้แปรสภาพจากบริษัทจำกัด เป็นบริษัทมหาชนจำกัด และได้มีการเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 350 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 175 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท โดยหุ้นเพิ่มทุนจำนวน 100 ล้านหุ้น เสนอขายแก่ประชาชนทั่วไป กรรมการและพนักงานของบริษัท และหุ้นเพิ่มทุนจำนวน 75 ล้านหุ้น เสนอขายแก่ Whittler Co., Ltd

เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2546 บริษัทได้เข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2546 และวันที่ 2 กันยายน 2546 บริษัทได้จัดตั้งบริษัทย่อย 2 บริษัท ได้แก่ บริษัท บีทีซี โคสทอล จำกัด (“บีทีซี โคสทอล”) และ บริษัท แพลทตินัม คอนเทนเนอร์ไลน์ส (“แพลทตินัม”) จำกัด ด้วยทุนจดทะเบียน 25 ล้านบาท และ 60 ล้านบาท ตามลำดับ โดยบริษัทย่อยทั้งสองดำเนินธุรกิจ ดังนี้ (1) บีทีซี โคสทอล ประกอบกิจการขนส่งสินค้าในประเทศทางทะเล โดยบริษัทถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100 ปัจจุบันบีทีซี โคสทอล เริ่มให้บริการแก่ลูกค้าตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2547 (2) แพลทตินัม โดยบริษัทได้ลงทุนร่วมกับบริษัท วิเทลอร์ จำกัด ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทในสัดส่วนร้อยละ 51:49 เพื่อประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือบรรทุกตู้สินค้า (Container Vessel) แบบประจำเส้นทาง (Liner) และเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2547 แพลทตินัมเป็นบริษัทร่วมของบริษัทที่มีทุนจดทะเบียน 800 ล้านบาทเนื่องจากบริษัท อีซี ชิปปิ้ง จำกัด “อีซี ชิปปิ้ง” ได้เข้ามาร่วมลงทุน เป็นผลให้สัดส่วนการถือหุ้นในแพลทตินัมเปลี่ยนไปเป็น 45.90 ต่อ 44.10 ต่อ 10.00 โดยแพลทตินัมมีบริษัทย่อย ซึ่งแต่ละบริษัทประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือบรรทุกตู้สินค้า และมีเรือบริษัทละ 1 ลำทั้งหมด 3 บริษัท คือ บริษัท แพลทตินัม เจด จำกัด และ บริษัท แพลทตินัม ไดมอนด์ จำกัด ซึ่งแพลทตินัมถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100 และ บริษัท แพลทตินัม เอ็มเมอร์ลด์ จำกัด ซึ่งแพลทตินัมถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 55 และบริษัทถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 45 ด้วยทุนจดทะเบียน 216 ล้านบาท และแพลทตินัมเป็นบริษัทย่อยของบริษัทด้วยสัดส่วนการถือหุ้นในแพลทตินัมของบริษัทและวิเทลอร์เท่ากับ 55.90 ต่อ 44.10 เนื่องจาก อีซี ชิปปิ้ง ได้ขายหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 10 ให้กับบริษัท ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2549 ปัจจุบัน บีทีซี โคสทอล ได้จดทะเบียนเลิกและชำระบัญชีเสร็จสิ้น ตั้งแต่วันที่ 24 มิถุนายน 2552

เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2546 บริษัทได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 350 ล้านบาท เป็น 402.50 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญใหม่จำนวน 52,500,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท เสนอขายในราคาหุ้นละ 5.05 บาท ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) นอกจากนี้เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2546 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 2/2546 ได้มีมติอนุมัติการออกและเสนอขายใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญจำนวน 603,750,000 หน่วย ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมโดยไม่คิดมูลค่าและหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 603,750,000 หุ้น เพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จัดสรรให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม เป็นผลทำให้ทุนจดทะเบียนของบริษัทเพิ่มจาก 402.50 ล้านบาทเป็น 1,006.25 ล้านบาท และเพิ่มทุนจดทะเบียนจำนวน 100,625,000 บาทเพื่อรองรับการจ่ายหุ้นปันผลและการปรับสิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิของบริษัทที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2547 เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2547 จำนวน 100,625,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ส่งผลให้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 บริษัทมีทุนจดทะเบียนทั้งสิ้น 1,106,875,000 บาท ในขณะที่บริษัทมีทุนชำระแล้วทั้งสิ้น 593,545,381 บาท เพิ่มขึ้นจากปี 2546 เนื่องจากการจ่ายหุ้นปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

ของบริษัทที่มีรายชื่อปรากฏอยู่ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 12 เมษายน 2547 ในอัตรา 10 หุ้นเดิมต่อ 1 หุ้นสามัญใหม่ และการใช้สิทธิแปลงสภาพ ครั้งแรก ณ วันที่ 18 พฤศจิกายน 2547 ของใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญชุดที่ 1 (BTC-W1) จำนวน 73,825,350 หน่วย (ในอัตรา 1 ต่อ 1.1) จำนวนหุ้นสามัญ 81,207,885 หุ้น และชุดที่ 2 (BTC-W2) จำนวน 63,263,179 หน่วย (ในอัตรา 1 ต่อ 1.1) จำนวนหุ้นสามัญ 69,589,496 หุ้น

ในปี 2548 บริษัทมีทุนจดทะเบียน 1,106,875,000 บาทและทุนชำระแล้ว 594,019,316 บาท เพิ่มจากปี 2547 เนื่องจากการใช้สิทธิแปลงสภาพของใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญชุดที่ 1 (BTC-W1) จำนวน 430,850 หน่วย (ในอัตรา 1 ต่อ 1.1) จำนวนหุ้นสามัญ 473,935 หุ้น และชุดที่ 2 (BTC-W2) จำนวน – หน่วย (ในอัตรา 1 ต่อ 1.1) จำนวนหุ้นสามัญ – หุ้น

ในปี 2549 บริษัทมีทุนจดทะเบียน 1,106,875,000 บาทและทุนชำระแล้ว 594,129,316 บาท เพิ่มจากปี 2548 เนื่องจากการใช้สิทธิแปลงสภาพของใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญชุดที่ 1 (BTC-W1) จำนวน 100,000 หน่วย (ในอัตรา 1 ต่อ 1.1) จำนวนหุ้นสามัญ 110,000 หุ้น และชุดที่ 2 (BTC-W2) จำนวน – หน่วย (ในอัตรา 1 ต่อ 1.1) จำนวนหุ้นสามัญ – หุ้น

ในปี 2550 บริษัทมีทุนจดทะเบียน 1,106,875,000 บาทและทุนชำระแล้ว 660,211,226 บาท เพิ่มจากปี 2549 เนื่องจากการใช้สิทธิแปลงสภาพของใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญชุดที่ 1 (BTC-W1) จำนวน 60,074,467 หน่วย (ในอัตรา 1 ต่อ 1.1) จำนวนหุ้นสามัญ 66,081,910 หุ้น และชุดที่ 2 (BTC-W2) จำนวน – หน่วย (ในอัตรา 1 ต่อ 1.1) จำนวนหุ้นสามัญ – หุ้น โดย BTC-W1 ได้หมดอายุแล้วในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2550 ซึ่งเป็นวันใช้สิทธิแปลงสภาพครั้งสุดท้าย

ในปี 2551-2554 บริษัทมีทุนจดทะเบียน 1,106,875,000 บาทและทุนชำระแล้ว 660,211,226 บาท เท่ากับปี 2550 เนื่องจากไม่มีผู้ใช้สิทธิแปลงสภาพใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญชุดที่ 2 (BTC-W2) โดย BTC-W2 ได้หมดอายุในวันที่ 2 มีนาคม 2552 ซึ่งเป็นวันใช้สิทธิแปลงสภาพครั้งสุดท้าย

เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2555 บริษัทได้จำหน่ายเงินลงทุนในแพลตฟอร์ม ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทในสัดส่วนร้อยละ 15.90 ของทุนจดทะเบียนของแพลตฟอร์ม ให้กับนางสาวกาญจนา สิงหาติปริชากุล ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทในแพลตฟอร์มลดลงจากเดิมร้อยละ 55.90 เป็นร้อยละ 40.00 ของทุนจดทะเบียนของแพลตฟอร์ม บริษัทย่อยทั้งหมดจึงกลายเป็นบริษัทร่วมตั้งแต่นั้นมา

ในปี 2555-2557 บริษัทมีทุนจดทะเบียน 1,106,875,000 บาท และทุนชำระแล้ว 660,211,226 บาท เท่ากับปี 2550 เนื่องจากยังไม่มีกรลดทุนจดทะเบียนลง

ในปี 2558 บริษัทมีทุนจดทะเบียน 14,453,608,907 บาท และทุนชำระแล้ว 7,015,844,904 บาท โดยมีการปรับโครงสร้างทุนผ่านการระดมทุนตามมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2558 ดังนี้ บริษัทได้ลดทุนจดทะเบียนที่ยังไม่ได้ชำระโดยวิธีตัดหุ้นจดทะเบียนที่ยังจำหน่ายไม่ได้หรือยังไม่ได้จำหน่าย จำนวน 446,663,774 บาท มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ออกก่อน โดยหุ้นจำนวนที่บริษัททำการลดทุนนั้นเป็นหุ้นที่รองรับการใช้สิทธิแปลงสภาพของใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญชุดที่ 2 (BTC-W2) เนื่องจากไม่มีผู้ใช้สิทธิแปลงสภาพใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญชุดที่ 2 (BTC-W2) โดย BTC-W2 ได้หมดอายุในวันที่ 2 มีนาคม 2552 ซึ่งเป็นวันใช้สิทธิแปลงสภาพครั้งสุดท้าย ทำให้ทุนจดทะเบียนคงเหลือ 660,211,226 บาทหุ้น เท่ากับทุนชำระแล้ว 660,211,226 บาท หลังจากนั้นบริษัทได้มีการเพิ่ม

ทุนจดทะเบียนจำนวน 6,335,633,678 บาท ทำให้มีทุนจดทะเบียนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 7,015,844,904 บาท โดยการออกหุ้นเพิ่มทุนจำนวน 6,335,633,678 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท โดยเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 1,980,633,678 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท เสนอขายในราคาหุ้นละ 0.05 บาท ให้แก่ผู้ถือหุ้นรายเดิม (Rights Offering) ตามอัตราส่วน 1 หุ้นเดิม ต่อ 3 หุ้นใหม่ และออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 4,375,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท เสนอขายในราคาหุ้นละ 0.08 บาท ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) ตามที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทประจำปี 2558 และเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2558 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2558 ได้มีมติอนุมัติการออกและเสนอขายใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนครั้งที่ 3 (BTC-W3) ที่จัดสรรให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน ในอัตรา 100 หุ้นสามัญเดิม ต่อ 49 หน่วยใบสำคัญแสดงสิทธิ โดยไม่คิดมูลค่าจำนวนไม่เกิน 3,437,764,003 หน่วย และให้เพิ่มหุ้นสามัญเพิ่มทุนอีกจำนวน 3,437,764,003 หุ้น เพื่อใช้ในการรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนครั้งที่ 3 (BTC-W3) และมีมติการเพิ่มทุนอีกจำนวน 4,000,000,000 หุ้น เพื่อเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) เพื่อไปใช้ในการลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ พลังงาน แสงอาทิตย์ หรือธุรกิจอื่นๆ มีผลทำให้ทุนจดทะเบียนของบริษัทเพิ่มจาก 7,015,844,904 บาทเป็น 14,453,608,907 บาท และทุนชำระแล้ว 7,015,844,904 บาท

1.1 วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย หรือกลยุทธ์ในการดำเนินงานของบริษัท

บริษัทดำเนินธุรกิจท่าเทียบเรือและการให้บริการอื่นๆที่เกี่ยวข้องโดยได้รับใบอนุญาตที่สำคัญเกี่ยวกับการให้บริการท่าเทียบเรือ ได้แก่ ใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล ใบอนุญาตให้ใช้ท่าเทียบเรือ ใบอนุญาตให้เปิดท่าเทียบท่าเรือและโรงพักสินค้า และใบอนุญาตให้เปิดดำเนินการโรงพักสินค้าเพื่อตรวจสอบของขาเข้าและบรรจุของขาออกนอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (ICD) และได้เริ่มเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2542 เป็นต้นมา

การดำเนินธุรกิจท่าเทียบเรือของบริษัทมีลักษณะเป็นท่าเทียบเรือสินค้าบรรจุตู้ (Container Terminal) โดยมีการให้บริการกับเจ้าของเรือ เจ้าของตู้สินค้า และผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้า แต่เนื่องจากร่องน้ำบางปะกงตื้นเขิน เรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเข้าเทียบท่าเรือของบริษัทไม่ได้ ส่งผลให้รายได้ของบริษัทลดลงอย่างมาก บริษัทจึงต้องปรับเปลี่ยนมาให้บริการกับเรือขนส่งสินค้าชายฝั่ง (ขนส่งภายในประเทศ) และเรือลำเลียงที่ขนส่งสินค้าประเภทเทกอง ตั้งแต่ปี 2551 เป็นต้นมา

ตามแผนการขยายธุรกิจของบริษัทในด้านโลจิสติกส์นั้น บริษัทได้ทำการซื้อทรัพย์สินจากบริษัท ไชยทัศน์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด มูลค่า 104.10 ล้านบาท ซึ่งประกอบไปด้วยที่ดิน และสิ่งปลูกสร้างจำนวน 8 หลัง ตั้งอยู่ที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี และรถหัวลาก รถหางลาก รถเครน เครื่องใช้สำนักงาน และอุปกรณ์เครื่องมือการซ่อมรถ และเริ่มดำเนินธุรกิจบริการขนส่ง การบริการรถเครน และการซ่อมรถตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2558 เป็นต้นมา และบริษัทกำลังศึกษาความเป็นไปได้ในการทำขนส่งในประเทศสหภาพเมียนมา

ปัจจุบันบริษัทกำลังศึกษาความเป็นไปได้ของการดำเนินธุรกิจให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและภาวะอุตสาหกรรมในปัจจุบัน จึงจะสามารถกำหนดวิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ เป้าหมายรวมถึงกลยุทธ์ในการดำเนินงานได้ชัดเจนกว่านี้

1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2556 บริษัทปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น จึงทราบว่าผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ บริษัท วิทเลอร์ จำกัด ถือหุ้นจำนวน 122,100,000 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.49 ได้จำหน่ายหุ้นทั้งหมดให้กับผู้ถือหุ้นรายย่อย

วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556 นายณัฐภพ รัตนสุวรรณทวีได้เข้าทำรายการซื้อหุ้น BTC ผ่านระบบการซื้อขายของตลาดหลักทรัพย์บนกระดานรายใหญ่ (Big Lot Board) บางส่วน จำนวน 29,220,450 หุ้นหรือคิดเป็นร้อยละ 4.426 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัท

วันที่ 27 และ 28 กุมภาพันธ์ 2556 บริษัทได้เผยแพร่ข่าวให้นักลงทุนทราบว่า ได้รับแจ้งจาก นายลิ้ม ชู เส็ง นางสุกัญญา ลิ้ม และนางสาวธัญญา ชุมพลกุลวงศ์ ว่า นายณัฐภพ รัตนสุวรรณทวี ต้องการเข้าร่วมลงทุนในบริษัท โดยการเข้าซื้อหุ้น BTC ผ่านระบบการซื้อขายของตลาดหลักทรัพย์บนกระดานรายใหญ่ (Big Lot Board) จำนวนทั้งสิ้น 83,550,450 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 12.66 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัท (ได้ทำรายการไปแล้วบางส่วน) โดยจะทำรายการให้เสร็จสิ้นภายในเดือนมีนาคม 2556

วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2556 ได้มีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างคณะกรรมการและผู้บริหาร ดังนี้

1. นายลิ้ม ชู เส็ง ลาออกจากการเป็นประธานกรรมการและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นางสุกัญญา ลิ้ม ลาออกจากการเป็นกรรมการบริษัท
3. นางสาวเบญจมาศ บัวชุมสุข กรรมการและกรรมการตรวจสอบลาออกจากการเป็นกรรมการและกรรมการตรวจสอบของบริษัท
4. แต่งตั้งนายณัฐภพ รัตนสุวรรณทวี เป็นกรรมการบริษัทแทนนางสุกัญญา ลิ้ม และยังได้รับการแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการอีกตำแหน่ง
5. แต่งตั้งนางบงกช รัตมีไพศาล (ปัจจุบันเปลี่ยนนามสกุลเป็น “รุ่งกรไพศาล”) เป็นกรรมการบริษัท แทนนางสาวเบญจมาศ บัวชุมสุข

และคณะกรรมการบริษัทได้มีมติเปลี่ยนแปลงกรรมการผู้มีอำนาจลงรายมือชื่อผูกพันบริษัทให้สอดคล้องกัน

วันที่ 14 มีนาคม 2556 คณะกรรมการบริษัทมีมติอนุมัติการลาออกของกรรมการบริษัท คือ นายลิ้ม ชู เส็ง และนายหลิง ลี กวง พร้อมทั้งได้แต่งตั้งพลเอก มนตรี สังขทรัพย์ เป็นประธานกรรมการและกรรมการบริษัท และ รศ.ดร.พรอนงค์ บุษราตระกูล เป็นกรรมการบริษัทและกรรมการตรวจสอบ นอกจากนั้นยังได้แต่งตั้งนางบงกช รัตมีไพศาล เป็นประธานเจ้าหน้าที่บริหารและเลขานุการบริษัท

วันที่ 27 มีนาคม 2556 บริษัทได้รับแจ้งจากกลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ซึ่งประกอบไปด้วย นางสาวสุกัญญา ลิ้ม และ นายณัฐภพ รัตนสุวรรณทวี ว่านายณัฐภพ รัตนสุวรรณทวี มีความประสงค์ที่จะขอเปลี่ยนแปลงการเข้าร่วมลงทุนในบริษัทโดยการเข้าซื้อหุ้น BTC ผ่านระบบการซื้อขายของตลาดหลักทรัพย์บนกระดานรายใหญ่ (Big Lot Board) จากที่แจ้งไว้จำนวนทั้งสิ้น 83,550,450 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 12.66 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทเป็นจำนวน 29,220,450 หุ้นหรือคิดเป็นร้อยละ 4.426 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัท เนื่องจากราคาหุ้นในตลาดปรับตัวสูงขึ้นมากจึงไม่สามารถทำรายการซื้อขายผ่านระบบการซื้อขายของตลาดหลักทรัพย์บนกระดานรายใหญ่ (Big Lot Board) ได้

วันที่ 18 เมษายน 2556 ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างกรรมการ ดังนี้

1. นางสาวธัญญา ชุมพลกุลวงศ์ ลาออกจากการเป็นกรรมการบริษัท
2. นายธนกร ตันศิริ ลาออกจากการและกรรมการตรวจสอบของบริษัท
3. นายทศพล จูฑะพล ลาออกจากการและกรรมการตรวจสอบของบริษัท
4. แต่งตั้งนายยงยศ ปาละนิตเสนา เป็นกรรมการบริษัทแทนนางสาวธัญญา ชุมพลกุลวงศ์
5. แต่งตั้งนายศุภกิจ ดุลยพิชช์ เป็นกรรมการบริษัทแทนนายธนกร ตันศิริ
6. แต่งตั้งนายวีระศักดิ์ สุตถะวิบูลย์ เป็นกรรมการบริษัทแทนนายทศพล จูฑะพล
7. แต่งตั้งนายพนพร เทพสิทธิา เป็นกรรมการบริษัท
8. แต่งตั้งนายกิจจา สมัญญาหิรัญ เป็นกรรมการบริษัท

วันที่ 2 พฤษภาคม 2556 คณะกรรมการมีมติเลือกตั้งนายพนพร เทพสิทธิาและนายวีระศักดิ์ สุตถะวิบูลย์ เป็นกรรมการตรวจสอบแทนกรรมการที่ออกตามวาระ นอกจากนี้คณะกรรมการได้มีมติอนุมัติให้เปลี่ยนแปลงเงื่อนไข กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทใหม่ ประกอบด้วยนายณัฐภพ รัตนสุวรรณทวี นางบงกช รัชมีไพศาล (ปัจจุบันเปลี่ยนเป็น “รุ่งกรไพศาล”) และนายกิจจา สมัญญาหิรัญ กรรมการสองในสามคนลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท

วันที่ 8 พฤษภาคม 2556 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีมติแต่งตั้ง นายพนพร เทพสิทธิา เป็นประธาน กรรมการตรวจสอบของบริษัท

วันที่ 17 กรกฎาคม 2556 บริษัทได้รับหนังสือจากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“Exim Bank”) เพื่อติดตามทวงถามขอให้บริษัท แพลทตินัม เอ็มเมอร์ลด์ จำกัดในฐานะลูกหนี้ บริษัท และบริษัท แพลทตินัม คอนเทนเนอร์ไลน์ จำกัดในฐานะผู้ค้ำประกันหนี้ตามสัญญากู้เงิน ระหว่าง Exim Bank กับ บริษัท แพลทตินัม เอ็มเมอร์ลด์ จำกัด ฉบับลงวันที่ 18 ตุลาคม 2547 ร่วมกันชำระหนี้เงินต้นค้างชำระประมาณ 234 ล้านบาทพร้อมทั้งดอกเบี้ยค้างชำระจนถึงวันที่ชำระหนี้เสร็จสิ้นให้กับ Exim Bank ภายใน 30 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือนี้ บริษัทอยู่ระหว่างการเจรจาขอปรับโครงสร้างหนี้กับ Exim Bank

วันที่ 4 เมษายน 2557 Exim Bank ได้ฟ้องศาลให้บริษัท แพลทตินัม เอ็มเมอร์ลด์ จำกัดในฐานะลูกหนี้, บริษัท และ บริษัท แพลทตินัม คอนเทนเนอร์ไลน์ จำกัด ในฐานะผู้ค้ำประกันให้ชำระหนี้เป็นจำนวน 317.40 ล้านบาทพร้อมทั้งดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 18 ต่อปี ของเงินต้น 234.90 ล้านบาทนับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2557 ศาลตกลงให้เลื่อนการไต่ถามและสืบพยานหลายครั้ง เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2558 ศาลได้ตกลงให้เลื่อนการไต่ถามและสืบพยานไปเป็นวันที่ 25 พฤษภาคม 2558

วันที่ 22 เมษายน 2557 รศ.ดร.พรอนงค์ บุษราตระกูล ได้ยื่นหนังสือขอลาออกจากการเป็นกรรมการและกรรมการตรวจสอบ เนื่องจากได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (กตต.) ดังนั้น ที่ประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี 2557 จึงได้มีมติแต่งตั้งนางอารีย์ เต็มวัฒนาภักดี เป็นกรรมการแทน

วันที่ 16 มิถุนายน 2557 คณะกรรมการมีมติแต่งตั้งนางอารีย์ เต็มวัฒนาภักดี เป็นกรรมการตรวจสอบแทน รศ.ดร.พรอนงค์ บุษราตระกูล

วันที่ 19 กรกฎาคม 2557 นายณพพร เทพสิทธา ได้ยื่นหนังสือขอลาออกจากการเป็นกรรมการและประธานกรรมการตรวจสอบ เนื่องจากได้รับการเสนอชื่อให้เป็นการของค์กรภาครัฐ โดยคณะกรรมการได้มีมติแต่งตั้ง นายสุรัตน์ ประลองศิลป์ เป็นกรรมการและกรรมการตรวจสอบแทน เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2557

วันที่ 12 พฤศจิกายน 2557 คณะกรรมการตรวจสอบ ได้มีมติแต่งตั้งนายวีระศักดิ์ สุตตันทวิบูลย์ กรรมการตรวจสอบเป็นประธานกรรมการตรวจสอบ

วันที่ 25 พฤศจิกายน 2557 นายณัฐภพ รัตนสุวรรณทวี ซึ่งเดิมถือหุ้นจำนวน 29,195,425 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.42 ได้ขายหุ้น BTC จำนวน 29,000,000 หุ้น ให้กับบุคคลทั่วไปผ่านระบบการซื้อขายของตลาดหลักทรัพย์ส่งผลให้มีหุ้นคงเหลือหลังการขายเพียง 195,425 หุ้นคิดเป็นร้อยละ 0.03 อย่างไรก็ตามการขายหุ้นดังกล่าวไม่ได้มีผลกระทบต่อโครงสร้างการบริหารจัดการของบริษัทแต่อย่างใด

เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2558 นางบงกช รัชมีไพศาล ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัท ได้เปลี่ยนนามสกุล จากเดิม นางบงกช รัชมีไพศาล มาเป็น นางบงกช รุ่งกรไพศาลแทน

วันที่ 28 พฤษภาคม 2558 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2558 มีมติแต่งตั้งนายจิตติศักดิ์ สกุลครู เป็นกรรมการแทนนายศุภกิจ ดุลยพิชชั กรรมการที่ออกตามวาระ

วันที่ 28 มิถุนายน 2558 นายยงยศ ปาละนิติเสนา กรรมการบริษัท โดยแจ้งความประสงค์ขอลาออกจากการเป็นกรรมการบริษัท

วันที่ 23 กรกฎาคม 2558 คณะกรรมการได้มีมติแต่งตั้ง นายดนัย เปี่ยมทิพย์มณฑล เป็นกรรมการบริษัทแทน นายยงยศ ปาละนิติเสนา กรรมการที่ลาออก โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 23 กรกฎาคม 2558 เป็นต้นไป พร้อมทั้งมอบหมายให้ดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการ (Chief Operation Officer) อีกตำแหน่งหนึ่งโดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 24 กรกฎาคม 2558 เป็นต้นไป

วันที่ 23 กรกฎาคม 2558 คณะกรรมการได้มีมติอนุมัติการลาออกของนางบงกช รุ่งกรไพศาล จากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทเนื่องจากมีภารกิจอื่นๆ มากขึ้น รวมถึงได้รับแต่งตั้งเป็นคณะกรรมการ Logistics System & Trade Facilitation ของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย จึงทำให้ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทได้อย่างเต็มกำลัง โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2558 เป็นต้นไป อย่างไรก็ตามนางบงกช รุ่งกรไพศาล ยังคงดำรงตำแหน่งกรรมการและเลขานุการบริษัท ต่อไป

วันที่ 13 สิงหาคม 2558 นายกิจจา สมัญญาหิรัญ ซึ่งได้ยื่นหนังสือลาออกจากการเป็นกรรมการ

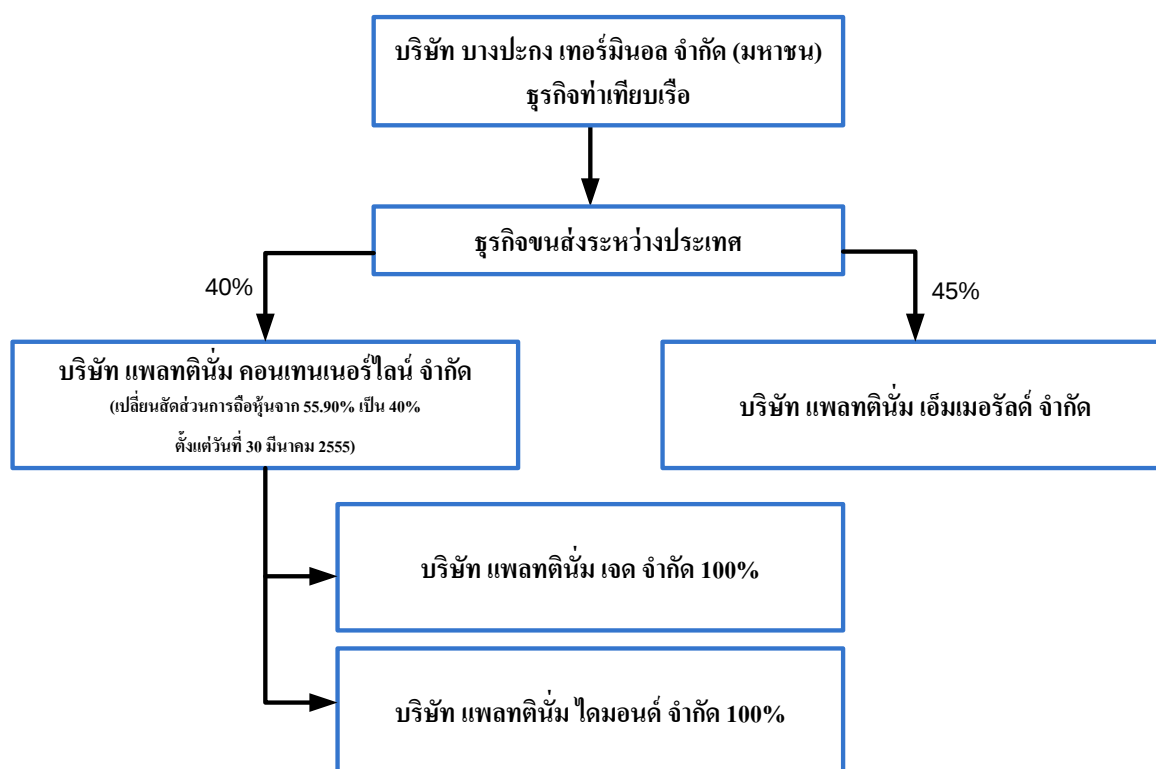
วันที่ 25 สิงหาคม 2558 คณะกรรมการได้รับทราบการลาออกของ นายสุรัตน์ ประลองศิลป์ จากคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 25 สิงหาคม 2558 และมีมติแต่งตั้ง นายสุรัตน์ ประลองศิลป์ เป็นประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer) (เพิ่มเติมจากตำแหน่งกรรมการบริษัท) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 21 กันยายน 2558 เป็นต้นไป แทนนางบงกช รุ่งกรไพศาล ที่ได้ลาออกจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

วันที่ 16 ตุลาคม 2558 บริษัทได้รับแจ้งจากพลเอก มนต์รี สังขทรัพย์ ประธานกรรมการว่าประสงค์จะลาออกจากการเป็นประธานกรรมการ และกรรมการบริษัท โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 18 ตุลาคม 2558 เป็นต้นไป และได้รับแจ้งจาก นางบงกช รุ่งกรไพศาล ว่าประสงค์จะลาออกจากการเป็นเลขานุการบริษัทโดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2558 เป็นต้นไป

วันที่ 22 ตุลาคม 2558 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ได้มีมติแต่งตั้งตำแหน่งต่างๆ ดังนี้

1. พลเอกจงศักดิ์ พานิชกุล เป็นกรรมการอิสระและประธานกรรมการ แทนพลเอก มนต์รี สังขทรัพย์
2. นายมานิต นิธิประทีป เป็นกรรมการแทนนายกิจจา สมัญญาหิรัญ และเป็นกรรมการตรวจสอบแทนนายสุรัตน์ ประลองศิลป์
3. นางสาวพรทิพย์ หงส์หาญณรงค์ เป็นเลขานุการบริษัทแทนนางบงกช รุ่งกรไพศาล และพร้อมทั้งมอบหมายให้ดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน (Chief Financial officer) อีกตำแหน่งหนึ่ง

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นแต่ละกลุ่มบริษัท



บริษัทมี บริษัท แพลทตินั่ม คอนเทนเนอร์ไลน์ จำกัด และ บริษัท แพลทตินั่ม เอ็มเมอร์ลด์ จำกัด เป็นบริษัทร่วม จัดตั้งขึ้นเพื่อประกอบกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล โดยบริษัทถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 40 และ 45 ตามลำดับ

ณ วันที่ 26 มีนาคม 2556 บริษัท แพลทตินั่ม คอนเทนเนอร์ไลน์ จำกัด ขายหุ้นบริษัท แพลทตินั่ม เอ็มเมอร์ลด์ จำกัด จำนวน 55% ให้กับนางวิมล ตัญเจริญสุขจิต

1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทไม่มีความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่ แต่บริษัทมีลูกค้านับเป็นบริษัทในเครือของ นาย อนุรักษ์ รัตนสุวรรณทวี ซึ่งเป็นกรรมการผู้มีอำนาจผูกพันบริษัทและถือหุ้นในบริษัทร้อยละ 0.01 โดยบริษัทมีรายได้จากการให้บริการลูกค้าดังกล่าวเป็นสัดส่วนร้อยละ 13 ของรายได้รวม การให้บริการดังกล่าวคิดอัตราค่าบริการในราคาตลาดเป็นการค้าปกติที่มีมาก่อนที่ นายอนุรักษ์ รัตนสุวรรณทวี จะเข้ามาเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท หากมีรายการค้าใดๆ ที่เปลี่ยนแปลงจากเดิมก็จะต้องนำเสนอให้คณะกรรมการตรวจสอบพิจารณาให้ความเห็นชอบการเข้าทำรายการเกี่ยวโยงตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

ธุรกิจหลักของบริษัท ได้แก่ การให้บริการท่าเทียบเรือและโรงพักสินค้าที่ท่าเรือบางปะกง เนื่องจากบริษัทมีแผน การขยายธุรกิจทางด้านโลจิสติกส์ครบวงจร บริษัทได้เริ่มดำเนินการบริการขนส่งและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องตั้งแต่เดือนธันวาคม 2558 โดยโครงสร้างรายได้ของกลุ่มบริษัทแบ่งตามลักษณะการให้บริการสามารถสรุปตามที่ปรากฏในงบการเงินของกลุ่มบริษัทได้ ดังนี้

โครงสร้างรายได้

รายได้	2556		2557		2558 ¹⁾	
	รายได้ (พันบาท)	%	รายได้ (พันบาท)	%	รายได้ (พันบาท)	%
รายได้จากการให้บริการ						
1. ธุรกิจท่าเทียบเรือ	44,790	95	21,710	94	27,004	32
2. การขนส่งในประเทศและบริการที่เกี่ยวข้อง	-	-	-	-	2,393	3
3. รายได้อื่น ²⁾	2,521	5	1,364	6	54,576	65
	47,310	100	23,074	100	83,973	100

หมายเหตุ 1) บริษัทเริ่มดำเนินการให้บริการขนส่งในประเทศและบริการที่เกี่ยวข้องในเดือนธันวาคม 2558

2) รายได้อื่น ได้แก่ การกลับรายการค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ กำไรจากการจำหน่ายลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย, ดอกเบี้ยรับ เป็นต้น

ในปี 2558 รายได้อื่น มีจำนวนเพิ่มขึ้นมาก เนื่องจากมีการกลับรายการค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์จำนวน 51,537 ล้านบาท

2.1 ลักษณะบริการ

ธุรกิจท่าเทียบเรือ

บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) “บริษัท” ประกอบธุรกิจการให้บริการท่าเทียบเรือและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยลูกค้าของบริษัทจะมีทั้งลูกค้าที่เป็นเจ้าของเรือ เจ้าของตู้สินค้า และผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้ บริษัทสามารถจะให้บริการท่าเทียบเรือกับลูกค้าที่เป็นเจ้าของเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศในเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศไทย ฮองกง มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เวียดนาม สาธารณรัฐประชาชนจีน และบรูไน โดยตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรทุกในเรือดังกล่าวมีทั้งตู้เปล่าและตู้ที่บรรจุสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออกตามเส้นทางเดินเรือดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งให้บริการอื่นๆ ภายในท่าเทียบเรือของบริษัทอันได้แก่ บริการโรงพักสินค้า ขนถ่ายสินค้า บรรจุและแยกสินค้า ซ่อมแซมตู้สินค้า และบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

แต่เนื่องจากเป็นท่าเรือปากแม่น้ำซึ่งได้รับผลกระทบโดยตรงจากการตกตะกอนของดินตะกอนปากแม่น้ำส่งผลให้ร่องน้ำตื้นเขินต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขุดลอกเป็นประจำ ประกอบกับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจของประเทศ ที่ปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกลดจำนวนลงอย่างมาก ทำให้ไม่มีเรือสินค้าเดินทะเลเข้าเทียบท่าเรือนี้ จึงไม่มีการดำเนินธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเลมาตั้งแต่กลางปี 2551 เป็นต้นมา ดังนั้น การประกอบธุรกิจหลักของบริษัทจึงได้แก่การให้บริการแก่เรือชายฝั่งที่ขนส่งสินค้าโดยระบบตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างสุราษฎร์ธานีและท่าเรือบางปะกง และเรือสินค้าเทกองที่บรรทุกสินค้าผ่านท่าเรือของบริษัท โดยการให้บริการบางประเภทภายในท่าเทียบเรือนั้น บริษัทได้ว่าจ้างบุคคลภายนอกให้ดำเนินการแทน ได้แก่ การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ และการบรรจุและแยกสินค้า ซึ่งต้องใช้แรงงานจำนวนมาก ทั้งนี้เพื่อลดภาระในการบริหารงานด้านบุคคล และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

ท่าเทียบเรือของบริษัทตั้งอยู่ที่ เลขที่ 8/1 หมู่ที่ 8 ถนนสุขุมวิท (บางนา-ตราด) กม. 52 ตำบลท่าข้าม อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ท่าเทียบเรือมีลักษณะเป็นสะพานยื่นออกไปในแม่น้ำบางปะกงยาวประมาณ 147 เมตร มีความกว้างหน้าท่าประมาณ 30 เมตร ความยาวหน้าท่าเรือประมาณ 148 เมตร ระดับความลึกหน้าท่า 4 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง มีร่องน้ำลึกประมาณ 4.5 เมตร วัดจากระดับน้ำทะเลปานกลาง สามารถรับเรือสินค้าระวางขับน้ำสูงสุดขนาด 10,000 เดทเวทตัน (DWT)

ปริมาณเรือสินค้าที่ใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา เป็นดังนี้

ปี	จำนวนเรือระหว่างประเทศ (ลำ)	จำนวนเรือชายฝั่ง (ลำ)	จำนวนเรือสินค้าเทกอง (ลำ)
2554	-	216	175
2555	-	190	81
2556	-	126	48
2557	-	1	96
2558	-	-	181

บริษัทสามารถให้บริการรองรับจำนวนตู้สินค้าได้เต็มกำลังความสามารถที่ 250,000 TEUS ต่อปี ทั้งนี้จำนวนสินค้าที่ขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือของบริษัทในระยะ 8 ปีที่ผ่านมา เป็นดังนี้

	ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ (ทีอียู)		ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์รวม	ปริมาณสินค้าเทกอง
ปี	ตู้หนัก	ตู้เปล่า	ทีอียู	ตัน
2551	5,718	5,785	11,503	-
2552	3,699	2,498	6,197	67,533
2553	9,453	6,993	16,446	133,514
2554	5,839	10,197	16,036	378,772
2555	20,966	8,154	29,120	151,817
2556	10,555	662	11,217	21,141
2557	6	41	94	190,477
2558	-	-	-	366,957

หมายเหตุ: ทีอียู (TEU=Twenty-foot equivalent unit) เป็นหน่วยมาตรฐานที่ใช้วัดขีดความสามารถของเรือสินค้าและท่าเทียบเรือ

บริษัทมีโรงพักสินค้าและลานพักตู้สินค้าของบริษัทมีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 137,580 ตารางเมตร สามารถรองรับตู้สินค้าได้ทั้งสิ้นจำนวน 15,000 TEUS โดยแบ่งเป็นดังนี้

ประเภทของคลังสินค้า	จำนวนอาคาร	จำนวนพื้นที่ (ตารางเมตร)
อาคารโรงพักสินค้า	สินค้าขาเข้า 2 หลัง ^{1/}	12,200
	สินค้าขาออก 1 หลัง ^{2/}	5,000
พื้นที่ลานพักตู้สินค้า (รวมพื้นที่ในและนอกเขตท่าเทียบท่าเรือ)		119,330
พื้นที่เก็บสินค้าอันตราย ^{2/}		150
พื้นที่เก็บตู้สินค้าห้องเย็น ^{2/}		900
รวม		137,580

หมายเหตุ : 1/ โรงพักสินค้าขาเข้า 2 หลัง ตั้งอยู่ทั้งในและนอกเขตท่าเทียบท่าเรือ โดยอาคารที่อยู่ในเขตท่าเทียบท่าเรือมีพื้นที่ 7,200 ตารางเมตร และอาคารที่อยู่นอกเขตท่าเทียบท่าเรือมีพื้นที่ 5,000 ตารางเมตร ซึ่งในปัจจุบันบริษัทได้ปรับพื้นที่โรงพักสินค้าขาเข้าในเขตท่าเทียบท่าเรือประมาณร้อยละ 65 ของพื้นที่โรงพักสินค้ามาใช้เป็นพื้นที่สำหรับโรงพักสินค้าขาออก
2/ ตั้งอยู่นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ

นอกจากนี้ในการประกอบธุรกิจบริษัทได้รับใบอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการต่างๆ จากอดีตที่ผ่านมาบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบและเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาตต่างๆอย่างเคร่งครัด ซึ่งผู้บริหารของบริษัทเชื่อมั่นว่าบริษัทจะไม่มีปัญหาในการขอต่ออายุของใบอนุญาตต่างๆ

ธุรกิจขนส่งในประเทศ

เนื่องจากบริษัทมีแผนการขยายธุรกิจทางด้านโลจิสติกส์ครบวงจร โดยเริ่มจากธุรกิจขนส่งโดยบริษัทได้ซื้อทรัพย์สินของ บริษัท โซลูชั่นส์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ในเดือนธันวาคม 2558 ได้แก่ อาคารและสิ่งปลูกสร้าง รถหัวลาก หางลาก รถเครน และอุปกรณ์ในการบำรุงรักษา ทั้งนี้ บริษัทได้ว่าจ้างบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญ

มาดำเนินการกิจการ อาทิเช่น พนักงานขับรถบรรทุก รถครน ช่างซ่อมบำรุง ฯลฯ และรวมถึงฐานลูกค้าที่สร้างรายได้ให้กับทรัพย์สินเหล่านี้ บริษัทเริ่มดำเนินการบริการขนส่งในประเทศ และบริการรถครน และบริการซ่อมบำรุงรถ ตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ เป็นต้นมา

2.2 การตลาดและการแข่งขัน

2.2.1 ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัท

ธุรกิจท่าเทียบเรือ

ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัท ได้แก่ บริษัทที่เป็นเจ้าของเรือ เจ้าของผู้สินค้าและผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าทางเรือ ซึ่งลูกค้าเหล่านี้เป็นลูกค้าที่ขนส่งสินค้าทางเรือเป็นหลักไม่ว่าจะเป็นเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์หรือเรือสินค้าเทกอง โดยขนส่งสินค้าที่นำเข้าและส่งออกตามเส้นทางการเดินเรือระหว่างประเทศไทย ช่องกมาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์และเวียดนาม ส่วนเรือชายฝั่งจะขนส่งสินค้าตามเส้นทางระหว่างท่าเทียบเรือบางปะกงและสุราษฎร์ธานี

ในปี ๒๕๕๘ ไม่มีผู้ให้บริการเรือชายฝั่งเนื่องจากยกเลิกบริการตั้งแต่ปี ๒๕๕๗ และได้เปลี่ยนฐานลูกค้าเป็นสินค้าเทกอง และลูกค้าที่ใช้บริการฝากเก็บสินค้าในคลังสินค้าเป็นลูกค้าที่เป็นบริษัทผู้ผลิตเครื่องกีฬา และ สินค้าอุปโภคบริโภค ที่มาใช้บริการฝากเก็บ สินค้าในคลังสินค้าของบริษัท เพื่อทำการคัดแยกและบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อนำเข้า-ส่งออกไปยังต่างประเทศต่อไป

ธุรกิจขนส่งในประเทศ

บริษัทได้เริ่มดำเนินการให้บริการขนส่ง โดยเริ่มต้นจากกลุ่มลูกค้าเดิมที่ใช้บริการท่าเรือและคลังสินค้าอยู่แล้วให้หันมาใช้บริการของบริษัทอันจะทำให้ลูกค้ามีความสะดวกในการติดต่อ และมีค่าใช้จ่ายที่ถูกลง นอกจากนี้บริษัทยังได้ขยายฐานลูกค้าไปยังโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ใกล้เคียง

2.2.2 กลยุทธ์การแข่งขัน

ธุรกิจท่าเทียบเรือ

จากความได้เปรียบของสถานที่ตั้งของท่าเทียบเรือบางปะกงอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ เป็นระยะทางเพียง ๕๒ กิโลเมตรและตั้งอยู่ใกล้กลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่สำคัญซึ่งเป็นบริษัทที่ผลิตและจำหน่ายสินค้าเพื่อการส่งออก เช่น นิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่บนถนนบางนา-ตราด รวมถึงการมีพื้นที่ของท่าเทียบเรือติดกับพื้นที่ของโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์ นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (รพท./ICD) ที่ริมน้ำ ซึ่งทำให้บริษัทสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างเต็มที่ แต่ด้วยข้อจำกัดของสภาพร่องน้ำที่ตื้นเขิน และสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบัน ทำให้ลูกค้าของบริษัทที่ประสบปัญหาได้ลดปริมาณการส่งออกลงเป็นอย่างมากซึ่งส่งผลกระทบต่อบริษัท บริษัทจึงได้พยายามหากกลุ่มลูกค้าใหม่ เช่น กลุ่มลูกค้าที่ขนส่งสินค้าโดยเรือสินค้าเทกอง ซึ่งจากระยะเวลาที่ผ่านมาถือว่าบริษัทสามารถพัฒนาการให้บริการกับลูกค้าใหม่เพื่อสร้างความพึงพอใจให้ลูกค้าจนเป็นที่ยอมรับและเพิ่มปริมาณการขนส่งผ่านท่าเทียบเรือของบริษัทอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับพยายามรักษากลุ่มลูกค้าเดิมบางส่วนไว้ให้ได้มากที่สุด

ธุรกิจขนส่งในประเทศ

เนื่องจากฐานลูกค้ากลุ่มเดิมของบริษัทมีความต้องการใช้บริการขนส่ง ซึ่งบริษัทได้นำเสนอการบริการขนส่งเพิ่มเติมแบบเบ็ดเสร็จ เพื่อให้ลูกค้าได้รับการบริการที่สะดวก และสามารถลดต้นทุนในการขนส่ง ในส่วนของกลุ่มลูกค้าใหม่บริษัทได้นำเสนอการบริการที่ครบวงจรทำให้สามารถลดต้นทุนและสามารถเพิ่มประสิทธิภาพด้าน โลจิสติกส์มากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นการจูงใจกลุ่มลูกค้าใหม่ให้มาใช้บริการกับทางบริษัทมากยิ่งขึ้น

2.2.3 นโยบายราคา

ในทุกธุรกิจของบริษัท มีนโยบายเสนอราคาที่เหมาะสมแก่ลูกค้า โดยพิจารณาจาก อุปสงค์และอุปทาน สภาพะราคาตลาด และปริมาณการให้บริการเป็นสำคัญ ซึ่งโดยทั่วไปจะเป็นไปตามจำนวนหรือขนาดของสินค้าที่ใช้บริการ ประกอบกับจำนวนครั้งของการใช้บริการของลูกค้ารายนั้น ๆ ซึ่งหากมีการให้บริการเป็นประจำบริษัทจะมีส่วนลดให้ นอกจากนี้ บริษัทยังมีนโยบายราคาที่ให้ความเป็นธรรมกับลูกค้าทุกราย

2.2.4 ช่องทางการจัดจำหน่าย

ธุรกิจท่าเทียบเรือ

- 1) ลูกค้าที่เป็นเจ้าของเรือ บริษัทจัดหาลูกค้าที่เป็นเจ้าของเรือเพื่อมาใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทโดยใช้ความสัมพันธ์ที่ดีของผู้บริหารที่มีต่อลูกค้าดังกล่าว
- 2) ลูกค้าที่เป็นเจ้าของตู้สินค้า ลูกค้าที่เป็นเจ้าของตู้สินค้านั้นเป็นลูกค้าที่ติดต่อกับเจ้าของเรือที่ใช้บริการของบริษัทและฝ่ายการตลาดของบริษัทอยู่แล้ว
- 3) ลูกค้าที่เป็นบริษัทนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ บริษัทจัดหาลูกค้าเหล่านั้นโดยฝ่ายการตลาดของบริษัทร่วมกับตัวแทนนายหน้าของบริษัทเจ้าของเรือ และบริษัทเจ้าของตู้สินค้าที่ต้องการหาลูกค้าเพื่อมาใช้บริการเรือและตู้สินค้า

ธุรกิจขนส่งในประเทศ

บริษัทเริ่มต้นให้บริการขนส่งกับกลุ่มลูกค้าที่มีอยู่เดิมกับทรัพย์สินที่ได้ซื้อมา โดยให้ดำเนินการต่อเนื่องไป นอกจากนี้ยังได้นำเสนอการให้บริการให้กับกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการอยู่ที่ท่าเทียบเรือและโรงพักสินค้าอยู่เดิมอีกด้วย ซึ่งบริษัทยังสามารถขยายธุรกิจขนส่งในประเทศให้กับกลุ่มลูกค้าที่ทำเทียบเรือและโรงพักสินค้านี้ได้อีกมาก นอกจากนี้ บริษัทยังใช้ฐานธุรกิจที่มีในภาคตะวันออก นำเสนอการบริการขนส่งในประเทศให้กับโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่

2.2.5 ภาวะการแข่งขัน

ท่าเทียบเรือของบริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) เป็นท่าเทียบเรือแบบตู้คอนเทนเนอร์ที่ดำเนินงานโดยเอกชน ดังนั้นการพิจารณาภาวะการแข่งขันจะพิจารณากับธุรกิจท่าเทียบเรือแบบตู้คอนเทนเนอร์ที่ดำเนินงานโดยเอกชน ซึ่งในปัจจุบันท่าเทียบเรือแบบตู้คอนเทนเนอร์ของเอกชนในภาคกลางมีทั้งหมด 11 ท่า ในจำนวนนี้เป็นท่าเทียบเรือที่ได้รับสัมปทานในเขตท่าเรือแหลมฉบังจำนวน 5 ท่า ท่าเทียบเรือริมแม่น้ำเจ้าพระยา 5 ท่า และท่าเทียบเรือของบริษัทซึ่งอยู่ริมแม่น้ำบางปะกง 1 ท่า ซึ่งจะเห็นได้ว่าท่าเทียบเรือแบบตู้คอนเทนเนอร์ที่ตั้งอยู่ในแม่น้ำบางปะกงมีเพียงท่าเรือของบริษัทรายเดียว ดังนั้นจึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับท่าเรืออื่นๆได้ เนื่องจากทำเลที่ตั้งที่แตกต่างกัน รวมทั้งท่าเรือที่มีขนาดที่ต่างกัน กล่าวคือ ท่าเรือที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยามีขนาดเล็กกว่าท่าเรือของ

บริษัท ส่วนท่าเรือคลองเตยกรุงเทพมหานครนั้นมีขนาดใหญ่กว่าบริษัทหลายเท่า นอกจากนี้ยังไม่สามารถเปรียบเทียบกับท่าเทียบเรือที่ตั้งในบริเวณแหลมฉบังได้ เนื่องจากเป็นท่าเรือเอกชนที่ได้รับสัมปทานจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งแต่ละท่าจะมีการลงทุนสูงและมีขนาดใหญ่กว่าท่าเทียบเรือของบริษัทมาก

ทั้งนี้ บริษัทได้ให้ความสำคัญกับความเป็นเลิศในด้านการให้บริการอย่างต่อเนื่อง และจากทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือของบริษัท ตั้งอยู่ที่ตำบลท่าข้าม อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยห่างจากจุดทอดสมอเรือปากแม่น้ำประมาณ 14 กิโลเมตรเข้ามาในแม่น้ำบางปะกง ซึ่งสถานที่ตั้งของบางปะกงอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ เป็นระยะทางเพียง 52 กิโลเมตรและอยู่ระหว่างท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย กรุงเทพฯ) กับท่าเรือแหลมฉบัง (จังหวัดชลบุรี) โดยมีโรงงานที่อยู่ในนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ ในบริเวณใกล้เคียงประมาณ 500 แห่ง และภายในท่าเทียบเรือของบริษัทยังมีการโรงพักสินค้า ICD ที่อยู่ติดกับท่าเรือของบริษัท ซึ่งเป็นข้อได้เปรียบในการแข่งขันของบริษัทโดยจะทำให้ลูกค้าของบริษัทสามารถประหยัดเวลาและลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งเมื่อเทียบกับการใช้ท่าเทียบเรืออื่นๆ

แต่ด้วยข้อจำกัดของสภาพร่องน้ำบางปะกงที่ตื้นเขิน และสภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน ลูกค้าที่เป็นเจ้าของเรือและผู้นำเข้าส่งออกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์จึงลดจำนวนลง ประกอบกับการให้บริการลูกค้าเรือสินค้าเทกอง มักเป็นลักษณะอุปสงค์ส่วนเกินจากท่าเรือสินค้าเทกองโดยรอบแม่น้ำบางปะกง ทำให้บริษัทมีความจำเป็นต้องลงทุนอุปกรณ์และปรับปรุงพื้นที่เพิ่มเติม เพื่อรองรับสินค้าเทกองในอนาคต

ธุรกิจขนส่งในประเทศ

ภาวะการแข่งขันในธุรกิจขนส่งในประเทศมีการแข่งขันค่อนข้างสูง มีผู้ให้บริการจำนวนมากแต่มีเพียงไม่กี่รายที่สามารถให้บริการแบบเบ็ดเสร็จและครบวงจร ซึ่งเป็นนโยบายและเป้าหมายของบริษัท อันจะเป็นการสร้างรายได้เปรียบในเชิงการแข่งขัน ทำให้ลูกค้าเลือกมาใช้บริการของบริษัทมากยิ่งขึ้น

2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

บริษัทได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร กระทรวงคมนาคม เป็นต้น และมีการจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ในการให้บริการ เช่น บันจัน รถยกขนาดใหญ่และเล็กสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ จากตัวแทนจำหน่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศโดยบริษัทได้คำนึงถึงคุณภาพ ความทันสมัยของเทคโนโลยีของเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการให้บริการแก่ลูกค้า เพื่อให้ได้บริการที่รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ

นอกจากเครื่องมือและอุปกรณ์ข้างต้น บุคลากรจะเป็นสิ่งสำคัญอย่างหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทโดยบริษัทจะจัดหาบุคลากรที่มีคุณภาพ และมีนโยบายในการรักษาให้บุคลากรทำงานกับบริษัทในระยะยาว

2.4 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทมีการติดตามผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินธุรกิจ เช่น ด้านคุณภาพของน้ำ เสียง อากาศ เป็นต้น โดยมีการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องและเคร่งครัด บริษัทได้ว่าจ้างบริษัท เอส.พี.เอส.คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้ดำเนินการในการตรวจสอบผลกระทบดังกล่าว ซึ่งบริษัทจะต้องส่งผลการตรวจสอบผลกระทบดังกล่าวต่อกรมเจ้าท่าเป็นประจำ ทั้งนี้ในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมาบริษัทได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดและไม่ได้ก่อให้เกิดปัญหาใดๆ ต่อสิ่งแวดล้อม

3. ปัจจัยความเสี่ยง

3.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

3.1.1 ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายและระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับบริษัท

บริษัทมีการประกอบธุรกิจหลักประเภทการให้บริการท่าเทียบเรือและขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำบางปะกง ซึ่งในปี 2558 มีรายได้หลักจากการดำเนินงานประมาณ 22 ล้านบาท ความสามารถในการเติบโตของบริษัทจะขึ้นอยู่กับนโยบายและการบริหารงานทางด้านขนส่งทางน้ำของรัฐบาลแต่ละสมัย โดยการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการขนส่งทางน้ำ รวมถึงการออกกฎระเบียบและข้อบังคับ เช่น การส่งเสริมและขยายการลงทุนท่าเทียบเรือกรุงเทพ ในแม่น้ำเจ้าพระยา การพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง ณ ท่าเทียบเรือแหลมฉบัง การจัดสรรงบประมาณอุดหนุนของกรมเจ้าท่า อาจส่งผลกระทบต่อการลงทุน และการขยายกิจการของบริษัท ซึ่งจะทำให้บริษัทมีรายได้และกำไรที่ลดลงได้

ทั้งนี้ บริษัทได้ดำเนินการบริหารจัดการความเสี่ยงนี้โดยวิเคราะห์นโยบายด้านการขนส่งทางน้ำ ติดตามการจัดสรรงบประมาณและแผนงานอุดหนุนของรัฐบาลอย่างใกล้ชิด นอกจากนี้บริษัทยังให้ความสำคัญร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐและองค์การบริหารส่วนท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง

3.1.2 ความเสี่ยงจากการที่เรือสินค้าระหว่างประเทศไม่สามารถเข้าเทียบท่าเรือของบริษัท

จากเดิมที่บริษัทประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือและธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีเรือบรรทุกตู้สินค้าระหว่างประเทศมาใช้บริการเทียบท่า แต่เนื่องจากบริษัทประสบปัญหาท่าเรือบางปะกงตื้นเขิน ทำให้เรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ตั้งแต่ปี 2551 จนถึงปัจจุบัน ส่งผลให้รายได้ของบริษัทลดลงอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ผู้บริหารอยู่ระหว่างการพิจารณาว่าจะเปลี่ยนแปลงนโยบายในการดำเนินธุรกิจให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมในปัจจุบันและพยายามหาแนวทางใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์มากที่สุดต่อองค์กร

3.1.3 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้าน้อยราย

ลูกค้าที่มาใช้บริการท่าเรือและโรงพักสินค้าของบริษัทมีน้อยราย โดยมีสินค้าเทกองที่ขนถ่ายผ่านท่าเรือ 5 ประเภทสินค้า ในส่วนของโรงพักสินค้า เนื่องจากเรือขนส่งตู้สินค้าระหว่างประเทศไม่สามารถเทียบท่าเรือของบริษัทได้ ดังนั้นลูกค้าผู้นำเข้าและส่งออก จะใช้ท่าเรือแหลมฉบัง หรือท่าเรือกรุงเทพ ในการนำเข้าและส่งออก หากต้องขนส่งตู้สินค้าจากท่าเรือแหลมฉบัง หรือท่าเรือกรุงเทพ ไปโรงงานหรือจากโรงงานไปยังท่าเรือแหลมฉบัง หรือท่าเรือกรุงเทพ มักจะไปใช้โรงพักสินค้าที่ลาดกระบังซึ่งอยู่ใกล้โรงงาน เนื่องจากเดินทางสะดวกและมีต้นทุนที่ต่ำกว่ามาใช้บริการโรงพักสินค้าของบริษัทซึ่งอยู่ระหว่างทาง

บริษัทจึงมีความเสี่ยงหากลูกค้าไม่ใช้บริการหรือไม่นำเรือลำเดียวมาเทียบท่าเรือของบริษัท ดังนั้นบริษัทจึงบริหารจัดการความเสี่ยงโดยติดต่อหาลูกค้าเพิ่ม และวางแผนพัฒนาธุรกิจขนส่งสินค้าประเภทเทกอง ซึ่งมีความต้องการใช้ท่าเทียบเรื่อนำเข้าและส่งออกสินค้าเกษตรและอื่นๆ อีกมาก

3.1.4 ความเสี่ยงจากการต่ออายุใบอนุญาตต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ

การประกอบธุรกิจของบริษัทจำเป็นต้องได้รับอนุญาตจาก หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน ทั้งจากกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม และกรมศุลกากร ซึ่งใบอนุญาตดังกล่าว ได้แก่ ใบอนุญาตประกอบ

กิจการท่าเรือเดินทะเล ใบอนุญาตให้ใช้ท่าเทียบเรือ ใบอนุญาตให้เปิดท่าเทียบท่าเรือและโรงพักสินค้า และ ใบอนุญาตให้เปิดดำเนินการโรงพักสินค้า เพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์ นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (รพท./ICD) ที่ริมนี้ เป็นต้น ซึ่งใบอนุญาตแต่ละประเภทมีอายุแตกต่างกัน โดยจะมีอายุสิ้นสุดภายใน 1 – 15 ปี

ทั้งนี้ การต่ออายุใบอนุญาตแต่ละครั้งอาจมีการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดหรือเงื่อนไขต่างๆที่แตกต่างไปจากเดิม ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อต้นทุนหรือการดำเนินธุรกิจของบริษัทได้ อย่างไรก็ตามจากการที่บริษัทมีการดำเนินการที่ดีและปฏิบัติตามกฎระเบียบของทางราชการอย่างเคร่งครัดในระยะเวลาที่ผ่านมา ทำให้ผู้บริหารของบริษัทเชื่อมั่นว่าบริษัทจะไม่มีปัญหาอันเป็นอุปสรรคต่อการได้รับการต่ออายุใบอนุญาตในการประกอบธุรกิจดังกล่าว

3.2 ความเสี่ยงด้านการเงิน

3.2.1 ความเสี่ยงเกี่ยวกับความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของบริษัท

จากการที่บริษัทและบริษัทร่วมมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานติดต่อกันมาหลายปีและมีหนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนในงบการเงิน ซึ่งแสดงว่ามีความไม่แน่นอนซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมากเกี่ยวกับความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้ บริษัทจึงได้แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินเพื่อศึกษาหาแนวทางความเป็นไปได้ในการดำเนินธุรกิจรวมถึงการจัดหาแหล่งเงินทุนที่จะนำมาใช้ในการดำเนินธุรกิจต่อไป ในปี 2558 บริษัทได้รับเงินเพิ่มทุนจากการจำหน่ายหุ้นสามัญเพิ่มทุนเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 449,651,595.89 บาท เพื่อนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนทั่วไปของบริษัท ชำระหนี้ของสถาบันการเงิน ลงทุนอื่นๆ ตามความเหมาะสม และใช้เป็นเงินลงทุนเพื่อขยายไปยังธุรกิจโลจิสติกส์อย่างครบวงจร

3.3 ความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อสิทธิหรือการลงทุนของผู้ถือหุ้นหลักทรัพย์

3.3.1 ความเสี่ยงจากการที่บริษัทมีขาดทุนสะสมจำนวนมาก อาจไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้

ในงวดบัญชีปี 2558 บริษัทมีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิจำนวน 24.65 ล้านบาท ซึ่งเป็นการดำเนินงานขาดทุนสุทธิต่อเนื่องเป็นปีที่ 10 ของบริษัท และส่งผลให้บริษัทมีผลการดำเนินงานขาดทุนสะสม ณ สิ้นปี 2558 เป็นจำนวน 1,392 ล้านบาท ทั้งนี้ การที่บริษัทมีขาดทุนสะสมจำนวนมากในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา เนื่องจากบริษัทมีรายได้ลดลงอย่างมากเนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัวในปี 2550 เป็นต้นมา ทำให้การนำเข้าส่งออกสินค้าลดลง อีกทั้งบริษัทยังประสบปัญหาร่องน้ำบางปะกงตื้นเขิน ทำให้เรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไม่สามารถเทียบท่าได้ ในขณะที่มีต้นทุนและค่าใช้จ่ายสูงขึ้น การที่บริษัทมีขาดทุนสะสมจำนวนมาก ทำให้บริษัทไม่สามารถจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นได้ตามกฎหมายและผู้ถือหุ้นมีความเสี่ยงที่จะไม่ได้รับเงินปันผลตามนโยบายการจ่ายเงินปันผลที่กำหนดไว้

อย่างไรก็ตาม บริษัทอยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ของการพัฒนาธุรกิจนอกเหนือจากที่ได้ขยายไปในธุรกิจขนส่งแล้ว เพื่อให้สอดคล้องกับสภาวะแวดล้อมในปัจจุบัน

4. สินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 สินทรัพย์ถาวรหลัก

4.1.1 ยอดรวมของมูลค่าสินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) มีสินทรัพย์ที่ใช้ประกอบธุรกิจ ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 380.33 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

รายการ	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558 (พันบาท)	กรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
ที่ดิน ^{2/}	225,762	เป็นของบริษัท	ที่ดิน ราคาตามบัญชี 60.55 ล้านบาท ค่าประกันวงเงินตามหนังสือสัญญาค้ำประกัน 35 ล้านบาท
สิทธิการเช่าที่ดิน ^{1/}	35,870	เป็นของบริษัท	ไม่มี
ส่วนปรับปรุงสิทธิการเช่าที่ดิน ^{1/}	68,512	เป็นของบริษัท	ไม่มี
โรงพักสินค้า อาคารสำนักงานและ ส่วนปรับปรุง ^{1/}	16,811	เป็นของบริษัท	ไม่มี
เครื่องจักรและอุปกรณ์ ^{1/3/}	6,691	เป็นของบริษัท	เครื่องจักรและอุปกรณ์ ราคาทุน 50.50 ล้านบาท ค่าประกันวงเงินตามหนังสือสัญญาค้ำประกัน 35 ล้านบาท
ท่าเรือ ^{1/}	18,424	เป็นของบริษัท	ไม่มี
เครื่องตกแต่ง ติดตั้งและเครื่องใช้ สำนักงาน	378	เป็นของบริษัท	ไม่มี
ยานพาหนะ	7,880	เป็นของบริษัท	ไม่มี
รวม	380,328		

บริษัทได้ทำสัญญาเช่าที่ดินกับบุคคลซึ่งไม่มีความเกี่ยวข้องกับบริษัท เพื่อใช้ในการประกอบกิจการเป็นระยะเวลา 30 ปี ซึ่งจะสิ้นสุดในวันที่ 31 ธันวาคม 2571 โดยบริษัทจะต้องจ่ายค่าเช่าตามจำนวนเงินที่ระบุไว้ในสัญญาเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2542 ตามเงื่อนไขของสัญญา รวมเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 494.20 ล้านบาท นอกจากนี้บริษัทได้จ่ายเงินค่าสิทธิการเช่าที่ดินดังกล่าวเป็นจำนวนเงินประมาณ 134.90 ล้านบาท ซึ่งได้บันทึกไว้ในบัญชี "สิทธิการเช่าที่ดิน"

4.1.2 ใบอนุญาตและสัญญาการดำเนินงาน

บริษัทได้รับใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งมีการทำสัญญากับบุคคลอื่นในการให้บริการภายในท่าเทียบเรือของบริษัท ซึ่งตามใบอนุญาตและสัญญาดังกล่าวมิได้ระบุเงื่อนไขใน

การบอกเลิกสัญญาใดๆ ทั้งนี้ที่ผ่านมามีบริษัทได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของใบอนุญาตและสัญญาต่างๆอย่างเคร่งครัด รายละเอียดของใบอนุญาตและสัญญาต่างๆ เป็นดังนี้

1.ใบอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำแม่น้ำ

- คู่สัญญา : ผู้ออกใบอนุญาต คือ กรมเจ้าท่า
ผู้ขออนุญาต คือ บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
- ระยะเวลา : ไม่มีกำหนดระยะเวลา
- รายละเอียด : 1. อนุญาตให้บริษัททำการสร้างท่าเทียบเรือ ขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอส และหลักผูกเรือกลางน้ำ 2 หลัก โดยบริษัทได้รับใบอนุญาตตั้งแต่วันที่ 6 กันยายน 2533 (สิทธิและหน้าที่เดิมเป็นของ บริษัท วนชัยไม้อัด จำกัด ซึ่งได้โอนให้แก่ บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด ตั้งแต่วันที่ 22 กันยายน 2542)
2. อนุญาตให้บริษัททำการซ่อมแซมและต่อเติมท่าเทียบเรือ ขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอส ริมแม่น้ำบางปะกง โดยบริษัทได้รับอนุญาตตั้งแต่วันที่ 11 พฤษภาคม 2544
- วัตถุประสงค์ : เพื่อให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วในการขนถ่ายสินค้าบนท่าเทียบเรือ ซึ่งเป็นสินค้าประเภทตู้บรรจุสินค้าที่ต้องใช้เครนและรถลากจูงเทรลเลอร์ในการปฏิบัติงานบนท่าเทียบเรือ
- การซ่อมแซมและต่อเติม : บริษัทขยายท่าเทียบเรือจากเดิมที่ยาว 98 เมตร เป็น 148 เมตร และจากเดิมที่กว้าง 19 เมตร เป็น 30 เมตร ซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2544
- เงื่อนไข : เนื่องจากสัญญาดังกล่าวเป็นสัญญาที่ให้สิทธิในการก่อสร้าง ดังนั้นเมื่อก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วถือว่าสัญญาเป็นอันสิ้นสุด

2. ใบอนุญาตให้ใช้ท่าเทียบเรือ ขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอส

- คู่สัญญา : ผู้ออกใบอนุญาต คือ กรมเจ้าท่า
ผู้ขออนุญาต คือ บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
- ระยะเวลา : 1 ปี ตั้งแต่วันที่ 22 พฤษภาคม 2558 ถึงวันที่ 22 พฤษภาคม 2559
- รายละเอียด : อนุญาตให้บริษัทใช้ท่าเทียบเรือขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอส ในลำน้ำแม่น้ำบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา
- เงื่อนไข : บริษัทต้องควบคุมการพังกระจ่ายของฝู่นละออง การจำกัดความเร็วของรถบรรทุก รถขนส่งสินค้าในการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ควบคุมเสียงจากเครื่องจักร และกิจกรรมการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ รวมทั้งตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ตลอดระยะเวลาการอนุญาต

3.ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล

- คู่สัญญา : ผู้ออกใบอนุญาต คือ กระทรวงคมนาคม
ผู้ขออนุญาต คือ บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
- ระยะเวลา : ตั้งแต่วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2545 ถึงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2560

รายละเอียด : อนุญาตให้บริษัทเป็นผู้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล ตามพระราชกฤษฎีกา กำหนดให้กิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค โดยมี ท่าเรือตั้งอยู่เลขที่ 8/1 หมู่ที่ 8 ถนนสุขุมวิท (บางนา-ตราด) กม. 52 ตำบลท่าข้าม อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา

4.ประกาศกรมศุลกากร เรื่อง การเปิดทำเนียบท่าเรือ และโรงพักสินค้าอนุมัติ

คู่สัญญา : ผู้ออกประกาศ คือ กรมศุลกากร
ผู้ขออนุญาต คือ บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)

ระยะเวลา : 5 ปี โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 24 พฤษภาคม 2558 เป็นต้นไป

รายละเอียด : กรมศุลกากรอนุมัติให้ท่าเทียบเรือและโรงพักสินค้าของบริษัท ซึ่งตั้งอยู่เลขที่ 8/1 หมู่ที่ 8 ถนนสุขุมวิท (บางนา-ตราด) กม. 52 ตำบลท่าข้าม อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นเขตทำเนียบท่าเรือและโรงพักสินค้าอนุมัติตามกฎหมายว่า ด้วยศุลกากร สำหรับบรรทุกของลงและขนของขึ้น และเป็นที่สำหรับตรวจและเก็บ สินค้าที่ยังมิได้ตรวจปล่อย โดยบริษัทได้มีสัญญาประกันและทันทับบน ว่าด้วย ทำเนียบท่าเรือและโรงพักสินค้าที่ได้รับอนุมัติตามกฎหมาย และจะปฏิบัติตาม กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่ง และประกาศกรมศุลกากร และเพื่อเป็น หลักประกันการปฏิบัติตามสัญญา บริษัทได้ให้ ธนาคารยูโอบี จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ค้ำประกัน ในวงเงิน 10,000,000 บาท กรณีเกิดความเสียหายต่อกรม ศุลกากร จากการที่บริษัทไม่ปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าว

5.ประกาศกรมศุลกากร เรื่อง อนุมัติให้เปิดดำเนินการโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและ บรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์ นอกเขตทำเนียบท่าเรือ (รพท./ICD) ที่ริมน้ำ

คู่สัญญา : ผู้ออกสัญญา คือ กรมศุลกากร
ผู้ให้สัญญา คือ บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)

ระยะเวลา : 5 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 14 มิถุนายน 2558 เป็นต้นไป

รายละเอียด : กรมศุลกากรได้อนุมัติให้บริษัทจัดตั้งโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้า และ บรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์ นอกเขตทำเนียบท่าเรือ (รพท./ICD) ที่ริมน้ำ ซึ่งตั้งอยู่เลขที่ 8/1 หมู่ที่ 8 ถนนสุขุมวิท (บางนา-ตราด) ตำบลท่าข้าม อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยบริษัทได้มีสัญญาประกัน และทันทับบนไว้ต่อกรมศุลกากร เพื่อผูกพันรับผิดชอบในการที่ผู้ให้สัญญาได้รับ อนุมัติจากกรมศุลกากรให้จัดตั้ง (รพท./ICD) ที่ริมน้ำ ว่าจะปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่ง และประกาศกรมศุลกากร และเพื่อเป็นหลักประกันการ ปฏิบัติตามสัญญา บริษัทได้ให้ธนาคารยูโอบี จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ค้ำประกัน ใน วงเงิน 25,000,000 บาท กรณีเกิดความเสียหายต่อกรมศุลกากร จากการที่บริษัท ไม่ปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าว

6.ประกาศกรมศุลกากร เรื่อง กำหนดเส้นทางขนส่งระหว่างท่าหรือที่ที่นำของเข้าหรือส่งของออก กับโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์ นอกเขตทำเนียบท่าเรือ (รพท./ICD) ที่ริมน้ำ

- คู่สัญญา : ผู้ออกประกาศ คือ กรมศุลกากร
ผู้ขออนุญาต คือ บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
- ระยะเวลา : เริ่มตั้งแต่วันที่ 14 กรกฎาคม 2543 เป็นต้นไป
- รายละเอียด : กรมศุลกากรกำหนดเส้นทางขนส่งตามเส้นทางต่าง ๆ เพื่อให้การขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์ ระหว่างท่าหรือที่ที่นำของเข้าหรือส่งของออกกับโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์ นอกเขตทำเนียบท่าเรือ (รพท./ICD) ของบริษัท ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย สะดวก และรัดกุม ซึ่งเส้นทางขนส่งประกอบด้วย
1. ด้านศุลกากรแหลมฉบัง – รพท. บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
 2. ด้านศุลกากรหนองคาย - รพท. บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
 3. นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง - รพท. บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
 4. นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง - รพท. บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
 5. นิคมอุตสาหกรรมบางปู - รพท. บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
 6. ทำเนียบท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย – รพท. บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
 7. ทำเนียบท่าเรือของบริษัท ซี อาร์ ซี การท่าเรือ จำกัด (BMT) - รพท. บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
 8. ทำเนียบท่าเรือของบริษัท ปูนซีเมนต์ จำกัด (TPT) – รพท. บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
 9. ทำเนียบท่าเรือของบริษัท ยูนิไทย จำกัด- รพท. บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
 10. ท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด - รพท. บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
 11. ด้านศุลกากรท่าอากาศยานกรุงเทพ - รพท. บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
 12. ทำเนียบท่าเรือของบริษัท บางปะกงเทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) - รพท. บริษัท บางปะกงเทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)

7. สัญญาจ้างบรรจุและแยกสินค้า (CFS Service Agreement)

- คู่สัญญา : บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน) “ผู้ว่าจ้าง”
บริษัท ดับบลิว เอส เอส เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด “ผู้รับจ้าง”
- ระยะเวลา : ต่อเนื่องทุก 3 ปี
- สัญญาลงวันที่ : 1 พฤศจิกายน 2554
- ขอบเขตบริการ : ให้บริการบรรจุและแยกสินค้า

4.2 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

การลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม บริษัทจะพิจารณาการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องและเอื้อประโยชน์ต่อการทำธุรกิจของบริษัทหรือเป็นธุรกิจซึ่งอยู่ในอุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มเจริญเติบโตและจะคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่ได้รับจากการลงทุนเป็นสำคัญ

สัดส่วนการลงทุนในบริษัทร่วม

ชื่อกิจการ	ประเภทกิจการ	ทุนชำระแล้ว (บาท)	สัดส่วนเงินลงทุน
บริษัทร่วมทางตรง :			
บจก. แพลทตินั่ม คอนเทนเนอร์ไลน์ส (PCL)	ขนส่งระหว่างประเทศ	800,000,000	40%
บจก. แพลทตินั่ม เอ็มเมอร์ลด์ **	ขนส่งระหว่างประเทศ	216,000,000	45%
บริษัทร่วมทางอ้อม :			
บจ. แพลทตินั่ม เจด ***	ขนส่งระหว่างประเทศ	248,000,000	PCL ถือหุ้น 100%
บจก. แพลทตินั่ม ไดมอนด์ ***	ขนส่งระหว่างประเทศ	216,000,000	PCL ถือหุ้น 100%
**เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2556 บริษัท แพลทตินั่ม คอนเทนเนอร์ไลน์ส จำกัด ขายหุ้นบริษัท แพลทตินั่ม เอ็มเมอร์ลด์ จำกัด จำนวน 55% ให้กับนางวิมล ตันเจริญสุขจิต			
***บจ. แพลทตินั่ม เจดและบจ. แพลทตินั่ม ไดมอนด์ถือหุ้นโดยพีซีแอลร้อยละ 100 และบจ. แพลทตินั่ม เอ็มเมอร์ลด์ถือหุ้นโดยพีซีแอลร้อยละ 55 และโดยบริษัทร้อยละ 45			

เนื่องจากปัจจุบันท่าเทียบเรือของบริษัทประสบปัญหาท่าเรือแน่นหนา พื้นดิน โดยเหลือความลึกหน้าท่าเพียง 4 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง และมีร่องน้ำลึกเพียง 4 เมตร วัดจากระดับน้ำทะเลปานกลาง ส่งผลให้เรือเดินทะเลระหว่างประเทศขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ตั้งแต่ปี 2551 เป็นมา ดังนั้นบริษัทจึงยังไม่มียุทธศาสตร์การลงทุนในบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมเพิ่มเติม

การควบคุมดูแลบริษัทย่อย

ที่ผ่านมา บริษัทเคยแต่งตั้งบุคคลไปเป็นกรรมการและผู้บริหารในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม แต่ในปัจจุบันบริษัทไม่มีนโยบายส่งผู้บริหารหรือส่งกรรมการไปควบคุมดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

บริษัทได้เข้าเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ให้บริษัทร่วมกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“Exim Bank”) ในวงเงิน USD 5,973,750 ตั้งแต่ปี 2547 และบริษัทร่วมผิดนัดชำระหนี้กับ Exim Bank ทำให้บริษัทต้องรับผิดชอบกับ Exim Bank เสมือนหนึ่งเป็นลูกหนี้ร่วมตามวงเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยค้างชำระ โดยเมื่อวันที่ วันที่ 4 เมษายน 2557 Exim Bank ได้ฟ้องศาลให้บริษัทร่วม บริษัท และ บริษัทร่วมอีกแห่งในฐานะผู้ค้ำประกัน ให้ชำระหนี้เป็นจำนวน 317.40 ล้านบาท พร้อมทั้งดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 18 ต่อปี ของเงินต้น 234.90 ล้านบาทนับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2557 ศาลตกลงให้เลื่อนการไต่ถามและสืบพยานหลายครั้ง เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2558 ศาลได้ตกลงให้เลื่อนการไต่ถามและสืบพยานไปเป็นวันที่ 25 พฤษภาคม 2558 ปัจจุบันบริษัทอยู่ระหว่างการเจรจาปรับโครงสร้างหนี้กับ Exim Bank โดยขอชำระหนี้เพียงเงินต้นและลดหนี้ดอกเบี้ยทั้งจำนวน เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2558 บริษัทและบริษัทร่วม กับ Exim Bank ได้ตกลงกันทำสัญญาประนีประนอมยอมความกันเป็นที่เรียบร้อยแล้ว และได้ชำระหนี้

ให้กับ Exim Bank เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้นจำนวน 227,000,000 บาท รวมถึงชำระค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 279,977 บาท และบริษัทได้รับการปลดภาระหนี้และภาระค้ำประกันในวันเดียวกันเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

ชื่อบริษัท	:	บริษัท บางปะกง เทอร์มินอล จำกัด (มหาชน)
ชื่อภาษาอังกฤษ	:	Bangpakong Terminal Public Company Limited
ชื่อย่อ	:	BTC
เลขทะเบียนบริษัท	:	บมจ. 0107545000357
จุดจดทะเบียน	:	14,453,608,907 บาท
ทุนที่ชำระแล้ว	:	7,015,844,904 บาท
ลักษณะการประกอบธุรกิจ	:	ให้บริการท่าเทียบเรือ และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล
ที่ตั้งสำนักงาน	:	เลขที่ 8/1 หมู่ที่ 8 ถนนสุขุมวิท (บางนา-ตราด) กม. 52 ตำบลท่าข้าม อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา โทรศัพท์ 0-3882-8421-2 โทรสาร 0-3882-8420
นายทะเบียนหลักทรัพย์	:	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
ผู้สอบบัญชี	:	นายเมธี รัตนศรีเมธา บริษัท เอ็ม อาร์ แอนด์ แอสโซซิเอท จำกัด ห้องเลขที่ 705-706, เจ้าพระยาทาวเวอร์ 89 ซอยวัดสวนพลู เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 โทรศัพท์ : 0-2630-7500 โทรสาร: 0-2630-7506
ที่ปรึกษากฎหมาย	:	บริษัท สำนักกฎหมาย นิติพิรชิต จำกัด 891/1 ชั้นที่ 10 อาคารสยามกมลการ ถนนพระราม 1 แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 โทรศัพท์ : 0-2216-2006-9 โทรสาร: 0-2216-2005