

## ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ

### 1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ไวส์ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ แบบครบวงจร (International Logistics Service and Solution Provider) ให้บริการทั้งการนำเข้าและส่งออก ทั้งทางทะเล และทางอากาศ ให้บริการด้านพิธีการศุลกากร การขนส่งในประเทศ การขนส่งข้ามแดน (Cross Border) และคลังสินค้า เป็นหลัก พร้อมทั้งมีบริษัทในเครือ ในหลายประเทศชั้นนำ เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว

#### 1.1 วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย

บริษัท ไวส์ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจ คือ เป็นผู้นำด้านการให้บริการโลจิสติกส์ที่ตอบโจทย์ด้วยนวัตกรรมสำหรับลูกค้ากลุ่มอุตสาหกรรมเทคโนโลยีในเอเชียแปซิฟิก และบริษัทฯ ได้กำหนดพันธกิจ คือ “บริษัทมีความเชี่ยวชาญในการตอบโจทย์ลูกค้าด้วยบริการด้านโลจิสติกส์ โดยใช้นวัตกรรมอย่างชาญฉลาด และมีความน่าเชื่อถือ”

นอกจากนี้บริษัทฯ มีกำหนดเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจภายในระยะ 3 ปีข้างหน้า ดังนี้

1. เป็นบริษัทฯ ชื่อนำผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศแบบครบวงจร มีเครือข่ายและขยายสาขาให้ครอบคลุมภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก และมีแผนในการขยายธุรกิจไปยังธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อรักษาอัตราการเติบโตอย่างยั่งยืนสำหรับรองรับความต้องการของลูกค้าที่เพิ่มขึ้น ในอนาคตได้
2. บริษัทฯ เน้นการให้บริการด้าน Logistics Solutions เพื่อตอบโจทย์แก่ลูกค้าที่หลากหลาย และรักษาสถานะลูกค้าปัจจุบัน รองรับการพัฒนาฐานลูกค้าใหม่ รองรับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) แผนยุทธศาสตร์ภายใต้ไทยแลนด์ 4.0 ของรัฐบาลไทย และเพื่อให้บริษัทสามารถเติบโตได้อย่างต่อเนื่องในอนาคต
3. บริษัทฯ มีแผนเน้นการให้บริการที่มีอัตรากำไรขั้นต้นในเกณฑ์ดี เพื่อรักษาความสามารถในการทำกำไรขั้นต้น ให้อยู่ในระดับที่แข่งขันได้ในอุตสาหกรรม และสร้างผลตอบแทนให้แก่ผู้ถือหุ้นได้มากขึ้น

#### 1.2 ประวัติความเป็นมาและการเปลี่ยนแปลงพัฒนาการที่สำคัญ

บริษัท ไวส์ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท” หรือ “WICE”) ย่อมาจาก **Worldwide Industrial Commercial Enterprise** (เดิมชื่อ บริษัท ไวส์เฟรทเซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด) เริ่มดำเนินธุรกิจให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในปี 2536 ซึ่งเน้นการให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยมีเส้นทางหลัก คือ ไทย-สหรัฐอเมริกา ด้วยทุนจดทะเบียน 1.00 ล้านบาท โดยเป็นการร่วมทุนระหว่างกลุ่มนักลงทุนชาวไทยรวม 70% และกลุ่มบริษัท Wice Group ซึ่งเป็นกลุ่มบริษัทต่างชาติที่มีชื่อเสียงด้านธุรกิจเฟรท (Freight) ตั้งอยู่ในประเทศสิงคโปร์และเขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนรวม 30% ต่อมาบริษัทได้ขยายการให้บริการครอบคลุมการให้บริการด้านพิธีการทางศุลกากร

โดยในปี 2545 และ ปี 2547 กลุ่มนางอารยา คงสุนทร ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทได้มีการซื้อหุ้นของบริษัทจากกลุ่มหุ้นส่วนชาวฮ่องกงและชาวสิงคโปร์ ตามลำดับ ส่งผลให้บริษัทถือหุ้นโดยคนไทย 100% และเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ บริษัทได้มีการปรับโครงสร้างกลุ่มบริษัทใหม่ ในเดือนพฤศจิกายน ปี 2556 โดยวิธีการควบบริษัท (Amalgamation) ระหว่าง บริษัท ไวส์เฟรทเซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด, บริษัท พร็อพเพอร์ตี้ แอนด์ โลจิสติกส์ จำกัด, และ บริษัท ไวส์ โลจิสติกส์ จำกัด จัดตั้งเป็นบริษัทใหม่ แต่ยังคงใช้ชื่อเดิม คือ บริษัท ไวส์เฟรทเซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด โดยมีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วเป็น 15.00 ล้านบาท และมีสำนักงานให้บริการอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ในเดือนธันวาคม ปี 2556 บริษัทได้เพิ่มทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วเป็น 180.00 ล้านบาท และเข้าถือหุ้นร้อยละ 99.99 ในบริษัท ชันเอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด ทั้งนี้ บริษัทได้ดำเนินการแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด และเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ไวส์ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2558 โดยมีทุนจดทะเบียน 300,000,000 บาท (ทุนชำระแล้ว 225 ล้านบาท) ต่อมาได้มีการซื้อหุ้นสามัญของ Sun Express Logistics Pte. Ltd. (SEL) จำนวน 700,000 หุ้น ประเทศสิงคโปร์ โดยวิธีการแลกหุ้นสามัญ (Share Swap) และชำระด้วยเงินสด และการเพิ่มทุนด้วยการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่บุคคลในวงจำกัดแบบเฉพาะเจาะจง จำนวน 51,899,500 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.50 บาท ทำให้บริษัทมีทุนจดทะเบียน 325,949,750 บาท (ทุนชำระแล้ว 325,949,750.00 บาท)

## ข้อมูลบริษัทย่อย

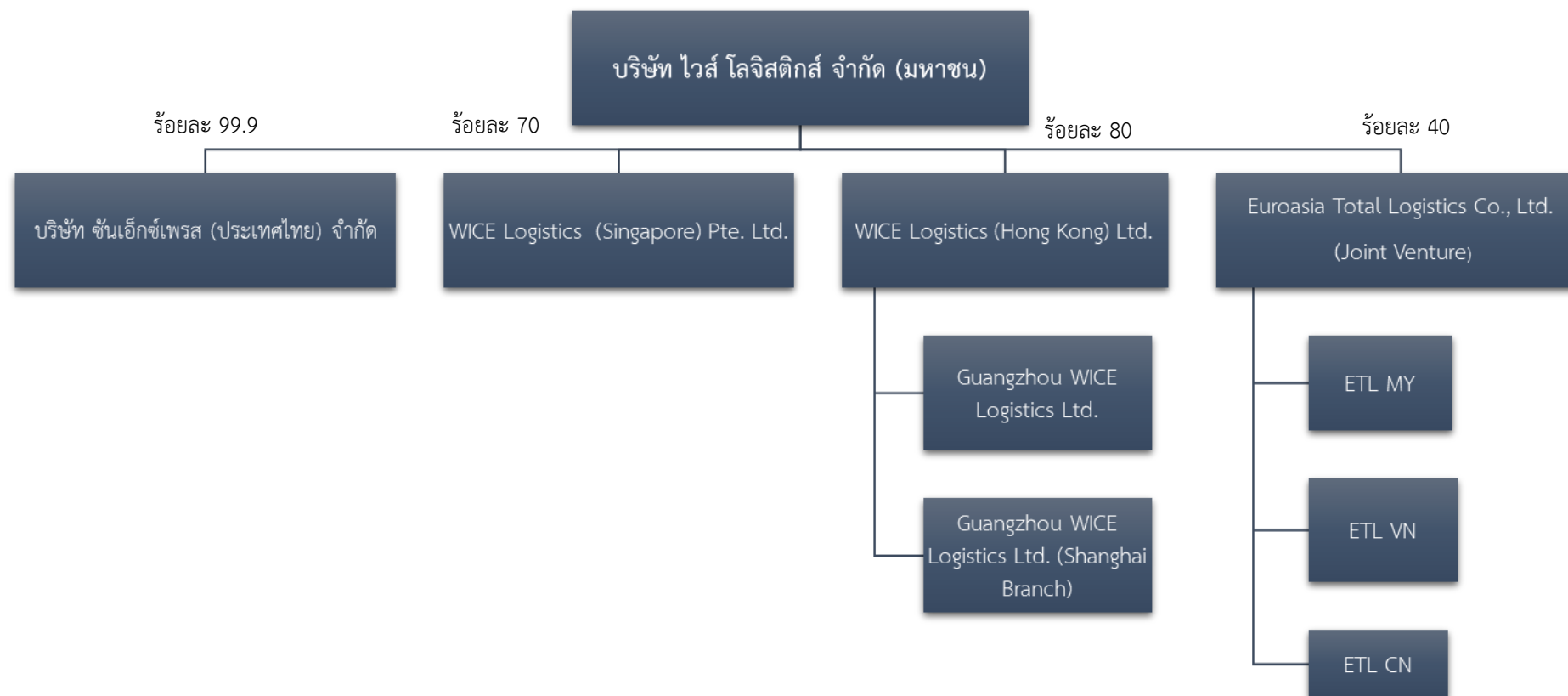
- บริษัท ซันเอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด (“SUN”) ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2545 ด้วยทุนจดทะเบียน 3.00 ล้านบาท โดยการลงทุนร่วมกันระหว่างกลุ่มนักลงทุนชาวไทยรวม 60% และกลุ่มนักลงทุนชาวสิงคโปร์และชาวฮ่องกงรวม 40% เพื่อดำเนินธุรกิจให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งให้บริการด้านพิธีการทางศุลกากร ซึ่งเน้นการให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยมีสาขาตั้งอยู่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบันบริษัทเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ร้อยละ 99.99 ของทุนชำระแล้ว ปัจจุบัน SUN มีทุนจดทะเบียนและชำระแล้วทั้งสิ้น 54.00 ล้านบาท
- บริษัท WICE Logistics (Singapore) Pte. Ltd. (เดิม Sun Express Logistics Pte. Ltd. (“SEL”)) ซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 5 มกราคม 2545 บริษัทที่จัดตั้ง อยู่ในประเทศสิงคโปร์ จากกลุ่มนายลิ้ม เมง ปุย ผู้ถือหุ้นใหญ่ซึ่งประกอบด้วยนายลิ้ม เมง ปุย นายเลียน ฮก ลุง และนางสาวซู ยี โนจ จำนวน 700,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 เหรียญดอลลาร์สิงคโปร์ คิดเป็นร้อยละ 100 ของหุ้นสามัญ และในวันที่ 15 สิงหาคม 2559 บริษัท ไวส์โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) ได้เข้าซื้อหุ้นสามัญของ บริษัท Sun Express Logistics Pte. Ltd. (“SEL”) เป็นจำนวน 70 % ของหุ้นสามัญทั้งหมด พร้อมทั้งเข้าเป็นกรรมการของบริษัท โดยที่ผู้บริหารเดิมของ SEL ยังคงดำรงตำแหน่งผู้บริหารของ SEL ต่อไปอีก 4 ปีนับจากวันที่มีการตกลง  
บริษัท WICE Logistics (Singapore) Pte. Ltd เป็นบริษัทฯ รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศชั้นนำในประเทศสิงคโปร์ ให้บริการครบวงจร มีเที่ยวบินที่หลากหลาย ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ 24 ชั่วโมง มีที่ตั้งสำนักงานและคลังสินค้าอยู่ใน สนามบินชางจี เขตการค้าเสรี (Changi Free Zone Airport) และยังได้รับสิทธิในการขนส่งผ่านพาเลตของสายการบินโดยตรง (ULD-Unit Load Device) ทำให้ได้รับความสะดวกและรวดเร็วในการขนส่งสินค้า ([www.sunexp.com.sg](http://www.sunexp.com.sg))
- บริษัท WICE Logistics (Hong Kong) (เดิม Universal Worldwide Transportation Limited (“UWT”)) ซึ่งก่อตั้งขึ้นปี 2535 ให้บริการขนส่งทางอากาศและทางทะเลภายใต้การควบคุมของ Master Air Waybills และ Ocean Bill of Ladings ไปยังยุโรป เอเชียตะวันออก รวมถึงจีนแผ่นดินใหญ่จากฮ่องกง และมีสาขาย่อย Guangzhou และ Shanghai และเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2561 บริษัท ไวส์ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) ได้ทำสัญญาเข้าซื้อหุ้นสามัญของ Universal Worldwide Transportation Limited (“UWT”) จำนวน 80,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 เหรียญดอลลาร์ฮ่องกง คิดเป็นร้อยละ 80 ของหุ้นสามัญทั้งหมด มูลค่าลงทุนในการเข้าซื้อหุ้นสามัญคิดเป็นจำนวนเงินรวมประมาณ 3,379,677 เหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ หรือเทียบเท่า 115,030,686.372 บาท ([www.wice-china.com](http://www.wice-china.com))
- บริษัท ยูโรเอเชีย โทเทิล โลจิสติกส์ จำกัด (EUROASIA TOTAL LOGISTICS CO., LTD.) (Joint Venture) โดยเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2561 WICE ได้ร่วมลงทุนก่อตั้งบริษัทร่วมทุนแห่งใหม่ เพื่อดำเนินธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ขนส่งข้ามพรมแดน (Cross – Border Transport Services) ระหว่างประเทศจีน ฮ่องกง และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กับ Mr. Lee Yik Chieh (Malaysian) และ นางสาวกฤชวรรณ ชื้อเจริญชัย โดย WICE ลงทุนในสัดส่วน 40% และมีอำนาจควบคุมดูแลทางการเงิน

# พัฒนาการที่สำคัญของ WICE

|      |   |
|------|---|
| 2536 | ก่อตั้งบริษัท ไวส์เพรท เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด<br>ร่วมทุนกับไวส์กรุ๊ปจากฮ่องกงและสิงคโปร์  |
| 2545 | ขยายการบริการด้านพิธีการศุลกากร<br>เข้าร่วมสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA)  |
| 2546 | ไวส์มีคนไทยเป็นเจ้าของ 100%<br>เชี่ยวชาญการบริการขนส่งสินค้าระหว่างไทย – USA  |
| 2549 | ย้ายสำนักงานสู่ WICE Place<br>ขยายสำนักงานเพิ่ม ณ สนามบินสุวรรณภูมิ   |
| 2552 | ขยายสำนักงานเพิ่ม ณ อำเภอแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี   |
| 2555 | ขยายการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกในประเทศ<br>ได้รางวัลสุดยอด SMEs แห่งชาติ   |
| 2557 | เพิ่มทุนเป็น 225 ล้านบาท<br>แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน โดยใช้ชื่อ “บริษัท ไวส์ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)” “WICE”   |
| 2558 | เพิ่มทุนเป็น 300 ล้านบาท<br>เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET)  |
| 2559 | เพิ่มทุนเป็น 325 ล้านบาท<br>ผ่านการรับรอง “มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก” หรือ “Q Mark” โดยกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม<br>เข้าซื้อกิจการ SUN Express (Singapore) Pte. Ltd. 70% ภายหลังเปลี่ยนชื่อเป็น “WICE Logistics (Singapore) Pte. Ltd” |
| 2560 | ผ่านการรับรองโดยโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC)<br>เป็นผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ (Authorized Economic Operator : AEO)   |
| 2561 | เข้าซื้อกิจการ Universal Worldwide Transportation Limited (“UWT”) 80% ภายหลังเปลี่ยนชื่อเป็น “WICE Logistics (Hong Kong)”<br>ก่อตั้งบริษัทร่วมทุนใหม่ (Joint Venture) ในชื่อ “บริษัท ยูโรเอเชีย โทเทิล โลจิสติกส์ จำกัด” สัดส่วนการลงทุน 40%          |

# โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีโครงสร้างการถือหุ้นในบริษัทย่อย ดังนี้



## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

### 2.1 โครงสร้างรายได้แยกตามประเภทการบริการ

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้จากการประกอบธุรกิจหลัก ดังนี้

| ประเภทของรายได้   | 2557          |               | 2558          |               | 2559           |               | 2560           |               | 2561           |               |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|
|   | ล้านบาท       | ร้อยละ        | ล้านบาท       | ร้อยละ        | ล้านบาท        | ร้อยละ        | ล้านบาท        | ร้อยละ        | ล้านบาท        | ร้อยละ        |
| 1. จัดการขนส่งสินค้าทางทะเล<br>(Sea Freight)  | 377.29        | 55.75         | 396.17        | 57.46         | 503.93         | 48.66         | 635.03         | 45.28         | 610.64         | 33.00%        |
| 2. จัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ<br>(Air Freight)   | 170.57        | 25.20         | 152.37        | 22.10         | 293.76         | 28.37         | 465.59         | 33.20         | 854.74         | 46.20%        |
| 3. คลังสินค้า,พิธีการศุลกากรและ<br>การขนส่งในประเทศ (Warehouse,<br>Customs and Transport) | 122.34        | 18.08         | 132.99        | 19.29         | 224.79         | 21.70         | 295.75         | 21.09         | 366.73         | 19.82%        |
| <b>รวมรายได้จากการให้บริการ</b>   | <b>670.20</b> | <b>99.03</b>  | <b>681.53</b> | <b>98.85</b>  | <b>1022.48</b> | <b>98.73</b>  | <b>1396.37</b> | <b>99.57</b>  | <b>1832.11</b> | <b>99.02%</b> |
| รายได้อื่น**  | 6.57          | 0.97          | 7.94          | 1.15          | 13.15          | 1.27          | 5.96           | 0.43          | 18.00          | 0.98%         |
| <b>รวมรายได้</b>  | <b>676.77</b> | <b>100.00</b> | <b>689.47</b> | <b>100.00</b> | <b>1035.63</b> | <b>100.00</b> | <b>1402.33</b> | <b>100.00</b> | <b>1850.12</b> | <b>100%</b>   |

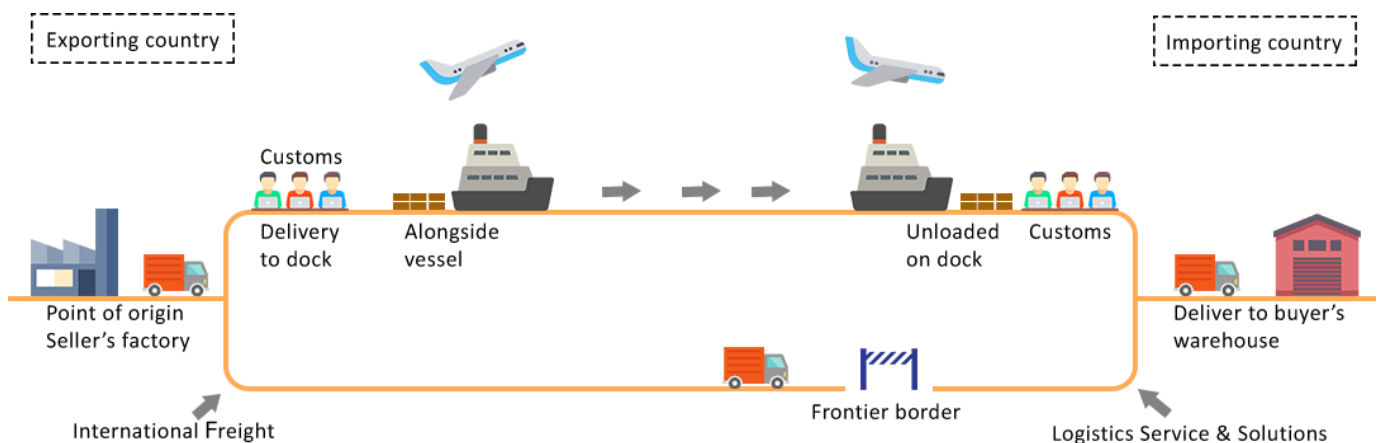
หมายเหตุ : \*\* รายได้อื่นๆ เช่นกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ดอกเบี้ยรับ กำไรขาดทุนจากการขายเงินลงทุน เป็นต้น

### รายละเอียดของผลิตภัณฑ์และบริการ

#### ลักษณะการให้บริการ

บริษัท ไวส์ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศแบบครบวงจร (International Logistics Services and Solutions Provider) ทั้งการนำเข้าและส่งออก โดยการขนส่งทั้งทางทะเล (แบบเต็มตู้และแบบไม่เต็มตู้) และทางอากาศ และการให้บริการด้านพิธีการศุลกากร และการขนส่งในประเทศ เพื่อรองรับความต้องการที่หลากหลายของลูกค้า รวมถึงการให้บริการขนส่งสินค้าแบบประตูสู่ประตู (Door to Door) คือ การให้บริการบริหารจัดการขนส่งตั้งแต่หน้าประตูโรงงานลูกค้าต้นทางเพื่อส่งมอบไปยังหน้าประตูโรงงานลูกค้าปลายทาง โดยผู้ส่งออกเป็นผู้รับผิดชอบภาระค่าขนส่ง และแบบ Ex-work คือ การให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าที่ผู้นำเข้ารับผิดชอบภาระค่าขนส่งตั้งแต่หน้าประตูโรงงานผู้ส่งออกไปจนถึงมือผู้รับปลายทาง

#### แผนภาพการให้บริการโลจิสติกส์ (International Logistics Flow)



บริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) ทั้งนำเข้าและส่งออก ด้วยการขนส่งทางทะเลและการขนส่งทางอากาศครอบคลุมกว่า 100 ประเทศ โดยทีมงานผู้มีความรู้ประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านระบบโลจิสติกส์ที่พร้อมเป็นที่ปรึกษาและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ตลอดจนวางแผนและออกแบบเส้นทางการขนส่งให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้าเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยคำนึงถึงระยะเวลาในการขนส่ง ต้นทุนในการขนส่ง ประเภท/ ลักษณะของสินค้าที่ขนส่ง ความสะดวกต่อลูกค้าในการจัดการขนส่ง เป็นต้น บริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศประเภทที่ไม่มีเรือ/ เครื่องบินเป็นของตนเอง (Non-Vessel Operation Common Carrier หรือ N.V.O.C.C.) ซึ่งบริษัทฯ และบริษัทย่อยจะจัดหาเรือหรือเครื่องบินจากผู้ประกอบการขนส่ง คือสายการบินหรือสายการบินที่เหมาะสมเพื่อให้บริการแก่ลูกค้า ตลอดจนประสานงานกับตัวแทนต่างประเทศ (Oversea Agent) ซึ่งถือเป็นคู่ค้าทางธุรกิจ (Business Partner) ของบริษัทฯ ในประเทศต่างๆ ในการดำเนินการจัดการเพื่อให้สินค้าถึงผู้รับอย่างปลอดภัยตามเวลาที่กำหนด การให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของบริษัทฯ และบริษัทย่อยสามารถแบ่งได้ดังนี้

**1. การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางทะเล (Sea Freight):** บริษัทฯ เป็นผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเน้นการให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยบริษัทฯ จะเป็นผู้จัดหาเรือและตู้คอนเทนเนอร์จากสายการบินเรือชั้นนำที่มีชื่อเสียงเชื่อถือได้ ซึ่งบริษัทฯ จะเป็นผู้พิจารณาติดต่อสายการบินเรือดำเนินการต่อรองและจองระวางเรือที่เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้าแต่ละราย ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ขยายเครือข่ายโดยเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกต่างๆ เช่น CGLN ภายใต้ WCA Family Network ทำให้ปัจจุบันบริษัทฯ สามารถให้บริการบริหารจัดการขนส่งทางทะเลครอบคลุมท่าเรือหลักในเขตการค้าสำคัญในประเทศต่างๆ โดยตลาดหลักยังคงเป็นตลาดสหรัฐอเมริกา เนื่องจากบริษัทมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในเส้นทางการขนส่งไทย-สหรัฐอเมริกาตั้งแต่แรกเริ่ม สำหรับตลาดหลักรองลงมา คือ ประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น และประเทศฟิลิปปินส์

การขนส่งสินค้าโดยเรือสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ มีต้นทุนในการขนส่งที่ถูกกว่าการขนส่งสินค้าทางเครื่องบิน เหมาะสำหรับการขนส่งที่ไม่เร่งด่วน โดยสินค้าหลักๆ ได้แก่ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ (สินค้าสำเร็จรูป) ชิ้นส่วนยานยนต์ โครงสร้างเหล็กและวัสดุก่อสร้าง อาหารกระป๋อง เป็นต้น การขนส่งทางเรือจะบรรจุสินค้าลงในตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งช่วยให้การเคลื่อนย้ายสินค้านั้นรวดเร็วและสะดวกยิ่งขึ้น โดยตู้คอนเทนเนอร์จะแบ่งออกเป็น 2 ขนาดหลักๆ คือ ขนาด 20 ฟุต เหมาะกับการใช้งานบรรจุสินค้าที่มีน้ำหนักมากแต่มีปริมาณน้อย และ ขนาด 40 ฟุต เหมาะกับการใช้งานบรรจุสินค้าที่มีน้ำหนักน้อยแต่มีปริมาณมาก นอกจากนี้ ตู้คอนเทนเนอร์ยังมีรูปแบบต่างๆ เช่น ตู้คอนเทนเนอร์แบบแห้ง (Dry) แบบควบคุมอุณหภูมิ (Reefer) แบบเปิดหลังคา (Open Top) เป็นต้น เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าและให้เหมาะกับประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

#### ปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ปี 2556 – 2561

หน่วย : TUE\*

| ประเภทการให้บริการ    | ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ต่อปี |       |        |        |        |        |
|-----------------------|---------------------------|-------|--------|--------|--------|--------|
|                       | 2556                      | 2557  | 2558   | 2559   | 2560   | 2561   |
| สินค้าขาออก (Export)  | 6,087                     | 6,315 | 11,645 | 15,268 | 18,870 | 18,590 |
| สินค้าขาเข้า (Import) | 3,235                     | 3,529 | 5,917  | 6,150  | 8,527  | 8,777  |
| รวม                   | 9,322                     | 9,844 | 17,562 | 21,418 | 27,397 | 27,367 |

หมายเหตุ: \* Twenty Foot Equipment Unit หรือตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต

การขนส่งทางทะเลสามารถแบ่งเป็น 2 แบบ ดังนี้

- การขนส่งแบบเต็มตู้คอนเทนเนอร์ (Full Container Load: FCL) หมายถึง การบรรจุสินค้าจนเต็มตู้คอนเทนเนอร์โดยสินค้าในตู้จะเป็นของลูกค้าเพียงรายเดียว ไม่มีการร่วมใช้ตู้คอนเทนเนอร์กับลูกค้ารายอื่นๆ เหมาะสำหรับลูกค้าที่มีการขนส่งสินค้าปริมาณมาก โดยหลังจากบรรจุสินค้าจนเต็มตู้แล้วจะไม่มีการเปิดตู้จนกว่าจะถึงจุดหมายปลายทาง บริษัทฯ จะเป็นผู้ดำเนินการตั้งแต่การติดต่อสายการเดินเรือ ต่อร่องการวางเรือ จอกระวางเรือ จัดหาตู้คอนเทนเนอร์ที่เหมาะสมกับสินค้า ออกแบบเส้นทางการขนส่ง ส่งมอบสินค้าลงเรือ ตลอดจนติดตามสถานะของสินค้าจนถึงท่าเรือปลายทาง จัดการด้านเอกสารพิธีการศุลกากร ตลอดจนประสานงานกับตัวแทนต่างประเทศในการส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับ ทั้งนี้ ลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่ม ผู้นำเข้า-ส่งออก
- การขนส่งแบบไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ (Less than Container Load: LCL) หมายถึง การบรรจุสินค้าไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ โดยสินค้าในตู้จะเป็นของลูกค้ามากกว่าหนึ่งราย ซึ่งต้องร่วมแบ่งใช้พื้นที่ตู้คอนเทนเนอร์เดียวกัน ส่วนใหญ่จะเป็นลูกค้าที่มีปริมาณขนส่งไม่มากพอที่จะเช่าตู้คอนเทนเนอร์ทั้งตู้เพื่อบรรจุสินค้าเฉพาะของตนเอง บริษัทฯ จะทำหน้าที่เป็นผู้รวบรวมสินค้าจากลูกค้าแล้วนำมาบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ โดยจะมีการคำนวณพื้นที่ในการจัดวางและจัดทำเป็นแผนงาน (Consol Plan) ส่งให้กับผู้รับบรรจุสินค้าลงตู้ที่ท่าเรือ โดยจะมีสถานีสำหรับการบรรจุสินค้าเข้าตู้หรือแยกออกจากตู้ เรียกว่า Container Freight Station



**2. การจัดการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ (Air Freight):** บริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเน้นการให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยการขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นการขนส่งที่มีศักยภาพสูง เหมาะกับการขนส่งระหว่างประเทศที่ต้องการความรวดเร็วในระยะเวลาจำกัด และเป็นการขนส่งที่ให้ความยืดหยุ่นสูงตอบสนองการเปลี่ยนแปลงและเวลาได้เป็นอย่างดีและมีต้นทุนที่สูงกว่าการขนส่งทางเรือสินค้าส่วนใหญ่ที่ขนส่งทางอากาศจะมีปริมาณค่อนข้างน้อยหรือมีมูลค่าสูงและต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ ซึ่งบริษัทย่อยจะเป็นผู้ติดต่อและจองระวางสายการบินตามตารางเวลาและข้อกำหนดที่ลูกค้าต้องการ โดยคำนึงถึงความรวดเร็ว ความตรงต่อเวลา และการประหยัดต้นทุนให้ลูกค้า โดยสามารถให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศได้ครอบคลุมเขตการค้าสำคัญในประเทศต่างๆ ซึ่งตลาดหลักจะเป็นตลาดในแถบเอเชีย เช่น ประเทศสิงคโปร์ ฮองกง ประเทศจีน เป็นต้น สินค้าส่วนใหญ่จะเป็นชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์

การจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ ให้ความสำคัญกับความรวดเร็วและความชำนาญในตัวสินค้า โดยเฉพาะสินค้าในกลุ่มอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งบริษัทย่อยสามารถให้บริการจัดส่งสินค้าแบบเร่งด่วนภายใน 24 ชั่วโมง จากสิงคโปร์มากรุงเทพฯ แบบประตูถึงประตู (Door-to-



Door)ถือเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับบริการ โดยสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่นำเข้าจากประเทศสิงคโปร์มาประกอบในประเทศไทย นอกจากนี้ บริษัทก็ยังมีการให้บริการเสริมสำหรับลูกค้าที่ต้องการให้จัดการขนส่งสินค้ากรณีฉุกเฉิน เช่น การให้บริการรับหิ้วสินค้าแบบถึงมือผู้รับ (Hand Carrier) ภายใน 24 ชั่วโมง เส้นทางเชียงใหม่-กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ เป็นต้น นอกจากการให้บริการจัดการขนส่งดังกล่าวแล้ว บริษัทก็ยังให้บริการให้คำปรึกษาในการจัดการระบบโลจิสติกส์ โดยร่วมกับลูกค้าในการคิดหาวิธีการจัดการระบบโลจิสติกส์เพื่อประหยัดต้นทุนในการขนส่งให้กับลูกค้า ในลักษณะการรวมสินค้าจากหลายๆ Supplier ของลูกค้ารายใดรายหนึ่ง (Combined Cargo) แล้วจัดส่งพร้อมกัน เพื่อประหยัดต้นทุนในการขนส่ง

**ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ ปี 2556- ปี 2561**

หน่วย : ตัน

| ประเภทการให้บริการ    | ปริมาณขนส่งต่อปี |       |       |       |       |        |
|-----------------------|------------------|-------|-------|-------|-------|--------|
|                       | 2556             | 2557  | 2558  | 2559  | 2560  | 2561   |
| สินค้าขาออก (Export)  | 1,583            | 1,664 | 1,182 | 1,185 | 2,634 | 9,016  |
| สินค้าขาเข้า (Import) | 4,474            | 3,448 | 3,049 | 3,530 | 4,290 | 8,597  |
| รวม                   | 6,057            | 5,112 | 4,231 | 4,715 | 6,924 | 17,613 |



**3. การให้บริการด้านพิธีการศุลกากรและการขนส่งในประเทศ (Customs Broker and Transport):** บริษัทฯ มีนโยบายการให้บริการด้านพิธีการศุลกากรควบคู่ไปกับการให้บริการขนส่งในประเทศ

**การให้บริการด้านพิธีการศุลกากร(Customs Broker)**

การนำเข้าหรือส่งออกสินค้าระหว่างประเทศต้องผ่านพิธีการศุลกากรก่อนนำสินค้าขึ้นหรือลงเรือ/เครื่องบิน โดยบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการให้บริการด้านพิธีการศุลกากรและเป็นตัวแทนในการออกสินค้า รวมถึงการจัดเตรียมเอกสารและการให้คำแนะนำเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ทางภาษีในการนำเข้า-ส่งออกให้แก่ลูกค้า ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวต้องอาศัยผู้ชำนาญการด้านพิธีการศุลกากร ซึ่งต้องมีความรู้ความเข้าใจกฎระเบียบเกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออก บริษัทฯ ที่ให้บริการด้านพิธีการศุลกากรจะต้องมีผู้ชำนาญการศุลกากรประจำสำนักงานอย่างน้อย 1 คน ซึ่งจะต้องไปสอบกับกรมศุลกากร ปัจจุบันบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีผู้ชำนาญการศุลกากรจำนวน 7 คน และมีที่ปรึกษาอาวุโส ซึ่งเป็นอดีตผู้อำนวยการด้านพิธีการศุลกากร (ปัจจุบันเกษียณอายุแล้ว)

ทั้งนี้ การเป็นตัวแทนออกสินค้าจะแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ ผู้ประกอบการระดับมาตรฐานทั่วไป และผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ (Authorized Economic Operator หรือ AEO) ปัจจุบันบริษัทฯ เป็นตัวแทนออกสินค้าระดับมาตรฐาน AEO ซึ่งจะเป็นที่ยอมรับในระดับสากล การยกระดับมาตรฐานเป็น AEO ต้องมีคุณสมบัติผ่านเกณฑ์ตามที่กรมศุลกากรกำหนด และมีการทบทวนสถานภาพทุก 3 ปี ซึ่งบริษัทฯ ได้ยกระดับเป็นตัวแทนออกของ AEO ในปี 2559 ตามแผนดำเนินงานโดยสิทธิพิเศษของตัวแทนออกของระดับมาตรฐาน AEO ได้แก่ การยกเว้นการตรวจสอบสินค้า การยกเว้นการชักตัวอย่างสินค้าที่ส่งออก สามารถใช้หลักประกันการเป็นตัวแทนออกของระดับมาตรฐาน AEO แทนการวางเงินหรือหลักประกันของผู้ขนส่ง เป็นต้น ทำให้การดำเนินการด้านพิธีการศุลกากรและการตรวจปล่อยสินค้ามีความรวดเร็วขึ้น และสร้างความน่าเชื่อถือให้กับบริษัทและบริษัทย่อยมากขึ้น



**ปริมาณงานพิธีการศุลกากร ปี 2557-2561**

| รายการ         | ปริมาณงานต่อปี |        |        |        |        |
|----------------|----------------|--------|--------|--------|--------|
|                | 2557           | 2558   | 2559   | 2560   | 2561   |
| จำนวน Shipment | 10,495         | 11,648 | 15,164 | 16,047 | 16,641 |
| จำนวน ตู้      | 27,995         | 28,293 | 30,689 | 32,045 | 32,886 |

**การให้บริการขนส่งสินค้าในประเทศ (Transport)**

บริษัทฯ ให้บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศเพื่อเป็นการสนับสนุนธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เป็นการให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ลูกค้า โดยบริษัทฯ ให้บริการขนส่งสินค้าในประเทศด้วยรถบรรทุกหัวลาก-หางพ่วง รถบรรทุกแบบเทกอง (Dump Truck) รถบรรทุก 6 ล้อ รถบรรทุก 4 ล้อ เป็นต้น โดยให้บริการขนส่งจากท่าเรือ/ท่าอากาศยานไปยังจุดหมายปลายทางที่ลูกค้าต้องการ เช่น โรงงาน หรือ คลังสินค้าของลูกค้า หรือ รับสินค้าจากโรงงานหรือคลังสินค้าไปยังที่ท่าเรือ/ท่าอากาศยาน

ทั้งนี้ ลูกค้าที่ใช้บริการขนส่งดังกล่าวจะเป็นลูกค้าที่ใช้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย เนื่องจากบริษัทฯ และบริษัทย่อยเห็นว่าการให้บริการดังกล่าวเป็นการเพิ่มความสะดวกให้กับลูกค้าที่ต้องการเคลื่อนย้ายสินค้าจากท่าเรือหรือท่าอากาศยานไปยังจุดหมายปลายทาง โดยบริษัทฯ และบริษัทย่อยจะเป็นผู้จัดหารถขนส่งที่เหมาะสมเพื่อให้บริการขนส่งแก่ลูกค้า ปัจจุบันบริษัทมีหน่วยงานให้บริการอยู่ที่แหลมฉบัง และบริษัทย่อยมีสาขาอยู่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยบริษัทมีรถบรรทุกขนส่งสรุปได้ดังนี้

**จำนวนรถบรรทุก ปี 2557 - 2561**

หน่วย : คัน

| รายการ         | จำนวนรถขนส่ง |      |      |      |      |
|----------------|--------------|------|------|------|------|
|                | 2557         | 2558 | 2559 | 2560 | 2561 |
| หัวลาก         | 17           | 27   | 27   | 27   | 31   |
| หางพ่วงบรรทุก  | 23           | 37   | 37   | 37   | 45   |
| รถบรรทุก 6 ล้อ | 4            | 4    | 4    | 4    | 2    |
| รถบรรทุก 4 ล้อ | 6            | 6    | 6    | 6    | 4    |
| รวมจำนวนคัน    | 50           | 74   | 74   | 74   | 82   |

**ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี 2557 - 2561**

หน่วย : ตู้

| รายการ               | ปริมาณการขนส่งต่อปี |        |        |        |        |
|----------------------|---------------------|--------|--------|--------|--------|
|                      | 2557                | 2558   | 2559   | 2560   | 2561   |
| จำนวนตู้ที่ใช้บริการ | 15,016              | 19,560 | 26,552 | 32,045 | 32,886 |

**มาตรฐานความปลอดภัยในการให้บริการขนส่งโดยรถบรรทุก**

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้คำนึงถึงมาตรฐานความปลอดภัยในการให้บริการขนส่งเป็นอันดับแรกควบคู่ไปกับความตรงต่อเวลาซึ่งบริษัทฯ และบริษัทย่อยตระหนักว่าการเลือกใช้รถที่มีสมรรถนะสูงประกอบกับการคัดสรรบุคลากรที่มีคุณภาพเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามเป้าหมาย สามารถส่งสินค้าได้ถึงจุดหมายตามกำหนดอย่างปลอดภัย โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของลูกค้าและบริษัทฯ รถขนส่งทุกคันของบริษัทฯ และบริษัทย่อยได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด และจะต้องผ่านการตรวจเช็คสภาพก่อนการใช้งาน และมีการตรวจสอบสภาพความพร้อมของพนักงานขับรถก่อนปฏิบัติงานที่ บริษัทได้ผ่านการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการรถบรรทุก จาก กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

(Q MARK) ตลอดจนได้นำระบบ GPS มาใช้เพื่อให้การดำเนินงานและการบริหารงานยานพาหนะมีประสิทธิภาพ โดยติดตั้งกับตัวรถเพื่อติดตามตำแหน่งของรถในขณะปฏิบัติงาน บันทึกและควบคุมความเร็วในการขับขี่ให้เหมาะสม เป็นต้น



**4. การให้บริการคลังสินค้า (Warehouse) :** เพื่อขยายการให้บริการครบวงจรในด้านโลจิสติกส์ บริษัทจึงได้ขยายการให้บริการคลังสินค้าเพื่อครอบคลุมความต้องการของลูกค้า โดยปัจจุบัน บริษัทให้บริการคลังสินค้าใน 3 รูปแบบ คือ

**4.1 คลังสินค้าทั่วไป (Multiusers Warehouse)** โดยเป็นคลังสินค้าสำหรับเก็บรักษาสินค้า ที่อยู่ในรูปของวัตถุดิบ หรือ สินค้าสำเร็จรูปเพื่อจัดเก็บและส่งสินค้าเข้ายังโรงงานผลิตสินค้า จัดส่งสินค้าไปยังลูกค้าของลูกค้า หรือ ใช้ในการเก็บสินค้าสำเร็จรูปของลูกค้า เพื่อ รอการจัดส่งไปยังลูกค้าในประเทศ หรือ จัดส่งไปยังต่างประเทศ

**4.2 คลังสินค้าที่ออกแบบเพื่อลูกค้าเฉพาะราย (Dedicated Warehouse)** เป็นคลังสินค้าที่ออกแบบเพื่อลูกค้าเฉพาะราย เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้ารายนั้น ๆ เช่น เป็นคลังสินค้าที่อยู่ในพื้นที่ที่ลูกค้าต้องการ โดยอาจจะอยู่ใกล้กับโรงงานของลูกค้า หรือ อยู่ใกล้กับลูกค้าของลูกค้า หรือออกแบบเพื่อตอบสนองความต้องการด้านอื่นๆ ของลูกค้า โดยขึ้นอยู่กับเงื่อนไขและข้อตกลงของบริษัท กับลูกค้า

**4.3 บริหารคลังสินค้าให้ลูกค้า (Onsite Warehouse Management)** โดยบริษัทให้บริการบริหารคลังสินค้าให้กับคลังสินค้าของลูกค้าเอง ด้วยการออกแบบขั้นตอนการปฏิบัติงานในคลังสินค้า การวางแผนกำลังคนในคลังสินค้า การจัดทำกำลังคนในการปฏิบัติการ และการควบคุมการทำงานภายในคลังสินค้าของลูกค้าให้เป็นไปตาม ดัชนีชี้วัดผลงาน (KPI) ที่ตกลงกับลูกค้า



### 5. การให้บริการด้านการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Cross Border Service : CBS)

จากการที่ประเทศไทยมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านต่างๆ ทั้งมาเลเซีย กัมพูชา ลาว พม่า ซึ่งได้มีการติดต่อค้าขายและขนส่งสินค้าตามชายแดนกันเป็นปรกติอยู่แล้ว ต่อมาได้มีการพัฒนาการขนส่งเข้าสู่ประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศดังกล่าวเพิ่มเติม เช่นการขนส่งผ่านแดนไปยังสิงคโปร์ผ่านทางมาเลเซีย การขนส่งผ่านแดนไปยังเวียดนาม ผ่านทางลาว ในปัจจุบันนี้ ได้มีการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องเข้าสู่ประเทศที่มีพรมแดนเชื่อมโยงติดต่อกันเพิ่มเติม เช่นการขนส่งผ่านแดนไปยังจีน ผ่านทางเวียดนามและลาว ในปัจจุบันนี้บริษัทฯ สามารถให้บริการขนส่งสินค้าผ่านแดนจากสิงคโปร์ ไปยังจีนได้ โดยการรับสินค้าจากสิงคโปร์ และดำเนินการขนส่งผ่านมาเลเซีย ไทย ลาว และเวียดนาม ก่อนเข้าสู่ประเทศจีน

เส้นทางที่บริษัทฯ ให้บริการเป็นประจำในปัจจุบัน

| No | Route    | From    |          | To               |           |  | Distance (KM) | Time (Day) |
|----|----------|---------|----------|------------------|-----------|--|---------------|------------|
| 1  | Southern | Bangkok | Thailand | Penang           | Malaysia  |    | 1,150 km      | 2 days     |
| 2  | Southern | Bangkok | Thailand | Kuala Lumpur     | Malaysia  |    | 1,460 km      | 3 days     |
| 3  | Southern | Bangkok | Thailand | Johor Bahru      | Malaysia  |    | 1,970 km      | 3 days     |
| 4  | Southern | Bangkok | Thailand | Singapore        | Singapore |    | 2,000 km      | 3 days     |
| 5  | Western  | Bangkok | Thailand | Rangoon(Yangon)  | Myanmar   |    | 987 km        | 2-3 days   |
| 6  | Eastern  | Bangkok | Thailand | Phnompenh        | Cambodia  |    | 730 km        | 1 day      |
| 7  | Eastern  | Bangkok | Thailand | Vientiane        | Laos      |    | 650 km        | 1 day      |
| 8  | Eastern  | Bangkok | Thailand | Hanoi            | Vietnam   |   | 1,600 km      | 2 days     |
| 9  | Eastern  | Bangkok | Thailand | Ho Chi Minh City | Vietnam   |  | 1,050 km      | 2 days     |
| 10 | Northern | Bangkok | Thailand | Shenzhen         | China     |  | 2,600 km      | 4 days     |
| 11 | Northern | Bangkok | Thailand | Guangzhou        | China     |  | 2,500 km      | 4 days     |
| 12 | Northern | Bangkok | Thailand | Changsha         | China     |  | 2,810 km      | 4 days     |
| 13 | Northern | Bangkok | Thailand | Chongqing        | China     |  | 2,650 km      | 4 days     |
| 14 | Northern | Bangkok | Thailand | Shanghai         | China     |  | 3,865 km      | 5 days     |
| 15 | Northern | Bangkok | Thailand | Beijing          | China     |  | 4,400 km      | 6-7 days   |
| 16 | Northern | Bangkok | Thailand | Tianjin          | China     |  | 4,350 km      | 6-7 days   |
| 17 | Northern | Bangkok | Thailand | Hong Kong        | Hong Kong |  | 2,650 km      | 4 days     |

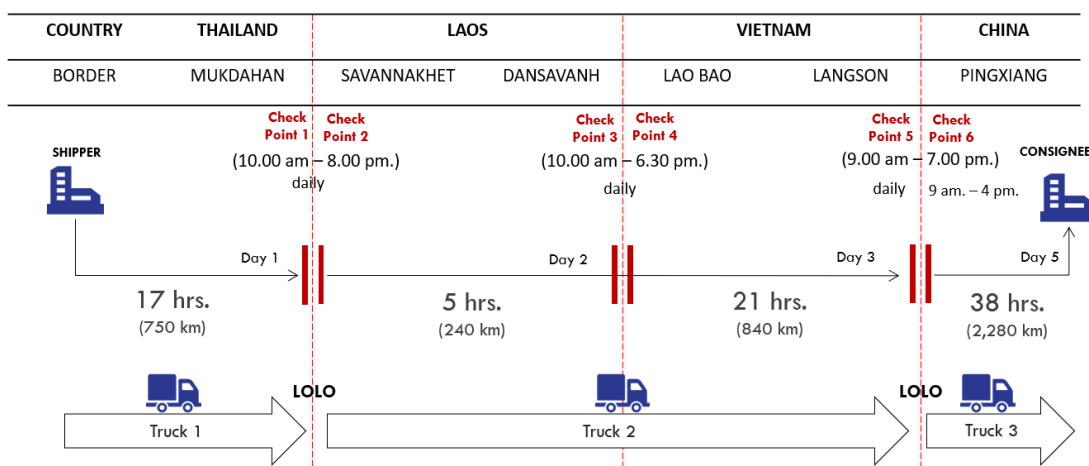
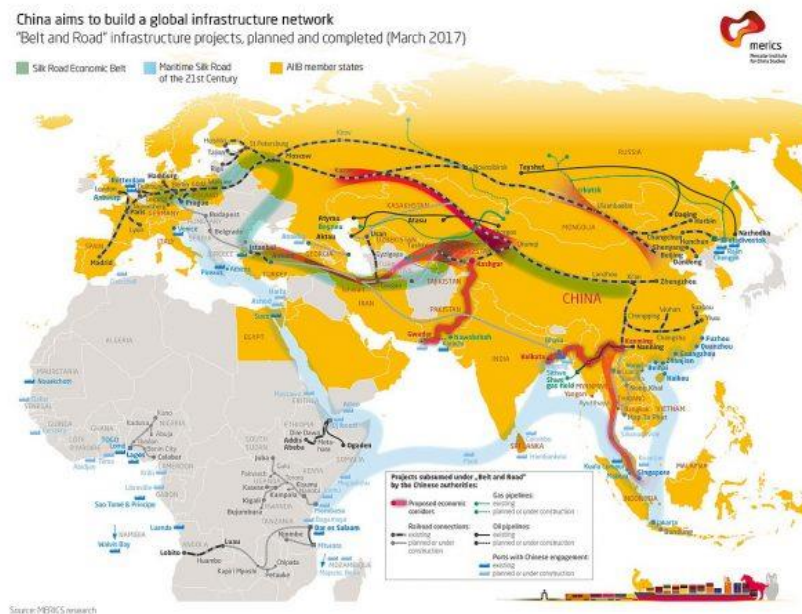


สาเหตุที่บริษัทฯ เน้นการให้บริการในเส้นทางนี้เนื่องจากเป็นพื้นที่ตลาดหลักของลูกค้าอยู่แล้ว อีกทั้งที่ผ่านมาการขนส่งสินค้าทางทะเลประสบปัญหาด้านต่างๆ ทั้งสภาพภูมิอากาศ ความคับคั่งของปริมาณตู้สินค้า ทำให้การขนส่งเกิดความล่าช้า การให้บริการ Cross Border Service (CBS) จึงเป็นอีกหนึ่งทางเลือกให้กับลูกค้าของบริษัทฯ

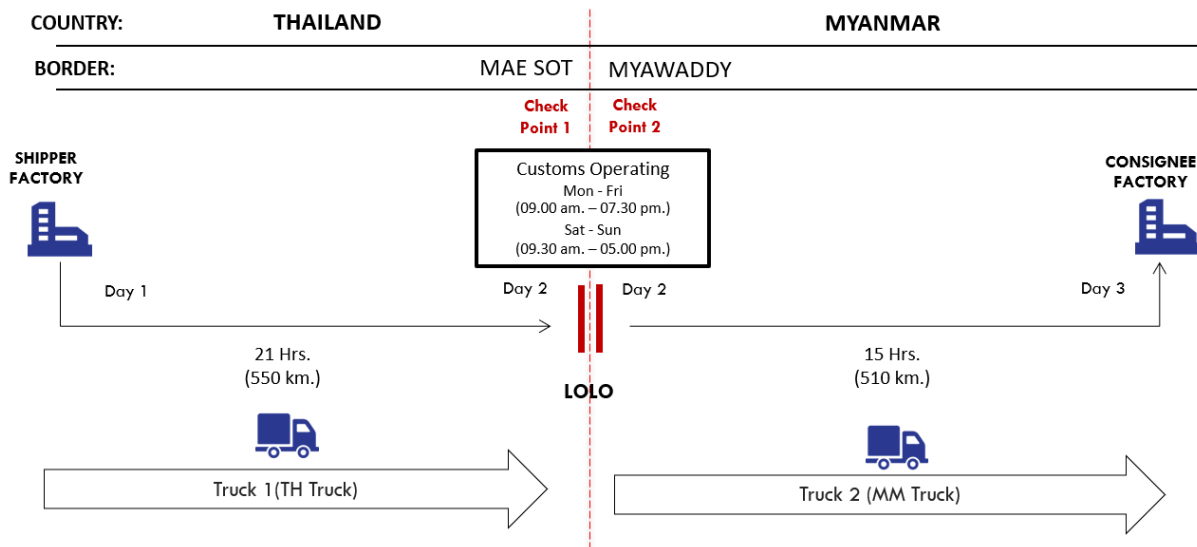
อีกทั้งเส้นทางนี้เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียน-จีน และการขนส่งโดยเส้นทางนี้สามารถที่จะเชื่อมต่อ การขนส่งโดยรถไฟบรรทุกสินค้าจากจีน (China Railways Express) ไปยังประเทศต่างๆ ในทวีปยุโรป ภายใต้โครงการ One Belt, One Road (OBOR) ของประเทศจีน

ในปัจจุบันบริษัทฯ เน้นให้บริการ Cross Border Service (CBS) ทั้งในรูปแบบของ Full Truck Load (FTL) และ Less than Truck Load (LTL) ผ่านสองเส้นทางหลัก ได้แก่

1. ไทย-จีน
2. ไทย-พม่า







รูปแบบการให้บริการขนส่งผ่านแดน FTL ไทย-พม่า

การให้บริการ Cross Border Service (CBS) ในรูปแบบของ Full Truck Load (FTL) ของบริษัทฯ มีความแตกต่างจากผู้ให้บริการอื่นๆ ในตลาด ดังนี้

1. ตู้สินค้าที่ลูกค้าผู้ส่งสินค้าทำการบรรจุสินค้าที่โรงงาน (ต้นทาง) จะเป็นตู้สินค้าตู้เดียวกับที่ลูกค้าผู้รับสินค้าได้รับที่ปลายทาง
2. บริษัทฯ ใช้ระบบ LoLo ในแต่ละด่านชายแดน ในการการยกตู้สินค้าทั้งตู้จากรถคันหนึ่งไปยังรถอีกคันหนึ่ง โดยวิธีนี้ สินค้าจะไม่มีการ Transload หรือการ Unload สินค้าออกจากตู้หนึ่ง ไป Load ใส่อีกตู้หนึ่ง ตามด่านชายแดนต่างๆ ทำให้ลดความเสียหายของสินค้า
3. รถของบริษัทฯ ติดตั้งระบบ Air Suspension เพื่อลดการสั่นสะเทือน ตลอดเส้นทางขนส่ง ซึ่งเป็นระบบที่ช่วยลดความเสียหายที่จะเกิดกับตัวสินค้า
4. บริษัทฯ เน้นเรื่องความปลอดภัยของสินค้า โดยใช้ระบบ Smart Log ทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ของบริษัทฯ ไม่สามารถเปิดโดยบุคคลอื่นๆ จากภายนอกตู้ได้
5. บริษัทฯ มีระบบการตรวจสอบและดูแลจัดการเส้นทางเดินทางของรถบรรทุก โดยศูนย์ควบคุมเส้นทาง (Command Center) ตลอด 24 ชั่วโมง

จะเห็นได้ว่าบริการ Cross Border Service (CBS) ของบริษัทฯ ถือเป็นอีกบริการหนึ่ง ที่สร้างความอุ่นใจให้กับลูกค้าได้เป็นอย่างดี

## การตลาดและการแข่งขัน

### กลยุทธ์ทางการตลาด

จากการที่ผู้บริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ ความรู้ และความชำนาญในธุรกิจให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งทางทะเลและทางอากาศ รวมถึงการให้บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศด้วยรถบรรทุกหัวลาก-หางพ่วง จึงสามารถพัฒนาบริษัทฯ ให้เป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวาง เป็นหนึ่งในผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีคุณภาพมาตรฐาน และมีบริการที่ครบวงจร ทั้งในด้านความหลากหลายของประเภทการให้บริการและความครอบคลุมในเส้นทางขนส่งในหลายประเทศ รวมทั้งระบบบริหารจัดการสำหรับการให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้รับการรับรองโดยมาตรฐาน ISO9001: 2015 จาก TUV NORD โดยบริษัทมีนโยบายที่จะรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าและพันธมิตรทางธุรกิจอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ บริษัทมีกลยุทธ์ในการแข่งขัน เพื่อรักษฐานลูกค้าที่มีอยู่เดิมรวมทั้งเพื่อเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดของบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

### (1) การให้บริการในหลายรูปแบบ

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการให้บริการในหลายรูปแบบโดยให้บริการบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ทั้งตลาดสินค้านำเข้าและส่งออก โดยการขนส่งทั้งทางทะเล (แบบเต็มตู้และแบบไม่เต็มตู้) และทางอากาศ เพื่อรองรับความต้องการที่หลากหลายของลูกค้าซึ่งเป็นการให้บริการที่ครอบคลุมการจอร์วางภายใต้ต้นทุนที่ดีที่สุด, ดำเนินการด้านพิธีการศุลกากรทั้งต้นทางและปลายทาง, จัดหาคลังสินค้าและกระจายสินค้า, จัดทำเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทั้งหมด, การจัดการรถบรรทุกเพื่อรับ-ส่งสินค้า, บริการอื่นๆ เช่น จัดทำที่บ่อ (กรณีลูกค้าร้องขอ), จัดทำประกันภัยสินค้า เป็นต้น ให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออก ดูแลและติดตามสถานะสินค้าจนถึงเมืองท่าปลายทาง ตลอดจนประสานงานกับตัวแทนต่างประเทศ ในการดำเนินการจัดการเพื่อให้สินค้าถึงผู้รับอย่างปลอดภัยตามเวลาที่กำหนด ซึ่งการให้บริการที่ครบวงจรดังกล่าวเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับบริการ และเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับลูกค้า ช่วยลดต้นทุนและลดขั้นตอนในการติดต่อสื่อสารกับหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยบริษัทเน้นการให้บริการแบบประตูสู่ประตู (Door to Door) คือ การให้บริการบริหารจัดการขนส่งตั้งแต่หน้าประตูโรงงานลูกค้าต้นทางเพื่อส่งมอบไปยังหน้าประตูโรงงานลูกค้าปลายทาง และแบบ Ex-work คือ การให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าที่ผู้นำเข้ารับผิดชอบภาระค่าขนส่งตั้งแต่หน้าประตูโรงงานผู้ส่งออกไปจนถึงมือผู้รับปลายทาง

### (2) การให้บริการอย่างมีคุณภาพ

บริษัทฯ และบริษัทย่อยให้ความสำคัญกับคุณภาพของงานบริการที่นำเสนอต่อลูกค้าให้ตรงตามความต้องการของลูกค้า ซึ่งต้องรวดเร็ว ถูกต้อง และน่าเชื่อถือ โดยเริ่มจากการศึกษาความต้องการของลูกค้า จัดรูปแบบและเส้นทางขนส่งที่เหมาะสม โดยจะเสนอรูปแบบการขนส่งอย่างน้อย 3 รูปแบบเพื่อเป็นทางเลือกให้กับลูกค้า และเมื่อลูกค้าตัดสินใจเลือกแล้ว บริษัทจะติดต่อสายการบินเรือ/สายการบินเพื่อจอง/สำรองคาร์รวางประสานงานกับตัวแทนในต่างประเทศ รับผิดชอบงานด้านเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการจัดการขนส่งสินค้าทั้งหมดอย่างถูกต้องและรวดเร็ว ตลอดจนให้คำปรึกษาและแก้ปัญหาให้กับลูกค้า ทำให้ได้รับความไว้วางใจจากลูกค้าทั้งในและต่างประเทศเรื่อยมา เพื่อเป็นการควบคุมคุณภาพของการให้บริการแก่ลูกค้า ความถูกต้องแม่นยำด้านเอกสารเป็นสิ่งสำคัญ และเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการจัดการด้านกระบวนการให้บริการ บริษัทได้พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ช่วยเพิ่มศักยภาพและลดความซ้ำซ้อนในการทำงาน โดยบริษัทได้รับใบรับรองการยกระดับคุณภาพการบริหารจัดการธุรกิจตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพโลจิสติกส์ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ในปี 2556 และใบรับรองการตรวจประเมินตามเกณฑ์คุณภาพโลจิสติกส์ใน “ระดับดี” กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ในปี 2555 นอกจากนี้ บริษัทยังได้รับรางวัลสุดยอด SMEs แห่งชาติ กลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ จาก สสว. ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555

### (3) การขยายสาขาไปยังต่างประเทศ

ธุรกิจของบริษัทฯ ครอบคลุมการให้บริการทั้งในและต่างประเทศ ดังนั้นการมีสาขาในต่างประเทศจะทำให้บริษัทมีความสามารถในการแข่งขันและการให้บริการแก่ลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งเป็นตลาดที่มีศักยภาพ และมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

#### (4) ความชำนาญด้านภูมิศาสตร์

บริษัทฯ มีความชำนาญด้านภูมิศาสตร์ โดยมีความเชี่ยวชาญในเส้นทางการขนส่งสินค้าทางทะเล ไทย-สหรัฐอเมริกา มากกว่า 20 ปี สามารถรับและส่งมอบสินค้าได้ทุกรัฐของประเทศสหรัฐอเมริกาในรูปแบบประตูสู่ประตู (Door to Door) ทั้งประเภทขนส่งแบบเต็มตู้ (FCL) และแบบไม่เต็มตู้ (LCL) ด้วยรัฐบาลสหรัฐอเมริกามีกฎหมายเข้ามาควบคุมธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้า คือ จะต้องมีการวางมัดจำ (Bonded) กับทาง FMC Regulation (Federal Maritime Commission) เป็นเงิน 150,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้บริโภคที่อาจจะได้รับความเสียหายจากการขนส่ง ซึ่งต่างจากตลาดอื่นที่ไม่มีกฎหมายดังกล่าวรองรับ โดยบริษัทได้มีการดำเนินการดังกล่าวกับทาง FMC แล้ว ดังนั้น จึงเป็นการลดคู่แข่งให้น้อยลง ถือเป็นข้อได้เปรียบของบริษัท นอกจากนี้ การใช้บริการกับสายการบินเรือที่วิ่งอยู่ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา ไม่ว่าจะเป็นผู้ส่งออกหรือบริษัทรับจัดการขนส่งสินค้า จะต้องมีการทำสัญญาบริการ (Services Contract) กับสายการบินเรือจึงจะสามารถใช้บริการได้ โดยปัจจุบันบริษัทมีสัญญาบริการกับสายการบินเรือที่วิ่งอยู่ในเส้นทางไทย-สหรัฐอเมริกาประมาณ 7 บริษัท และมีตัวแทนในประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อทำหน้าที่ประสานงานจัดการด้านพิธีการศุลกากรเมื่อสินค้าไปถึงท่าเรือ ตลอดจนจัดส่งสินค้าให้กับผู้รับปลายทาง ซึ่งตัวแทนต่างประเทศดังกล่าวเป็นตัวแทนที่บริษัททำงานร่วมกันมานานกว่า 20 ปี นอกจากนี้ บริษัทยังมีประสบการณ์และความชำนาญในการให้บริการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และประเทศจีน

#### (5) ความพร้อมของบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญ

เนื่องจากธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าเป็นธุรกิจให้บริการ บุคลากรนับว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่จะต้องเป็นผู้มีความรู้มีประสบการณ์และความชำนาญ ทำงานด้วยความถูกต้อง แม่นยำ มีความยืดหยุ่นในการให้บริการ และมีจิตใจรักการบริการ (Service Mind) ซึ่งจะช่วยให้ลูกค้าที่มาใช้บริการเกิดความมั่นใจและเกิดความพึงพอใจต่อการให้บริการ โดยบริษัทมีการวางแผนด้านบุคลากรและพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวของธุรกิจ โดยมุ่งเน้นการสรรหาบุคลากรที่มีคุณสมบัติตรงตามความต้องการของบริษัทฯ และให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากรโดยจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งบริษัทฯ มีการจัดทำแผนการอบรมพนักงานประจำปี โดยพนักงานแต่ละคนต้องได้เข้าอบรมอย่างน้อย 5 หลักสูตรต่อปีและหรือ 48 ชั่วโมงต่อปี เพื่อให้เกิดความรู้ความสามารถและทักษะให้แก่พนักงานในการปฏิบัติงาน จัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานเพื่อกำหนดและพิจารณาผลตอบแทนที่เหมาะสม เพื่อจูงใจให้บุคลากรเกิดขวัญและกำลังใจในการทำงาน โดยพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอายุการทำงานเฉลี่ยประมาณ 5 ปี นอกจากนี้ การให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องอาศัยความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบต่างๆ ที่บังคับใช้ในการส่งออกหรือนำเข้า โดยบริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จัดเตรียมบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญเพื่อให้บริการแก่ลูกค้า โดยมีพนักงานที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ชำนาญการศุลกากรประจำบริษัทฯ และบริษัทย่อยรวม 6 คน เพื่อให้คำแนะนำแก่พนักงานในส่วนงานต่างๆ ได้

#### (6) การสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ

ธุรกิจของบริษัทฯ เติบโตมาจากการให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลเป็นหลัก โดยมีความชำนาญในเส้นทางไทย-สหรัฐอเมริกามากกว่า 20 ปี จึงทำให้มีความสัมพันธ์ที่ดีกับสายการบินเรือที่วิ่งอยู่ในเส้นทางดังกล่าว ต่อมาบริษัทมีการขยายเส้นทางการบริการในเส้นทางอื่นมากขึ้น จึงทำให้มีความสัมพันธ์อันดีกับสายการบินเรือเพิ่มขึ้น ซึ่งปัจจุบันบริษัทฯ มีการจัดหาระวางเรือจากสายการบินเรือรวมกว่า 15 ราย และธุรกิจของบริษัทย่อยซึ่งเติบโตมาจากการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศเป็นหลัก จึงทำให้มีความสัมพันธ์อันดีกับสายการบินกว่า 10 ราย นอกจากนี้ ตัวแทนต่างประเทศ (Oversea Agent) ถือเป็นพันธมิตรทางธุรกิจหรือคู่ค้าที่สำคัญ ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของบริษัทและบริษัทย่อยในการติดต่อประสานงานเพื่อให้บริการจัดการการขนส่งในเขตประเทศที่ตัวแทนแต่ละรายดูแล ปัจจุบันบริษัทมีตัวแทนในประเทศต่างๆ ครอบคลุมกว่า 100 ประเทศทั่วโลก นอกจากนี้ บริษัทและบริษัทย่อยยังเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ ได้แก่ TIFFA, TAFA, CGLN ภายใต้ WCA Family Network.

#### (7) ความสามารถในการบริหารต้นทุน

ด้วยบริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมาอย่างยาวนาน โดยธุรกิจมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีปริมาณการขนส่งอย่างสม่ำเสมอ โดยบริษัทฯ และบริษัทย่อยจะมีการวางแผนและจองระวางเรือ/เครื่องบินในปริมาณมาก ส่งผลให้



บริษัทฯ และบริษัทย่อยสามารถเจรจาต่อรองราคากับสายการบินเรือ/สายการบิน เพื่อบริหารต้นทุนค่าระวางซึ่งเป็นต้นทุนหลัก โดยการบริหารต้นทุนดังกล่าวเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับบริษัทและบริษัทย่อย ในการนำเสนอราคาแก่ลูกค้า ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าให้กับลูกค้าด้วย

#### (8) รักษาฐานลูกค้าปัจจุบัน

ลูกค้าปัจจุบันเป็นฐานลูกค้าที่สร้างรายได้หลักให้กับบริษัท ดังนั้น บริษัทและบริษัทย่อยจึงให้ความสำคัญกับการรักษาฐานลูกค้าดังกล่าวให้มากที่สุด ซึ่งจะเน้นการสร้างสายสัมพันธ์ระหว่างบริษัทกับฐานลูกค้ากลุ่มดังกล่าว โดยพนักงานจะติดต่อกับลูกค้าปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ ทั้งการเข้าเยี่ยมเยียนด้วยตัวเอง หรือ ติดต่อผ่านทางโทรศัพท์ เพื่อสอบถามถึงความต้องการใช้บริการและเสนอการบริการได้ทันกับความต้องการ เนื่องจากลูกค้าส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้า-ส่งออก ซึ่งมีความต้องการใช้บริการอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ โดยจะพยายามให้กลุ่มลูกค้าปัจจุบันเพิ่มปริมาณการใช้บริการมากยิ่งขึ้น ให้ครอบคลุมทุกด้าน ทั้งนี้ กลยุทธ์ในการรักษาฐานลูกค้ากลุ่มนี้ ยังประกอบด้วย การรักษาคุณภาพการบริการ ความสะดวกในการติดต่อสื่อสาร การส่งมอบสินค้าให้ตรงเวลาที่กำหนด ซึ่งบริษัทมีการจัดทำแบบสอบถามความพึงพอใจของลูกค้า เพื่อนำมาปรับปรุงการให้บริการให้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น

#### (9) การขยายการให้บริการ

บริษัทฯ มีแผนเพิ่มการให้บริการในลักษณะการต่อยอดการให้บริการกับลูกค้ารายใดรายหนึ่ง เช่น การให้บริการทั้งด้านนำเข้าและส่งออก หรือทางเรือควบคู่ไปกับทางอากาศ รวมทั้งการให้บริการพิธีการศุลกากรและการขนส่ง หรือแม้กระทั่งการขยายขอบเขตเมืองท่า (Port) นอกจากนี้ยังขยายไปยังธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น การให้บริการคลังสินค้า โดยบริษัทฯ มองว่าเป็นโอกาสทางธุรกิจและเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับบริการ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังขยายสาขาไปยังต่างประเทศ เมื่อมีโอกาสทางธุรกิจที่เหมาะสม ตลอดจนขยายฐานลูกค้าไปยังตลาดใหม่เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าในแต่ละอุตสาหกรรมที่มีความแตกต่าง โดยมีการจัดทำเว็บไซต์(Website) ของบริษัทและบริษัทย่อย ได้แก่ [www.wice.co.th](http://www.wice.co.th) เพื่อให้บริการของบริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นที่รู้จักแก่คนทั่วไป และให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงได้สะดวกขึ้น

#### กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นกลุ่มลูกค้าขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ โดยพิจารณาถึงปริมาณการใช้บริการและทุนจดทะเบียน รวมถึงความสามารถในการทำกำไร ลูกค้าของบริษัทและบริษัทย่อยจะกระจายอยู่ในอุตสาหกรรมต่างๆ ซึ่งสินค้าหลักที่บริษัทและบริษัทย่อยให้บริการบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ได้แก่ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ สินค้าประเภทชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งสามารถแบ่งตามประเภทการใช้บริการของลูกค้าได้ดังนี้

| ประเภทการบริการ    | ประเภทสินค้าหลัก   | ประเทศนำเข้า-ส่งออกหลัก                             |
|--------------------|--|---|
| บริการ Sea Freight | เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์สำนักงาน/คอมพิวเตอร์, ชิ้นส่วนยานยนต์, อาหารกระป๋อง, เหล็กและวัสดุก่อสร้างวัสดุก่อสร้าง | สหรัฐอเมริกา, ญี่ปุ่น, จีน, และประเทศในกลุ่มอาเซียน |
| บริการ Air Freight | ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์, ชิ้นส่วนยานยนต์  | จีน,ฮ่องกง, สิงคโปร์                                |

นอกจากนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยสามารถให้บริการบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศให้แก่กลุ่มลูกค้าในอุตสาหกรรมอื่นๆ เช่น เคมีภัณฑ์ เสื้อผ้า พลาสติก เป็นต้น โดยสามารถแบ่งกลุ่มลูกค้าหลักๆ ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ดังนี้

(1) กลุ่มผู้ประกอบการเพื่อการนำเข้าและส่งออก(Importer & Exporter) เป็นกลุ่มลูกค้าหลักของบริษัทฯ และบริษัทย่อย โดยปี 2561 มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 87% ของรายได้จากการบริการ

(2) กลุ่มผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ(Co-Loader) เป็นกลุ่มลูกค้าที่ประกอบธุรกิจประเภทเดียวกับบริษัทฯ คือ ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล ซึ่งไม่มีสัญญาบริการ (Service Contract) กับสายเรือ หรือเป็นบริษัทฯ ที่มีปริมาณสินค้าไม่มากพอที่จะใช้บริการแบบเต็มตู้คอนเทนเนอร์ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องใช้บริการของบริษัทฯ ทั้งแบบเต็มตู้และแบบไม่เต็มตู้ทั้งนี้ ลูกค้ากลุ่มนี้ถือเป็นพันธมิตรทางการค้ากับบริษัทฯ โดยปี 2561 มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 13% ของรายได้จากการบริการ

บริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าในประเทศด้วยรถบรรทุกทุกหัวลากและทางพ่วง โดยการให้บริการดังกล่าวเป็นการสนับสนุนการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเท่านั้น ดังนั้น ลูกค้าของบริษัทฯ และบริษัทย่อยจะเป็นลูกค้าต่อเนื่อง ซึ่งใช้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย โดยบริษัทฯ และบริษัทย่อยจะให้บริการจัดการรถบรรทุกที่เหมาะสมกับสินค้าเพื่อไปรับสินค้าที่โรงงานของลูกค้ามาที่ท่าเรือเพื่อดำเนินการส่งออก หรือรับสินค้าจากท่าเรือไปส่งมอบที่โรงงานของลูกค้าในกรณีนำเข้า เป็นต้น ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับบริการและอำนวยความสะดวกต่อลูกค้า ซึ่งทำให้บริษัทและบริษัทย่อยสามารถให้บริการลูกค้าได้ครบวงจรมากยิ่งขึ้น โดยบริษัทฯ มีสัดส่วนรายได้จากการบริการแบบครบวงจร ดังนี้

| กลุ่มลูกค้า   | 2557    |        | 2558    |        | 2559     |        | 2560     |        | 2561     |        |
|---|---------|--------|---------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|
|   | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท  | ร้อยละ | ล้านบาท  | ร้อยละ | ล้านบาท  | ร้อยละ |
| กลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการครบวงจร                                | 481.30  | 71.81  | 503.93  | 73.94  | 814.08   | 79.62  | 1,097.12 | 78.57  | 1,514.38 | 77.28  |
| กลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการอื่นๆ                                  |         |        |         |        |          |        |          |        |          |        |
| 1. กลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการ Freight อย่างเดียว                 | 146.62  | 21.88  | 153.60  | 22.53  | 154.55   | 15.12  | 209.40   | 14.97  | 288.85   | 14.74  |
| 2.กลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการ เฉพาะ Warehouse ,Custom & Transport | 42.28   | 6.31   | 24.00   | 3.53   | 53.85    | 5.26   | 89.85    | 6.46   | 156.38   | 7.98   |
| รวมรายได้จากการบริการ   | 670.20  | 100    | 681.53  | 100    | 1,022.48 | 100    | 1,396.37 | 100    | 1,959.6  | 100    |

หมายเหตุ : \*กลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการครบวงจร คือ ลูกค้าที่ใช้บริการ Freight และบริการอื่นๆ เช่น การให้บริการ แบบ Door-To-Door /Door-To-Port/ Port-To-Door)

\*\*กลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการอื่นๆ คือลูกค้าที่ใช้บริการเฉพาะด้านใดด้านหนึ่ง เช่น Freight, Warehouse, Custom &Transport

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีลูกค้ากระจายอยู่ในอุตสาหกรรมต่างๆไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดรายหนึ่ง โดยลูกค้า 10 อันดับแรกในปี 2561 มีสัดส่วนรายได้ประมาณร้อยละ 41% ของรายได้จากการบริการ โดยไม่มีลูกค้ารายใดมีสัดส่วนรายได้เกินร้อยละ 10 ของรายได้จากการบริการ

#### นโยบายการกำหนดราคา

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีนโยบายเสนอราคาที่เหมาะสมแก่ลูกค้า ซึ่งพิจารณาจากรูปแบบการให้บริการและเงื่อนไขของการบริการ โดยกระบวนการให้บริการบริหารจัดการขนส่งทั้งในและระหว่างประเทศจะปรับให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้าแต่ละราย ทั้งนี้ ปัจจัยสำคัญที่นำมาพิจารณาในการคิดค่าบริการ ได้แก่ รูปแบบการขนส่ง เส้นทางขนส่ง ระยะเวลาในการขนส่ง ปริมาณสินค้า ประเภทสินค้า เป็นต้น โดยบริษัทฯ และบริษัทย่อยจะคิดค่าบริการตามประเภท/ลักษณะการให้บริการ ดังนี้

| ชนิดของการให้บริการ        | การคิดค่าบริการ   |
|----------------------------|---|
| SEA FREIGHT(EXPORT/IMPORT) | FCL : คิดตามจำนวนตู้สินค้า และขนาดของตู้สินค้า และเส้นทาง                           |
|                            | LCL : คิดตามปริมาตร (ลูกบาศก์เมตร)หรือ คิดตามน้ำหนัก (ตัน)แล้วแต่ว่าจำนวนใดมากกว่า  |
| AIR FREIGHT(EXPORT/IMPORT) | คิดตามน้ำหนัก (กิโลกรัม) หรือ คิดตามปริมาตร (ลูกบาศก์เมตร) แล้วแต่ว่าจำนวนใดมากกว่า |
| CUSTOMS                    | คิดตามจำนวนใบขนสินค้า และจำนวนตู้ และประเภทของสินค้า                                |
| TRANSPORT                  | คิดตามชนิดของรถ และระยะทาง  |
| WAREHOUSE                  | คิดตามพื้นที่การใช้งาน และค่าจัดการ (Handling) และระยะเวลา                          |

โดยมีนโยบายการกำหนดราคาดังนี้

1. กำหนดราคาตามงบประมาณของลูกค้า โดยนำเสนอบริการต่างๆ ให้สอดคล้องกับที่ลูกค้าต้องการภายใต้งบประมาณที่ลูกค้ากำหนด
2. กำหนดราคาตามราคาต้นทุนบริการบวกอัตรากำไรขั้นต้นที่เหมาะสม และเป็นไปตามภาวะของอุปสงค์และอุปทานในตลาด โดยจะกำหนดราคาให้สามารถแข่งขันในตลาดได้
3. กำหนดราคาเทียบกับคู่แข่ง แต่เสนอการให้บริการที่มากกว่า โดยคำนึงถึงต้นทุนที่แท้จริงและโอกาสทางธุรกิจที่จะได้ฐานลูกค้าใหม่ๆ เป็นปัจจัยในการตัดสินใจ

ทั้งนี้ บริษัทจะพิจารณาการกำหนดราคาจากภาวะการแข่งขันของตลาดในขณะนั้นและความต้องการของลูกค้าแต่ละรายควบคู่กันไป

#### **การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย**

ช่องทางการจำหน่ายของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแบ่งเป็น 2 ช่องทาง ดังนี้

1. การติดต่อลูกค้าโดยตรง เป็นการติดต่อกับลูกค้าโดยตรงผ่านทางทีมขายของบริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือติดต่อผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ได้แก่ [www.wice.co.th](http://www.wice.co.th) การเสนอบริการโดยการติดต่อลูกค้าโดยตรงคิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยประมาณร้อยละ 80 ของรายได้จากการบริการ โดยบริษัทจะมีทีมขายทำหน้าที่ติดต่อและเข้าพบลูกค้า เพื่อนำเสนอบริการที่เหมาะสมให้กับลูกค้า ซึ่งเมื่อบริษัทได้รับโอกาสในการให้บริการแล้ว ลูกค้ามักจะใช้บริการอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันบริษัทมีทีมขายซึ่งมีหน้าที่ความรับผิดชอบหลัก คือ
  - ดูแลลูกค้าปัจจุบัน (Active Clients) ตอบสนองความต้องการของลูกค้า รวมถึงการสร้างความสัมพันธ์อันดีและพยายามเสนอบริการให้ลูกค้าใช้บริการเพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มส่วนแบ่งตลาดในฐานลูกค้าเก่า
  - มุ่งเน้นขยายฐานลูกค้าใหม่ในตลาดเป้าหมายที่กำหนดไว้ เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าในแต่ละอุตสาหกรรมที่มีความแตกต่างกัน
2. การติดต่อลูกค้าโดยผ่านตัวแทนในต่างประเทศ (Oversea Agent) คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยประมาณร้อยละ 20 ของรายได้จากการบริการ ซึ่งตัวแทนในต่างประเทศทำหน้าที่เป็นผู้ติดต่อประสานงานในการบริหารจัดการขนส่งในประเทศที่ตนเองเป็นผู้ดูแลให้แก่บริษัทฯ และบริษัทย่อย ซึ่งถือเป็นคู่ค้าทางธุรกิจ โดยตัวแทนในต่างประเทศก็จะแนะนำหรือมอบหมายให้บริษัทเป็นผู้ดูแลลูกค้าของตัวแทนดังกล่าวในการบริหารจัดการขนส่งในเขตประเทศไทยเช่นกัน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งได้แก่ TIFFA, TAFA, CGLN ภายใต้ WCA Family Network ซึ่งถือเป็นการประชาสัมพันธ์ให้ลูกค้าและลูกค้ารู้จักบริษัทอีกช่องทางหนึ่ง

## ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

### ภาวะอุตสาหกรรม

“การบริหารจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการทำงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินงาน และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ ” (ที่มา: นิยามของ Council of Logistics Management)

รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2558 รายงานว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2557 มีมูลค่ารวม 1.91 ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 จากปี 2557 หรือคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 14.00 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ โดยมีสัดส่วนลดลงจากร้อยละ 14.20 ในปี 2557 โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ ประกอบด้วย ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ โดยต้นทุนค่าขนส่งสินค้าเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนโลจิสติกส์รวมของไทย คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 53.50 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม รองลงมา คือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และต้นทุนการบริหารจัดการ คิดเป็นร้อยละ 37.40 และร้อยละ 9.10 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม ตามลำดับ โดยองค์ประกอบทั้ง 3 ส่วนคิดเป็นร้อยละ 7.5 ร้อยละ 5.2 และร้อยละ 1.3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ตามลำดับ (ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม) ทั้งนี้ ประเทศไทยมีมูลค่าการค้าทั้งมูลค่าการนำเข้าและการส่งออก ดังแสดงตามตารางด้านล่าง

(หน่วย : ล้านล้านบาท)

| ปี   | มูลค่าการค้า | มูลค่าการส่งออก | มูลค่าการนำเข้า |
|------|--------------|-----------------|-----------------|
| 2553 | 11.97        | 6.11            | 5.86            |
| 2554 | 13.69        | 6.71            | 6.98            |
| 2555 | 14.89        | 7.08            | 7.81            |
| 2556 | 14.57        | 6.91            | 7.66            |
| 2557 | 14.72        | 7.31            | 7.41            |
| 2558 | 14.13        | 7.23            | 6.90            |
| 2559 | 14.45        | 7.53            | 6.90            |
| 2560 | 15.64        | 8.01            | 7.63            |
| 2561 | 16.19        | 8.09            | 8.10            |

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจแบบเปิด (Open Economy) คือ เป็นประเทศที่ติดต่อทำการซื้อขายสินค้าและบริการกับประเทศเพื่อนบ้าน การค้าระหว่างประเทศจึงมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาและผลักดันให้เศรษฐกิจของประเทศขยายตัว โดยตลาดส่งออกสำคัญของไทย 5 อันดับแรกที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุด สรุปได้ดังนี้

หน่วย : ล้านล้านบาท

| ลำดับ | ประเทศ       | มูลค่าการส่งออก |      |      |      |      |      |
|-------|--------------|-----------------|------|------|------|------|------|
|       |              | 2556            | 2557 | 2558 | 2559 | 2560 | 2561 |
| 1     | จีน          | 0.82            | 0.86 | 0.80 | 0.83 | 0.96 | 0.97 |
| 2     | สหรัฐอเมริกา | 0.69            | 0.77 | 0.81 | 0.86 | 0.90 | 0.89 |
| 3     | ญี่ปุ่น      | 0.67            | 0.70 | 0.68 | 0.72 | 0.75 | 0.79 |
| 4     | เวียดนาม     | 0.22            | 0.25 | 0.30 | 0.33 | 0.39 | 0.41 |
| 5     | ฮ่องกง       | 0.40            | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.42 | 0.40 |

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

จากข้อมูลในตารางข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในปี 2561 ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกไปประเทศจีนมากที่สุด แขนงหน้าประเทศสหรัฐอเมริกาที่เป็นลำดับ 1 ในปี 2558 และ 2559 ลำดับถัดมาคือ ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเวียดนาม ตามลำดับ

โครงสร้างสินค้าส่งออกของไทย ประกอบด้วย สินค้าอุตสาหกรรม สินค้าเกษตรกรรม สินค้าอุตสาหกรรมเกษตร และสินค้าแร่และเชื้อเพลิง โดยสินค้าส่งออกในปี 2561 ที่มีมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ 2) เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ 3) อัญมณีและเครื่องประดับ 4) ผลิตภัณฑ์ยาง 5) เม็ดพลาสติก

ทั้งนี้ ตลาดนำเข้าสำคัญของไทย 5 อันดับแรก ประกอบด้วย ประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศมาเลเซีย และประเทศไต้หวัน โดยมีมูลค่าการนำเข้า ตามลำดับ ดังนี้

หน่วย : ล้านล้านบาท

| ลำดับ | ประเทศ                           | มูลค่าการนำเข้า |      |      |      |      |      |
|-------|----------------------------------|-----------------|------|------|------|------|------|
|       |                                  | 2556            | 2557 | 2558 | 2559 | 2560 | 2561 |
| 1     | จีน                              | 1.16            | 1.25 | 1.40 | 1.49 | 1.51 | 1.62 |
| 2     | ญี่ปุ่น                          | 1.26            | 1.16 | 1.06 | 1.09 | 1.10 | 1.14 |
| 3     | สหรัฐอเมริกา                     | 0.45            | 0.47 | 0.47 | 0.47 | 0.51 | 0.49 |
| 4     | มาเลเซีย                         | 0.41            | 0.41 | 0.41 | 0.39 | 0.40 | 0.43 |
| 5     | สหรัฐอเมริกา<br>ฮาวาย<br>มิเรตส์ | -               | -    | 0.21 | 0.25 | 0.25 | 0.34 |

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

โครงสร้างสินค้านำเข้าของไทย ประกอบด้วย สินค้าวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูป สินค้าทุน สินค้าเชื้อเพลิง สินค้าอุปโภคบริโภค และสินค้านานาพหุและอุปกรณ์การขนส่ง โดยสินค้านำเข้าในปี 2561 ที่มีมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) น้ำมันดิบ 2) เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ 3) เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ 4) เคมีภัณฑ์ 5) เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่ง และทองคำ

### แนวโน้มธุรกิจโลจิสติกส์

สำหรับปี 2561 นี้คาดว่า สถานการณ์โลจิสติกส์ของไทยจะเติบโตอย่างต่อเนื่องจากสถานะเศรษฐกิจที่ขยายตัวเร่งขึ้นเล็กน้อยจากการลงทุนภาครัฐและการส่งออกมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง

การลงทุนภาครัฐปี 2561 ที่มีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง และการเบิกจ่ายงบประมาณที่ภาครัฐบาลเร่งอนุมัติโครงการในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2560 ประกอบกับภาคการส่งออกของไทยในปีหน้าที่ยังคงขยายตัวแม้จะเป็นการขยายตัวอย่างชะลอตัว แต่ก็ยังมีบทบาทหนุนเศรษฐกิจให้เศรษฐกิจยังคงโตต่อเนื่อง ซึ่งจะส่งผลให้ภาคโลจิสติกส์ไทยขยายตัวไปในทิศทางเดียวกัน

ธุรกิจโลจิสติกส์ ในปี 2561 น่าจะเติบโตได้เป็นอย่างดีท่ามกลางการแข่งขันอย่างเข้มข้นของผู้ประกอบการ

แนวโน้มการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยให้บริการด้านโลจิสติกส์น่าจะเพิ่มขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการจัดการต้นทุนโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ และเพื่อให้สอดคล้องกับกระแสปรับเปลี่ยนสู่สังคมเศรษฐกิจแบบดิจิทัล ดังนั้นในปีหน้าจะได้เห็นภาพการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์อย่างเข้มข้น

โดยมีการประเมินมูลค่าไว้ดังนี้

| ธุรกิจโลจิสติกส์                                       | 2560            |                   | 2561              |                   |
|--|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|  | มูลค่า(ล้านบาท) | อัตรายขยายตัว (%) | มูลค่า(ล้านบาท)   | อัตรายขยายตัว (%) |
| ธุรกิจขนส่งทางบก                                       | 137,700.00      | 6.20              | 145,100 - 147,300 | 5.30 - 7.00       |
| ธุรกิจคลังสินค้า                                       | 71,700.00       | 6.20              | 75,500 - 76,700   | 5.30 - 7.00       |
| ธุรกิจรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) | 57,700.00       | 1.60              | 58,000 - 58,900   | 0.50 - 2.10       |
| ธุรกิจไปรษณีย์ภัณฑ์และรับส่งสินค้า                     | 28,100.00       | 8.70              | 30,800 - 31,300   | 9.60 - 11.30      |

หมายเหตุ : มูลค่าธุรกิจโลจิสติกส์คำนวณภายใต้กรอบแนวความคิดรายได้ประชาชาติของประเทศไทย

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

### องค์กรที่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการจัดการขนส่งระหว่างประเทศ

FIATA หรือ "International Federation of Freight Forwarders Associations" จัดตั้งขึ้นในกรุงเวียนนา ประเทศออสเตรีย เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2469 เป็นองค์กรที่ไม่แสวงหาผลกำไร (Non-Governmental Organization: NGO) เป็นองค์กรระหว่างประเทศที่เป็นศูนย์รวมบริษัทรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากองค์กรสหประชาชาติและรัฐบาลของประเทศสมาชิกเป็นอย่างดี ปัจจุบันเป็นตัวแทนของกลุ่มธุรกิจบริษัทขนส่งและโลจิสติกส์กว่า 40,000 บริษัททั่วโลก จุดประสงค์หลักขององค์กรคือ การรวบรวมกิจการในอุตสาหกรรมขนส่งทั่วโลกให้เป็นหนึ่งเดียว และเป็นตัวแทนในการส่งเสริมและปกป้องผลประโยชน์ของอุตสาหกรรมขนส่ง โดยมีส่วนร่วมในการเป็นผู้ให้คำแนะนำและเป็นผู้เชี่ยวชาญในการประชุมของหน่วยงานสากลต่าง ๆ ในเรื่องเกี่ยวกับการขนส่ง รวมถึงการพัฒนาคุณภาพของการบริการการขนส่งของบริษัทในธุรกิจขนส่งโดยการพัฒนาและส่งเสริมเอกสารเกี่ยวกับการขนส่งและมาตรฐานการขนส่งให้เป็นระบบเดียวกันทั่วโลก ซึ่งสมาชิกจะต้องสนับสนุนจุดประสงค์ของ FIATA และอยู่ภายใต้กฎระเบียบต่างๆ

ทั้งนี้ บริษัทและบริษัทย่อยซึ่งเป็นสมาชิกของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย หรือ TIFFA (Thai International Freight Forwarders Association) ซึ่ง TIFFA เป็นสมาชิกของ FIATA ด้วย สมาชิกของ TIFFA ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดสำหรับจรรยาบรรณวิชาชีพเพื่อรักษาชื่อเสียงที่ดีของวิชาชีพผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยมีหลักการดังนี้

1. ดำเนินธุรกิจอย่างมีอาชีพปกป้องผลประโยชน์ของผู้ใช้บริการ
2. แข่งขันอยู่บนรากฐานความยุติธรรมและเคารพในสิทธิและผลประโยชน์ของผู้อื่น
3. ไม่เปิดเผยความลับทางธุรกิจของตนเอง ของคู่แข่งหรือของผู้ใช้บริการ

4. เคารพต่อกฎหมาย กฎระเบียบของสมาคมของประเทศตนเอง และของประเทศอื่นๆ ที่ติดต่อกับ
5. เคารพต่อหลักสากลของการดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

นอกจากนี้ บริษัทมีความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อความสูญหาย ความเสียหายของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ภายใต้สัญญาประกันภัยที่กำหนดความคุ้มครองให้มีการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และสามารถสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการว่าจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนหากเกิดความเสียหายจากการขนส่งได้

#### **ภาวะการแข่งขัน**

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้แบ่งโครงสร้างของบริการโลจิสติกส์ไทยไว้เป็น 5 ประเภท ได้แก่ การขนส่งสินค้า การจัดเก็บสินค้า บริการด้านพิธีการต่างๆ บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม และบริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ ปัจจุบันพบว่าผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยมี 5 กลุ่มหลัก ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งทางบก ขนส่งทางน้ำ ขนส่งทางอากาศ ตัวแทนออกของและตัวแทนขนส่ง และคลังสินค้า รวมกว่า 10,000 บริษัท และกว่าร้อยละ 80 เป็นผู้ประกอบการขนาดย่อมและขนาดกลางหรือ SMEs (ที่มา: [www.thai-aec.com](http://www.thai-aec.com))

จากสถิติฐานข้อมูลของ BOL (Business on Line) จำนวนนิติบุคคลจดทะเบียนใหม่ในประเทศประเภทธุรกิจการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า ในปี 2555 – ปี 2557 มีจำนวนเท่ากับ 2,582 ราย 2,596 รายและ 2,405 รายตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการเติบโตของธุรกิจในแต่ละปี คู่แข่งรายใหม่สามารถเข้ามาแข่งขันในอุตสาหกรรมได้ง่าย เนื่องจากสามารถเริ่มต้นธุรกิจได้ตั้งแต่ขนาดเล็กด้วยเงินลงทุนไม่สูงมาก อาศัยความความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าและสายการบิน/สายการเดินเรือ โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร ส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทข้ามชาติ หรือผู้ประกอบการไทยรายใหญ่ๆ เท่านั้น

ผู้บริหารของบริษัทประมาณการมูลค่าธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากรายได้ของผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิก TIFFA ซึ่งมีมูลค่ารวมประมาณ 100,000 ล้านบาท ถึงแม้ว่าตลาดโลจิสติกส์จะมีขนาดใหญ่แต่มีการแข่งขันกันสูง เนื่องจากผู้ประกอบการในธุรกิจโลจิสติกส์แต่ละกลุ่มจะมีความชำนาญเฉพาะ การแข่งขันกันในเรื่องนี้จะเน้นที่ความชำนาญในเส้นทางและประเภทของสินค้า ความเร็วในการขนส่ง ความรวดเร็วในการตอบสนองต่อลูกค้า รวมถึงเครือข่ายที่มีคุณภาพและความยืดหยุ่นของการให้บริการในราคาที่เหมาะสมและตรงตามความต้องการของลูกค้า กลุ่มผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแบ่งได้เป็น 2 กลุ่มหลัก ได้แก่ กลุ่มบริษัทข้ามชาติกับบริษัทร่วมทุน (Joint Venture) และกลุ่มผู้ประกอบการท้องถิ่น (Local Company) โดยผู้ประกอบการกลุ่มที่ 1 จะเป็นผู้ครอบครองตลาดเนื่องจากมีข้อได้เปรียบทางด้านขนาดและเครือข่าย แต่กลุ่มผู้ประกอบการท้องถิ่นมีความยืดหยุ่นของการให้บริการมากกว่า ซึ่งบริษัทจัดได้ว่าเป็นหนึ่งในผู้นำด้านให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในกลุ่มผู้ประกอบการท้องถิ่นโดยปัจจุบันผู้ประกอบการที่ถือเป็นคู่แข่งที่สำคัญโดยตรงของบริษัทและบริษัทย่อย ได้แก่ ผู้ประกอบการต่างประเทศจำนวนประมาณ 5-6 ราย ซึ่งมีขนาดธุรกิจใหญ่กว่าบริษัทและบริษัทย่อย อย่างไรก็ตาม บริษัทมองว่าความสามารถในการยืดหยุ่นของการให้บริการของบริษัทและบริษัทย่อยที่มากกว่า รวมถึงการให้บริการที่ครอบคลุมครบวงจร ทำให้บริษัทและบริษัทย่อยมีความสามารถในการแข่งขันกับบริษัทคู่แข่งดังกล่าวได้

ทั้งนี้ การให้บริการรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล (Sea Freight) ผู้นำเข้า-ส่งออกสามารถเลือกใช้บริการจากสายการเดินเรือโดยตรง หรือ เลือกใช้บริการตัวแทนรับจัดการขนส่ง อย่างไรก็ตาม สายการเดินเรือส่วนใหญ่จะให้บริการประเภทท่าเรือสู่ท่าเรือ (Port-to-Port) ด้วยปริมาณการขนส่งเยอะ ในขณะที่ตัวแทนรับจัดการขนส่งสามารถเสนอการให้บริการที่ยืดหยุ่นได้มากกว่า ซึ่งผู้นำเข้า-ส่งออก มีแนวโน้มที่จะเลือกใช้ตัวแทนรับจัดการขนส่งเพิ่มขึ้น สำหรับการให้บริการรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ (Air Freight) เนื่องจากผู้ประกอบการสายการบินจะไม่มีบริการให้บริการตรงกับลูกค้า ดังนั้น ผู้นำเข้า-ส่งออกจะใช้บริการจากตัวแทนรับจัดการขนส่ง

#### **ความได้เปรียบในการแข่งขัน**

จุดเด่นในการแข่งขันสำหรับธุรกิจให้บริการขนส่งของบริษัทอยู่ที่ศักยภาพในการให้บริการที่มีคุณภาพครอบคลุมความต้องการของลูกค้า ปลอดภัย และตรงเวลา รวมถึงความพร้อมของบุคลากรและยานพาหนะ ซึ่งด้วยความรู้ ทักษะความชำนาญ และประสบการณ์ที่ผ่านมา ทำให้บริษัทมีความพร้อมในด้านต่างๆ ในการแข่งขัน โดยผู้บริหารเชื่อว่าบริษัทมีจุดเด่นในการแข่งขัน ดังต่อไปนี้



1. มีประสบการณ์ในธุรกิจบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศมานาน มีความเชี่ยวชาญในธุรกิจ และได้รับความไว้วางใจจากลูกค้ามาตลอดระยะเวลากว่า 20 ปี
2. มีการนำเสนอบริการที่หลากหลายและครบวงจร (One Stop Service) ให้กับลูกค้า โดยสามารถให้บริการบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ทั้งการนำเข้าและส่งออก โดยการขนส่งทั้งทางทะเล (แบบเต็มตู้และแบบไม่เต็มตู้) และทางอากาศ และการให้บริการด้านพิธีการศุลกากร เพื่อรองรับความต้องการที่หลากหลายของลูกค้า รวมถึงการให้บริการขนส่งสินค้าแบบประตูสู่ประตู (Door to Door) และ แบบ Ex-work ตลอดจนการให้คำปรึกษาในการจัดการระบบโลจิสติกส์เพื่อให้สามารถประหยัดต้นทุนให้ลูกค้า
3. บุคลากรมีความรู้ ความสามารถ และมีความชำนาญในงานที่รับผิดชอบ เช่น มีผู้เชี่ยวชาญการศุลกากรให้คำปรึกษาด้านพิธีการศุลกากร และสิทธิประโยชน์ในการนำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศ
4. มีเครือข่ายที่ดีกับบริษัทสายการบินเรือ/สายการบิน และตัวแทนในต่างประเทศ ซึ่งถือเป็นพันธมิตรทางธุรกิจที่สำคัญ รวมทั้งบริษัทยังเป็นภาคีสมาชิกของสมาคมจัดการขนส่งระหว่างประเทศทั้งในและต่างประเทศ ได้แก่ TIFFA, TAFA, CGLN ภายใต้ WCA Family Network
5. การเข้าควบรวมทางธุรกิจกับ บริษัท Sun Express Logistics (SEL) ซึ่งตั้งอยู่ในประเทศสิงคโปร์ โดยเป็นผู้ดำเนินธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมุ่งเน้นให้บริการในกลุ่มสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ให้กับผู้ผลิตรายใหญ่ระดับโลก และมีความเชี่ยวชาญทางด้านจัดการขนส่งทางอากาศ ทำให้บริษัทเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการขนส่งทางอากาศ
6. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วยในกระบวนการทำงาน เพื่อเพิ่มศักยภาพและลดความซ้ำซ้อนในการทำงาน
7. มีศักยภาพในการบริหารต้นทุนเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยมีการจอร์จระวางตู้คอนเทนเนอร์ในปริมาณมาก เพื่อให้สามารถต่อรองราคากับสายการบินเรือและนำเสนอลูกค้าในราคาที่แข่งขันได้ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าให้กับลูกค้าด้วย

## การจัดหาบริการ

### การจัดหาแหล่งที่มาของบริการ

#### ธุรกิจบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศ

ธุรกิจให้บริการบริหารจัดการขนส่งทางด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศเป็นธุรกิจที่ต้องอาศัยความรู้และประสบการณ์ในการบริหารจัดการกระบวนการทำงาน เพื่อให้การบริการมีประสิทธิภาพ ปัจจัยสำคัญของกระบวนการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประกอบด้วย การจัดหาเรือ/เครื่องบิน ซึ่งถือเป็นต้นทุนหลักของการให้บริการขนส่งของบริษัท และการประสานงานกับตัวแทนในต่างประเทศเพื่อให้บริการแก่ลูกค้า ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### (1) การจัดหาเรือ/เครื่องบิน

เนื่องจากค่าเรือ/เครื่องบิน เป็นต้นทุนหลักในธุรกิจให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ บริษัทและบริษัทย่อยจึงมีการวางแผนการจอร์จระวางเรือ/เครื่องบิน เพื่อให้สามารถบริหารต้นทุนได้อย่างดีที่สุด การจอร์จระวางเรือเส้นทางไทย-สหรัฐอเมริกา จะมีการจัดทำเป็นสัญญา กับสายการบินเรือ (Service Contract) โดยจะมีการต่อสัญญาทุกปี ในสัญญาจะระบุข้อตกลงเรื่องราคาค่าเรือภายใต้ปริมาณการซื้อเรือขั้นต่ำ (Minimum Quality Commitment: MQC) โดยบริษัทจะมีการประเมินปริมาณงานจากข้อมูลในอดีตและประเมินแนวโน้มงานที่คาดว่าจะได้รับก่อนที่จะลงนามในสัญญา เพื่อให้มั่นใจว่าจะสามารถขายเรือได้ตามที่ตกลงในสัญญา ซึ่งการจอร์จระวางในปริมาณมากทำให้สามารถต่อรองราคาค่าเรือและทำให้ต้นทุนของบริษัทแข่งขันได้ ทั้งนี้ ราคาที่ระบุในสัญญาสามารถเปลี่ยนแปลงได้ โดยสายการบินเรือจะต้องแจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน สำหรับการจอร์จระวางเรือในเส้นทางอื่นและการจอร์จระวางเครื่องบินจะไม่มีการจัดทำเป็นสัญญา โดยบริษัทจะนำข้อมูลการใช้บริการของลูกค้าที่ผ่านมา แล้วทำการจอร์จระวางเรือล่วงหน้ากับสายการบินเรือ ซึ่งเมื่อลูกค้าติดต่อขอจอร์จระวางเรือ บริษัทจะสามารถยืนยันการจอร์จกับลูกค้าได้ทันที โดยบริษัทจะเป็นผู้คัดเลือกสายการบินเรือ/สายการบินที่เหมาะสมให้กับลูกค้า ทั้งนี้ ในบางกรณีบริษัทและบริษัทย่อยจะประสานงานกับตัวแทนในต่างประเทศเพื่อให้ช่วยบริษัทจัดหาเรือในกรณีที่บริษัทต้องให้บริการบริหารจัดการขนส่งในเขตประเทศต่างๆ ซึ่งในแต่ละปีบริษัทและบริษัทย่อยมีการจัดหาเรือ/เครื่องบินจากผู้ประกอบการขนส่งจำนวน 15 ราย และ 10 ราย ตามลำดับ

#### นโยบายการคัดเลือกสายการบิน/สายการบิน/ Co-Loader

1. มีการให้บริการในเส้นทางที่ลูกค้าต้องการและมีตารางการเดินทางที่ตรงกับความต้องการของลูกค้า
2. เป็นผู้ให้บริการที่มีความน่าเชื่อถือ
3. เป็นผู้ให้บริการที่มีต้นทุนที่แข่งขันได้
4. เป็นผู้ให้บริการที่มีระบบการติดตามงาน สามารถตรวจติดตามการเดินทางของสินค้าได้

#### **(2) ตัวแทนต่างประเทศ(Oversea Agent)**

ในกรณีที่บริษัทมีการให้บริการบริหารจัดการขนส่งในเขตต่างประเทศ บริษัทจะประสานงานกับตัวแทนที่เป็นพันธมิตรทางการค้าในประเทศต่างๆ เพื่อช่วยดูแลการให้บริการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนเป็นผู้ช่วยบริษัทในการจัดเก็บค่าบริการในกรณีที่ลูกค้าระบุให้เรียกเก็บค่าบริการที่ปลายทางในต่างประเทศ ดังนั้น การคัดเลือกตัวแทนต่างประเทศจึงเป็นสิ่งสำคัญ โดยตัวแทนของบริษัทในต่างประเทศ ได้แก่ ผู้ประกอบการในธุรกิจบริหารจัดการขนส่งในประเทศต่างๆ ซึ่งมีประสบการณ์ความชำนาญและความน่าเชื่อถือในการให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ ตัวแทนดังกล่าวถือเป็นพันธมิตรและคู่ค้าที่สำคัญ เนื่องจากตัวแทนดังกล่าวสามารถเลือกให้บริษัทเป็นตัวแทนของตนเพื่อประสานงานและให้บริการในเขตประเทศไทยได้ด้วยเช่นกัน กลุ่มบริษัทมีนโยบายในการคัดเลือกตัวแทนต่างประเทศดังนี้

#### นโยบายการคัดเลือกตัวแทนต่างประเทศ (Oversea Agent) ตัวแทนในต่างประเทศแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มหลักๆ ดังนี้

1. กลุ่มบริษัทพันธมิตร (Group Company) ได้แก่ กลุ่มเครือข่าย Sun Express Group ซึ่งประกอบด้วยบริษัทใน 6 ประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย ประเทศสิงคโปร์ ฮองกง ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศเวียดนาม และประเทศมาเลเซีย โดยมีเครือข่ายทั่วโลกกว่า 100 แห่ง ถือเป็นกลุ่มตัวแทนต่างประเทศที่มีความสำคัญ
2. กลุ่มภาคี (Conference) ที่บริษัทเข้าร่วมเป็นสมาชิก อาทิเช่น, CGLN ภายใต้ WCA Family Network ซึ่งเป็นสมาคมที่มีสมาชิกเป็นผู้ประกอบการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในประเทศต่างๆ และจะมีการประชาสัมพันธ์บริษัทที่เป็นสมาชิกกับสมาชิกอื่นๆ เพื่อให้เป็นที่รู้จัก โดยบริษัทที่จะเข้าร่วมเป็นสมาชิกได้ต้องมีความน่าเชื่อถือ และผ่านการตรวจสอบต่างๆ จากสมาคมแล้ว
3. กลุ่มตัวแทนต่างประเทศอื่นๆ ซึ่งเป็นกลุ่มเครือข่ายที่บริษัททำงานด้วยมาเป็นระยะเวลานานกว่า 10 ปี โดยมีการจัดทำข้อตกลงทางธุรกิจ (Agency Agreement) ระหว่างกัน

บริษัทและบริษัทย่อยจะพิจารณาเลือกกลุ่มที่ 1 และ กลุ่มที่ 2 เป็นหลัก เนื่องจากทั้งสองกลุ่มนี้จะมีมีความน่าเชื่อถือและความรับผิดชอบโดยบริษัทจะพิจารณาจากความสามารถในการทำงาน ความรวดเร็วในการตอบคำถามและติดตามงาน และต้นทุนในการทำงานที่มีประสิทธิภาพ

#### **ธุรกิจให้บริการขนส่งในประเทศ**

ธุรกิจให้บริการขนส่งในประเทศของบริษัทและบริษัทย่อย เป็นการให้บริการเพื่อสนับสนุนธุรกิจบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งต้องอาศัยความรู้และประสบการณ์ในการบริหารจัดการกระบวนการทำงาน เพื่อให้การบริการมีประสิทธิภาพและมีมาตรฐานความปลอดภัยสูง ปัจจัยสำคัญของกระบวนการขนส่งที่มีคุณภาพ มีดังนี้

#### **(1) การจัดหาและการซ่อมบำรุงยานพาหนะที่ใช้ในกระบวนการขนส่ง**

ยานพาหนะที่สำคัญสำหรับใช้ในการขนส่ง ประกอบด้วย รถหัวลาก และหางพ่วงบรรทุก โดยบริษัทจะสั่งซื้อจากผู้ผลิตหรือตัวแทนจำหน่ายที่มีความน่าเชื่อถือ พร้อมทั้งพิจารณาถึงคุณภาพของรถขนส่งให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งในปัจจุบันบริษัทมีการสั่งซื้อรถจากผู้ผลิตหรือตัวแทนจำหน่าย โดยรถขนส่งทุกคันได้มีการทำประกันภัยชั้น 1 และประกันภัยสินค้าที่รับขนส่ง ซึ่งมีทุนประกันภัยมูลค่าสูงกว่าความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น

บริษัทและบริษัทย่อยได้จัดให้มีการตรวจเช็คสภาพตามระยะการใช้งานของรถหัวลาก และหางพ่วงบรรทุก โดยจะทำการตรวจเช็คตามตารางเวลาที่ได้มีการวางแผนไว้แล้ว พร้อมทั้งทำการซ่อมบำรุงและเปลี่ยนอะไหล่ที่เสื่อมสภาพตามระยะการใช้งาน เพื่อให้รถสามารถใช้งานได้อย่างสมบูรณ์และมีอายุการใช้งานยาวนาน ทั้งนี้ บริษัทได้จัดทำสัญญาว่าจ้างการให้บริการซ่อมบำรุงรถบรรทุกฮิโน้ กับ บริษัท ฮีโนมอเตอร์สเซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อการซ่อมแซมและบำรุงรักษา

**(2) การจัดหาและการฝึกอบรมพนักงานขับรถ**

พนักงานขับรถถือเป็นบุคลากรที่มีส่วนสำคัญสำหรับงานบริการขนส่งที่ปลอดภัย ดังนั้น บริษัทและบริษัทย่อยจึงให้ความสำคัญในการคัดสรรพนักงานขับรถที่มีคุณภาพมาร่วมงาน โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกหลักๆ ดังต่อไปนี้

- พนักงานขับรถต้องมีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกอย่างน้อย 2 ปี
- ต้องมีใบอนุญาตขับรถสำหรับการขับรถขนส่งประเภท 3 และ 4 สำหรับขับรถประเภทรถหauled
- ต้องผ่านการทดสอบจากบริษัท

เมื่อได้รับการบรรจุเป็นพนักงานขับรถแล้ว พนักงานขับรถต้องผ่านการฝึกอบรมก่อนที่จะปฏิบัติงานจริง

**(3) การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง**

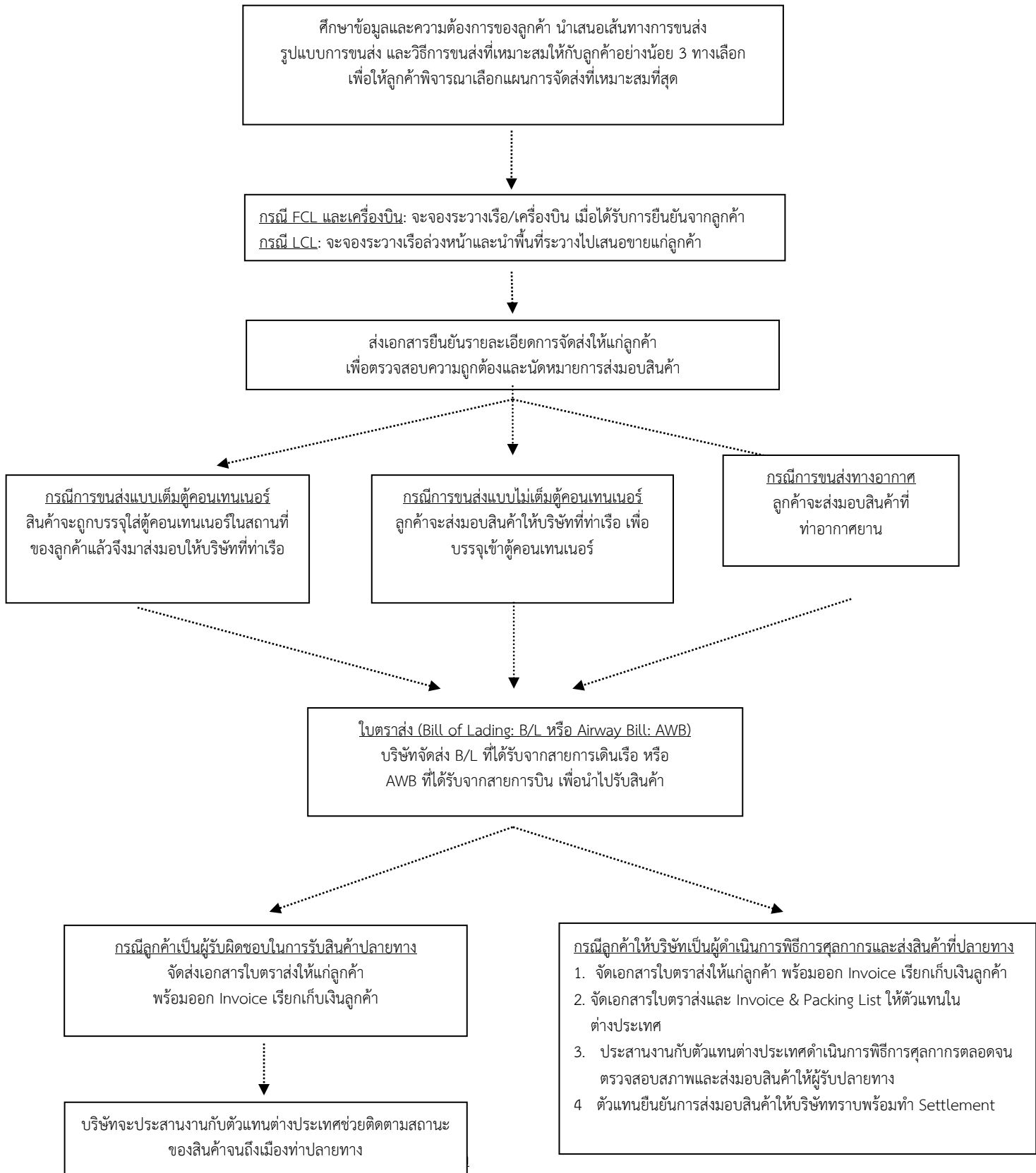
ปัจจุบันรถขนส่งของบริษัทใช้ก๊าซ NGV และน้ำมัน โดยบริษัทและบริษัทย่อยใช้บริการ PTT Fleet Card ของธนาคารกสิกรไทย ซึ่งเปรียบเสมือนบัตรเครดิตสำหรับใช้จ่ายชำระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงภายในวงเงินที่กำหนดไว้ ซึ่งจะมีบัตรประจำรถขนส่งแต่ละคัน โดยในบัตรจะระบุทะเบียนรถ และเมื่อใช้จ่ายชำระจะต้องระบุรหัสผ่าน บริษัทและบริษัทย่อยจะมีการคำนวณอัตราการใช้เชื้อเพลิงเปรียบเทียบกับอัตราการใช้จริง เพื่อให้สามารถควบคุมการใช้เชื้อเพลิงในการขนส่งได้

**(4) การจัดหาผู้ประกอบการรถบรรทุกขนส่ง(Outsource)**

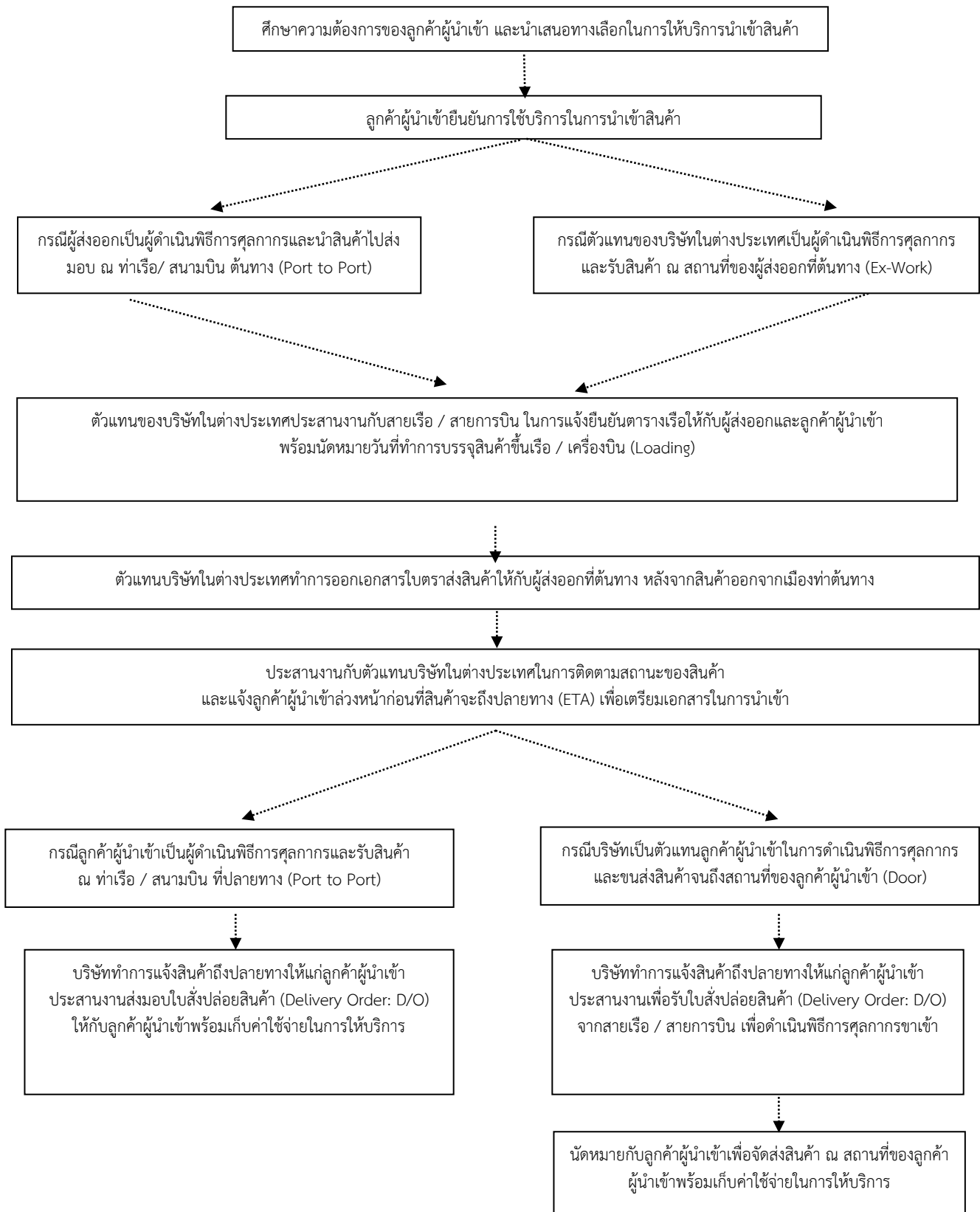
บริษัทเป็นผู้ให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกทุกหัวลาก-หางพ่วงแก่ลูกค้าด้วยตัวเอง ยกเว้นในบางช่วงเวลาที่จำนวนรถบรรทุกไม่เพียงพอที่จะให้บริการแก่ลูกค้า โดยบริษัทจะติดต่อกับผู้ประกอบการรถบรรทุกขนส่ง (Outsource) รายอื่นให้มารับงานต่อไป เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการใช้บริการรถบรรทุกขนส่งอย่างเพียงพอ โดยปัจจุบันบริษัทมีผู้ประกอบการขนส่งที่อยู่ใน Approved Vendor List ประมาณ 3 ราย โดยมีเกณฑ์ในการเลือกผู้ประกอบการ คือ เป็นผู้ให้บริการในรูปแบบบริษัท โดยให้บริการขนส่งสินค้าเป็นธุรกิจหลัก และต้องมีประกันภัยรถยนต์และประกันสินค้าขั้นต่ำ 1,500,000 บาท มีความสามารถในการให้บริการ มีปริมาณรถ และคุณภาพของรถตรงตามที่บริษัทต้องการ

ขั้นตอนการดำเนินงานให้บริการ

สรุปขั้นตอนการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ - ขาออก








สรุปขั้นตอนการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ - ขาเข้า



เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการจัดการด้านกระบวนการให้บริการ บริษัทได้พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ช่วยเพิ่มศักยภาพและลดความซ้ำซ้อนในการทำงาน มีระบบตรวจวัดที่มีประสิทธิภาพ เพื่อตรวจสอบระยะเวลาในการทำงานในแต่ละส่วนงานให้เป็นไปตามเป้าหมายคุณภาพที่บริษัทกำหนด

#### สรุปการเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิก (Conference) ทั้งในและต่างประเทศ

| ชื่อสมาคม   | ตราสัญลักษณ์   | บริษัทที่เป็นสมาชิก | วันที่เป็นสมาชิก | วันสิ้นสุดการเป็นสมาชิก |
|---|--|---------------------|------------------|-------------------------|
| <b>สมาคมในประเทศ</b>  |  |                     |                  |                         |
| สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ<br>(Thai International Freight Forwarders Association: TIFFA) |     | WICE                | 6 ก.พ. 45        | ไม่มีกำหนด              |
| สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย<br>(Thai Airfreight Forwarders Association: TAFA)                     |     | WICE                | ปี 2547          | 31 ม.ค. 63              |
| สมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย<br>(The Customs Broker and Transportation Association of Thailand: CTAT)      |    | WICE                | 12 ก.พ. 57       | 11 ก.พ. 65              |
| หอการค้าไทย<br>(The Thai Chamber of Commerce Member ship)   |    | WICE                | 17 ส.ค. 53       | ไม่มีกำหนด              |
| <b>สมาคมต่างประเทศ</b>  |  |                     |                  |                         |
| Leading the World in Logistics Partnering   |  | WICE                | 26 ต.ค. 48       | 25 ต.ค. 62              |

**หมายเหตุ:**ในการเข้าร่วมเป็นสมาชิกจะมีค่าสมาชิกรายปี

WCA เป็นเครือข่ายกิจการบริการการขนส่งที่ใหญ่ มีสมาชิกกว่า 5,700 บริษัทใน 189 ประเทศ โดย WCA ประกอบด้วย เครือข่ายจำนวนมากและความชำนาญในการให้บริการ

#### สิทธิประโยชน์ของสมาชิก

- รายชื่อสมาชิกจะเข้าไปอยู่ใน list เพื่อถ่ายทอดการหาและเลือกใช้งาน
- Financial Protection Plan เป็นการเสนอครอบคลุมวงเงินที่ไม่ได้รับชำระจากสมาชิกลูกหนี้ ให้สมาชิกเจ้าหนี้สูงสุด 50,000 USD
- การประชุมเครือข่ายประจำปีเพื่อให้ประเทศสมาชิกมาพบปะและร่วมเจรจาธุรกิจในรูปแบบ Workshop เป็นการส่งเสริมความสัมพันธ์และแลกเปลี่ยนความร่วมมือระหว่างกัน โดยแต่ละประเทศสามารถนัดหมายเพื่อพบปะเจรจากันในงานนี้ ทำให้ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปเจรจาในแต่ละประเทศ
- ช่วยจัดการปัญหาข้อพิพาทระหว่างสมาชิก

#### 5 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทไม่มีข้อพิพาทใดๆ เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม และไม่มีประวัติกระทำผิดตามกฎหมายสิ่งแวดล้อมกับหน่วยงานภาครัฐ สำหรับการให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในเรื่องของมลภาวะทางอากาศอันเกิดจากควันจากท่อไอเสียของรถ

ขนส่ง ทั้งนี้ บริษัทและบริษัทย่อยได้ตระหนักถึงผลกระทบดังกล่าว จึงได้มีการให้ความรู้เจ้าหน้าที่พนักงานในการดูแลและตรวจสอบสภาพรถอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ของหน่วยราชการ

สิทธิประโยชน์จากบัตรส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

- ไม่มี -

งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

- ไม่มี -



### 3. ปัจจัยความเสี่ยง

จากลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ การให้บริการประเภทโลจิสติกส์ นั้น ต้องคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ มากมายที่จะส่งเสริมให้บริษัทสามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของบริษัทที่ตั้งไว้ได้ ตลอดจนรักษาคุณภาพการให้บริการ เพื่อให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจสูงสุดทั้งในด้านของคุณภาพการบริการ การประเมินปัจจัยความเสี่ยงที่จะส่งผลกระทบต่อให้บริษัทไม่สามารถบรรลุเป้าประสงค์ได้ก็มีความสำคัญเช่นกัน ดังนั้นบริษัทฯ ได้วิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น และส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานในอนาคตไว้ ดังนี้

#### ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

##### ความเสี่ยงจากความผันผวนของค่าระวาง

ต้นทุนค่าระวางเรือ/เครื่องบินถือเป็นต้นทุนหลักในการดำเนินธุรกิจให้บริการบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศ โดยในปี 2556 – ปี 2561 ต้นทุนดังกล่าวคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 83.69 ร้อยละ 78.59 ร้อยละ 78.77 ร้อยละ 77.79 ร้อยละ 75.98 และ ร้อยละ 74.33 ของต้นทุนรวมตามลำดับ ดังนั้น ความผันผวนของค่าระวางซึ่งเปลี่ยนแปลงไปตามอุปสงค์และอุปทานในตลาด มีผลกระทบต่อต้นทุนการให้บริการและอัตรากำไรสุทธิของกลุ่มบริษัท หากกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถปรับราคาค่าบริการเพิ่มตามต้นทุนค่าระวางที่มีการปรับตัวขึ้นได้ ทั้งนี้กลุ่มบริษัทได้ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากความผันผวนของค่าระวาง จึงให้ความสำคัญตั้งแต่การจัดการค่าระวาง โดยมีการคาดการณ์ปริมาณความต้องการของลูกค้าและจองระวางในปริมาณมาก เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองค่าระวาง และมีการจัดทำเป็นสัญญา โดยในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงราคาตามที่ระบุในสัญญา สายการบินเดินเรือจะต้องแจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน นอกจากนี้บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะตรวจสอบราคาค่าระวางอย่างใกล้ชิด เพื่อคาดการณ์สถานการณ์และแนวโน้มของค่าระวาง ทำให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยสามารถกำหนดราคาค่าบริการให้มีส่วนต่างกำไรในระดับที่สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงของราคาค่าระวางได้ในระดับหนึ่ง

โดยปกติการจัดทำสัญญากับสายเดินเรือ (เส้นทางไทย – สหรัฐอเมริกา) จะมีการระบุปริมาณการซื้อระวางขั้นต่ำ ซึ่งจะไม่มีการระบุค่าปรับในสัญญา ทั้งนี้ สัญญาบริการกับสายการบินแห่งหนึ่ง (เส้นทางไทย – สหรัฐอเมริกา) ระบุว่าในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถขายระวางเรือตามปริมาณขั้นต่ำที่ตกลงในสัญญา บริษัทฯ จะโดนปรับ (Deficit Charges) ในอัตรา 250 เหรียญสหรัฐต่อ FEU (Forty Foot Equipment Unit หรือ ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต) อย่างไรก็ตามบริษัทฯ จะมีการประเมินปริมาณงานจากข้อมูลในอดีตและประเมินแนวโน้มงานที่คาดว่าจะได้รับก่อนที่จะลงนามในสัญญา เพื่อให้มั่นใจว่าจะสามารถขายระวางได้ตามที่ตกลงในสัญญา ในกรณีที่เรือเต็ม สายการบินเดินเรือจะปฏิเสธการจองระวางเรือ ซึ่งบริษัทฯ จะสามารถลดยอด MQC (Minimum Quantity Commitment) ได้ โดยที่ผ่านมามีบริษัทฯ ไม่เคยโดยค่าปรับดังกล่าว

##### ความเสี่ยงจากความรับผิดชอบในตัวสินค้า กรณีเกิดความเสียหาย

เนื่องจากบริษัทฯ และบริษัทย่อยประกอบธุรกิจเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศแบบครบวงจร จึงอาจมีความเสี่ยงจากความเสียหายของตัวสินค้าระหว่างขนส่งที่อาจเกิดขึ้นได้ กรณีที่เกิดความเสียหายกับสินค้าของลูกค้าและได้มีการพิสูจน์ได้ว่าเป็นการขนส่งที่อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทฯ ในเบื้องต้นบริษัทประกันภัยจะเป็นผู้รับผิดชอบชดเชยความเสียหายให้กับลูกค้า โดยบริษัทฯ จะช่วยสืบหาข้อเท็จจริงและติดตามการชดเชยความเสียหายให้กับลูกค้า ดังนั้น บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญในการคัดเลือกสายการบินเดินเรือ/สายการบิน รวมถึงผู้ประกอบการขนส่ง (Outsource) เพื่อลดความเสี่ยงจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้า และให้ความสำคัญในการคัดเลือกบริษัทประกันภัยที่มีมาตรฐานและเป็นที่ยอมรับทั่วไป เพื่อให้เกิดความสะดวกในการขอชดเชยความเสียหาย ทั้งนี้ ในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา บริษัทฯ และบริษัทย่อยยังไม่เคยชำระค่าชดเชยให้กับลูกค้ากรณีเกิดความเสียหายในตัวสินค้าอันส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยอย่างมีนัยสำคัญ

##### ความเสี่ยงในการแข่งขัน

ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย มี 5 กลุ่มหลัก ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งทางบก ขนส่งทางน้ำ ขนส่งทางอากาศ ตัวแทนของและตัวแทนขนส่ง และคลังสินค้า รวมกว่า 10,000 บริษัท และกว่าร้อยละ 80 เป็นผู้ประกอบการขนส่งขนาดย่อมและขนาดกลางหรือ SMEs ซึ่งคู่แข่งรายใหม่สามารถเข้ามาแข่งขันในอุตสาหกรรมได้ง่าย เนื่องจากสามารถเริ่มต้นธุรกิจได้ตั้งแต่ขนาดเล็กด้วยเงินลงทุนไม่สูงมาก อาศัยความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าและสายการบินเดินเรือ/สายการบิน อย่างไรก็ตาม การแข่งขันในธุรกิจจะเน้นที่ความชำนาญในเส้นทางและประเภทของสินค้า ความยืดหยุ่นในการ

จัดหาเส้นทางขนส่งตามงบประมาณของลูกค้า ความรวดเร็วในการตอบสนองต่อลูกค้า รวมถึงเครือข่ายที่มีคุณภาพและความยืดหยุ่นของการให้บริการในราคาที่เหมาะสมและตรงตามความต้องการของลูกค้า โดยบริษัทมีประสบการณ์และมีความเชี่ยวชาญในธุรกิจและมีความเชี่ยวชาญในธุรกิจ มีการนำเสนอบริการที่ครบวงจร ตลอดจนให้คำปรึกษาในการจัดการระบบโลจิสติกส์เพื่อให้สามารถประหยัดต้นทุนให้ลูกค้า ซึ่งบริษัทได้รับความไว้วางใจจากลูกค้ามาตลอดกว่า 20 ปี

#### **ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงการให้บริการบริหารจัดการขนส่งเส้นทางไทย – สหรัฐอเมริกา**

บริษัทฯ มีความเชี่ยวชาญในเส้นทางขนส่งสินค้าทางทะเล ไทย – สหรัฐอเมริกา มากกว่า 20 ปี สามารถรับและส่งมอบสินค้าได้ทุกรัฐของประเทศสหรัฐอเมริกาในรูปแบบประตูสู่ประตู (Door to Door) ทั้งประเภทขนส่งแบบเต็มตู้ (FCL) และแบบไม่เต็มตู้ (LCL) ทำให้บริษัทมีรายได้จากการให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (Sea Freight) เส้นทางไทย – สหรัฐอเมริกา คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ย (ปี 2556 – ปี 2561) ประมาณร้อยละ 17.30 ของรายได้จากการให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล ดังนั้น แนวโน้มของรายได้ดังกล่าวจะมีทิศทางเป็นไปตามภาวะเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกา

อย่างไรก็ตาม การให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของบริษัทฯ จะให้บริการหลากหลายเส้นทาง (Routing Diversification) เพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยงจากปัจจัยลบทางเศรษฐกิจของแต่ละภูมิภาค โดยเส้นทางระยะไกลไปยังทวีปอเมริกา จะมียอดขายสูงกว่าเมื่อเทียบกับเส้นทางระยะสั้นในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก แต่ก็จะมีอัตรากำไรขั้นต้นที่ต่ำกว่า โดยที่บริษัทฯ เห็นว่าการรักษาการให้บริการในเส้นทางระยะไกลจะทำให้บริษัทเกิดความได้เปรียบในเรื่องความสามารถในการแข่งขัน ในขณะที่อัตราค่าระวางเรือในการขนส่งมีแนวโน้มลดลง ในขณะที่การให้บริการในเส้นทางระยะสั้นจะมีอัตรากำไรที่ดีกว่า แต่การแข่งขันที่สูงกว่าเช่นกัน ดังนั้น การทำธุรกิจของบริษัทฯ ก็จะมีการเพิ่มขึ้นของยอดขายและการรักษาความสามารถในการทำกำไร ทั้งนี้ สัดส่วนรายได้ในเส้นทาง ประเทศญี่ปุ่น ประเทศจีน ประเทศสิงคโปร์ ประเทศออสเตรเลีย สัดส่วนรายได้เฉลี่ย (ปี 2556 – ปี 2561) ของประเทศดังกล่าว รวมกันประมาณร้อยละ 42.75 ของรายได้จากการให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล

#### **ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคลากร**

เนื่องจากธุรกิจของบริษัทฯ ต้องใช้ความรู้ความชำนาญ รวมถึงประสบการณ์ของผู้บริหารและบุคลากรในการดำเนินงาน จึงจำเป็นต้องอาศัยบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในกฎระเบียบต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศสำหรับการส่งออกหรือนำเข้า รวมถึงผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ชำนาญการศุลกากรประจำบริษัทฯ และบริษัทย่อย เพื่อให้คำแนะนำแก่พนักงานในส่วนงานต่างๆ ได้ซึ่งจะทำให้ลูกค้าที่มาใช้บริการเกิดความมั่นใจและเกิดความพึงพอใจต่อการให้บริการ ในกรณีที่บริษัทฯ เกิดการขาดแคลนบุคลากรดังกล่าว อาจส่งผลต่อการดำเนินงาน

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ จึงมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ และประสิทธิภาพในการทำงาน โดยจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานทั้งพนักงานเก่าและพนักงานใหม่อย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ มีการจัดทำแผนการอบรมพนักงานประจำปี โดยพนักงานแต่ละคนต้องได้เข้าอบรมอย่างน้อย 5 หลักสูตรต่อปี เพื่อให้เกิดความรู้ความสามารถและทักษะให้แก่พนักงานในการปฏิบัติงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดให้มีการทำงานแบบคู่หู (Buddy) เพื่อให้พนักงานสามารถทำงานทดแทนกันได้ ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงของบริษัทฯ ในการพึ่งบุคลากรคนใดคนหนึ่ง ตลอดจนจัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานเพื่อกำหนดและพิจารณาผลตอบแทนที่เหมาะสม โดยพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอายุการทำงานเฉลี่ย 5 ปี และมีอายุการทำงานเฉลี่ยของผู้บริหารไม่ต่ำกว่า 20 ปี

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีนโยบายให้พนักงานมีส่วนร่วมในความเป็นเจ้าของบริษัท (Sense of Belongings) โดยในการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2558 มีมติอนุมัติให้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ให้กับพนักงานและผู้บริหาร (ที่ไม่ใช่กรรมการ) ของบริษัทฯ จำนวน 7.50 ล้านหุ้น พร้อมกับการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี เพื่อสร้างขวัญกำลังใจและรักษาบุคลากรที่มีความสามารถให้อยู่กับองค์กร บริษัทฯ จึงคาดว่านโยบายดังกล่าวข้างต้นจะสามารถรักษามูลค่าของบริษัทฯ ไว้ได้

### ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทฯ ประกอบธุรกิจให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ บริษัทฯ อาจได้รับความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากรายได้และต้นทุนในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศ โดยบริษัทฯ มีรายได้เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ย (ปี 2555 – ปี 2560) ประมาณร้อยละ 80.46 ของรายได้จากการให้บริการ ซึ่งหากเงินบาทแข็งค่าขึ้นย่อมส่งผลต่อรายได้ที่ได้รับลดลง และมีต้นทุนเป็นสกุลเงินต่างประเทศ คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ย (ปี 2555 – ปี 2560) ประมาณร้อยละ 78.65. ของต้นทุนบริการรวม ซึ่งในกรณีที่เงินบาทอ่อนค่าลง จะส่งผลต่อต้นทุนที่สูงขึ้น ดังนั้น ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศย่อมส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัท

ทั้งนี้ ต้นทุนในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศดังกล่าวเกิดจากการที่บริษัทฯ มีพันธมิตรทางการค้าที่เป็นผู้ประกอบการในธุรกิจจัดการขนส่งในต่างประเทศเพื่อทำหน้าที่เป็นตัวแทนให้บริษัทฯ ในการประสานงานเพื่อให้บริการลูกค้า ในทางกลับกันบริษัทฯ ก็มีรายได้จากการเป็นพันธมิตรทางการค้าด้วยเช่นกัน การที่บริษัทฯ มีรายได้และต้นทุนในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศจึงถือเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนตามธรรมชาติ (Natural Hedge) เป็นบางส่วน โดยบริษัทฯ จะมีการติดตามข่าวสารและความเคลื่อนไหวของอัตราแลกเปลี่ยนอย่างใกล้ชิดตลอดเวลา เพื่อจะประเมินสถานการณ์และหาทางป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน โดยที่ผ่านมามีผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนไม่จัดว่ามีนัยสำคัญต่อผลประกอบการโดยรวมของบริษัทฯ

### ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการ

#### ความเสี่ยงจากการมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มีอำนาจกำหนดนโยบายการบริหาร

ณ วันที่ 30 มกราคม 2562 ดร.อารยา คงสุนทร และ นายชูเดช คงสุนทร ถือหุ้นรวมกันในบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 37.50 ของทุนชำระแล้ว ทำให้ดร. อารยา คงสุนทร และนายชูเดช คงสุนทร ยังคงสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งกรรมการ หรือการขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทกำหนดให้ต้องได้รับคะแนนเสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น เช่น การเพิ่มทุน การลดทุน การขายหรือโอนกิจการบางส่วนหรือทั้งหมด เป็นต้น ดังนั้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นของบริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในการไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อถ่วงดุลเรื่องที่ผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณา

อย่างไรก็ตามเพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างโปร่งใส และถ่วงดุลอำนาจดังกล่าว บริษัทฯ ได้พิจารณาปรับโครงสร้างองค์กรใหม่เพื่อให้การบริหารจัดการมีประสิทธิภาพมากขึ้นสามารถตรวจสอบได้ และมีการถ่วงดุลอำนาจจึงคณะกรรมการบริษัทได้มีการแต่งตั้งกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน โดยเป็นกรรมการตรวจสอบ จำนวน 3 ท่าน และประธานกรรมการบริษัทจำนวน 1 ท่านโดยบริษัทฯ มีกรรมการบริษัทรวมกรรมการตรวจสอบทั้งสิ้น 8 ท่าน ในจำนวนนี้มีกรรมการที่ไม่ใช่กลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 4 ท่าน นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดให้มีฝ่ายตรวจสอบภายในที่ปฏิบัติงานเป็นอิสระตามความเหมาะสมและขึ้นตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีหน้าที่หลักในการดูแลระบบการควบคุมภายในเพื่อให้เป็นไปตามระบบที่ได้กำหนดไว้ และตรวจสอบการดำเนินงานของฝ่ายบริหารเพื่อให้เกิดความโปร่งใส นอกจากนี้ในกรณีเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุมในกิจการที่เกี่ยวข้อง รวมถึงบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง บุคคลดังกล่าวจะไม่มีสิทธิออกเสียงในการอนุมัติรายการดังกล่าว และในการอนุมัติรายการจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของสำนักงาน กสท. และตลาดหลักทรัพย์ฯ

#### 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

##### 4.1 รายละเอียดสินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 สินทรัพย์ถาวรที่บริษัทใช้ในการประกอบธุรกิจมีมูลค่าสุทธิหลังหักค่าเสื่อมราคาสะสมเท่ากับ 223,528,841 ล้านบาท รายละเอียดสินทรัพย์ถาวร ได้ดังนี้

| ประเภทของสินทรัพย์   |  | ลักษณะกรรมสิทธิ์                             | มูลค่าสุทธิ<br>หลังหักค่าเสื่อมราคาสะสม (บาท) | ภาระผูกพัน     |
|----------------------|--|--|---|----------------|
| <u>สินทรัพย์ถาวร</u> |  |  |   |                |
| 1                    | ที่ดิน<br>โฉนดเลขที่ 69738<br>เนื้อที่ 6 ไร่ 0 งาน 70 ตารางวา<br>ที่ตั้ง ตำบลหนองขาม อำเภอศรีราชา<br>จังหวัดชลบุรี | เป็นเจ้าของ                                  | 24,220,000                                    | ไม่มี          |
| 2                    | อาคารและส่วนปรับปรุง<br>สถานที่จอดรถและวางตู้สินค้า  | เป็นเจ้าของ<br>เป็นเจ้าของ                   | 22,059,899<br>13,086,578                      | ไม่มี<br>ไม่มี |
| 3                    | เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน   | เป็นเจ้าของ                                  | 76,833,000                                    | ไม่มี          |
| 4                    | ยานพาหนะ   | เป็นเจ้าของ<br>เป็นผู้เช่า (เช่า<br>การเงิน) | 73,395,066<br>16,934,298                      | ไม่มี<br>ไม่มี |
| รวม                  |  |  | 223,528,841                                   |                |

นอกจากทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทดังกล่าวข้างต้นแล้ว บริษัทได้เข้าพื้นที่สำนักงาน โดยมีรายละเอียดสัญญาเช่าดังนี้

| สัญญาเช่า  | รายละเอียดของสัญญา  |
|--|---|
| <p>1. สัญญาเช่าที่ดินเพื่อปลูกสร้างอาคาร</p> <p>โฉนดเลขที่ 53901 เลขที่ดิน 376 หน้าสำรวจ 11348</p> <p>แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร</p> <p>เนื้อที่ดิน 1 งาน 70 2/10 ตารางวา</p>  | <p>ผู้เช่า : WICE</p> <p>ผู้ให้เช่า : ดร.อารยา คงสุนทร และ นายชูเดช คงสุนทร<br/>(เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท)</p> <p>ระยะเวลา : 1 กรกฎาคม 2557 – 30 มิถุนายน 2577</p> <p>ค่าเช่า : ปีที่ 1 - 2 เดือนละ 92,674 บาท<br/>ปีที่ 3 - 5 เดือนละ 101,941 บาท<br/>ปีที่ 6 - 8 เดือนละ 112,135 บาท<br/>ปีที่ 9 - 11 เดือนละ 123,349 บาท<br/>ปีที่ 12 - 14 เดือนละ 135,684 บาท<br/>ปีที่ 15 - 17 เดือนละ 149,252 บาท<br/>ปีที่ 18 - 20 เดือนละ 164,177 บาท<br/>รวมค่าเช่าทั้งสิ้นจำนวน 30,539,586 บาท</p> <p>วัตถุประสงค์ : เพื่อใช้เป็นสำนักงานใหญ่ของบริษัท</p> |
| <p>2. สัญญาเช่าที่ดินและอาคาร **</p> <p>- โฉนดเลขที่ 164087 เลขที่ดิน 5612 หน้าสำรวจ 32222</p> <p>ตำบลสุรศักดิ์ อำเภอสรรพยา จังหวัดชัยภูมิ</p> <p>เนื้อที่ดิน 42 ตารางวา</p> <p>- อาคารพาณิชย์บนที่ดินดังกล่าวจำนวน 3 ชั้น 2 คูหา</p> <p><i>***บริษัทมีการซื้อที่ดินและอาคารดังกล่าว จากบุคคลเกี่ยวข้องเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2561</i></p> | <p>ผู้เช่า : WICE</p> <p>ผู้ให้เช่า : ดร. อารยา คงสุนทร และ นายชูเดช คงสุนทร<br/>(เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท)</p> <p>ระยะเวลา : 1 มกราคม 2561 – 30 มิถุนายน 2561</p> <p>ค่าเช่า : 35,000 บาทต่อเดือน</p> <p>วัตถุประสงค์ : เพื่อใช้เป็นหน่วยบริการของบริษัทที่แหลมฉบัง</p>   |
| <p>3. สัญญาเช่าที่ดิน</p> <p>- โฉนดที่ดินเลขที่ 53902 เล่ม 540 หน้า 2 เลขที่ดิน 977 หน้าสำรวจ 9146 แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร</p> <p>เนื้อที่ดิน 1 งาน 70 2/10 ตารางวา</p>   | <p>ผู้เช่า : WICE</p> <p>ผู้ให้เช่า : ดร. อารยา คงสุนทร และ นายชูเดช คงสุนทร<br/>(เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท)</p> <p>ระยะเวลา : 30 มิถุนายน 2561-30 มิถุนายน 2562</p> <p>ค่าเช่า : 35,000 บาทต่อเดือน</p> <p>วัตถุประสงค์ : เพื่อใช้เป็นที่จอดรถสำหรับพนักงาน</p>  |

| สัญญาเช่า  | รายละเอียดของสัญญา  |
|--|---|
| <p>4.. สัญญาเช่าสำนักงาน สาขาสุวรรณภูมิ</p> <p>- ห้องภายในอาคารตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ</p> <p>ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</p> <p>- อาคาร AO3 หมายเลข 11 (ชั้น 4)</p> | <p>ผู้เช่า : WICE</p> <p>ผู้ให้เช่า : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>ระยะเวลา : 1 กรกฎาคม 2561 - 30 มิถุนายน 2562</p> <p>พื้นที่เช่า : 51.25 ตารางเมตร</p> <p>ค่าเช่า : 17,937.50 บาทต่อเดือน</p> <p>วัตถุประสงค์ : เพื่อใช้เป็นสาขาของบริษัทย่อย</p> |

## 4.2 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่บริษัทใช้ในการประกอบธุรกิจประกอบด้วย

1. ความสัมพันธ์ของกลุ่มลูกค้า มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ เท่ากับ 244,591,230 ล้านบาท
2. สิทธิในการซื้อหุ้นเพิ่ม มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ เท่ากับ 1,764,141 ล้านบาท
3. คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ เท่ากับ 9,819,046 ล้านบาท

## 4.3 สัญญาสำคัญที่เกี่ยวข้องในการดำเนินธุรกิจ

### 4.3.1 สรุปสัญญากับสายการบินเรือ

บริษัทมีการทำสัญญาบริการกับสายการบินเรือ ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1. เส้นทางขนส่งหลัก ได้แก่ เส้นทางไทย-สหรัฐอเมริกา
2. สายการบินเรือมีหน้าที่ให้บริการจัดระวางเรือให้บริษัทฯ ตามปริมาณขั้นต่ำ (Minimum Quantity Commitment: MQC) ที่ระบุไว้ในสัญญาบริการ
3. บริษัทฯ จะชำระค่าระวางให้กับสายการบินเรือตามอัตราที่ระบุในสัญญาบริการ
4. สัญญาบริการมีอายุ 1 ปี และมีการต่อสัญญาทุกปี
5. สายการบินเรือมีความรับผิดชอบในสินค้าตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง (Bill of Lading)

ทั้งนี้ มีสายการบินเรือ 1 แห่งระบุว่าในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถขายระวางเรือตามปริมาณขั้นต่ำที่ตกลงในสัญญา บริษัทฯ จะโดนปรับ (Deficit Charges) ในอัตรา 250 เหรียญสหรัฐต่อ FEU (Forty Foot Equipment Unit หรือตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต) อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะมีการประเมินปริมาณงานจากข้อมูลในอดีตและประเมินแนวโน้มงานที่คาดว่าจะได้รับก่อนที่จะลงนามในสัญญา เพื่อให้มั่นใจว่าจะสามารถขายระวางได้ตามที่ตกลงในสัญญา ในกรณีที่เรือเต็มสายการบินเรือจะปฏิเสธการจองระวางเรือ ซึ่งบริษัทฯ จะสามารถลดยอด MQC ได้ โดยที่ผ่านมามีบริษัทฯ ไม่เคยโดนค่าปรับดังกล่าว

### 4.3.2 สรุปสัญญากับตัวแทนต่างประเทศ

กลุ่มเครือข่าย Sun Express Group สามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1. ร่วมกันพัฒนาการขนส่ง รวมถึงการแลกเปลี่ยนข้อมูลในแง่ ค่าบริการ การแข่งขัน การขาย และการปฏิบัติการ และแนะนำถึงธุรกิจขนส่งและธุรกิจอื่นๆ ที่อาจจะสามารถขยายธุรกิจไปได้
2. ทั้งสองฝ่ายสามารถใช้เครือข่ายของกันและกันในการปฏิบัติงาน
3. ทั้งสองฝ่ายแต่งตั้งอีกฝ่ายเป็น non-exclusive agent ของตน ในแต่ละประเทศ

4. ทั้งสองฝ่ายจะเสนออัตราค่าบริการที่ดีที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้
5. ทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะไม่ทำธุรกิจที่แข่งขันกัน ถ้าไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษร
6. ทั้งสองฝ่ายจะต้องสนับสนุนการขาย การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานในการขนส่งทั้งทางบก ทางอากาศ และทางทะเล รวมถึงการรักษาความสัมพันธ์กับลูกค้า ผู้ประกอบการขนส่ง และหน่วยงานต่างๆ
7. ทั้งสองฝ่ายจะต้องจัดให้มีการบริการที่จำเป็นเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออก เช่น พิธีการศุลกากร, การจัดเก็บสินค้า, การส่งมอบสินค้า, การดูแลสินค้าระหว่างทาง, การส่งสินค้าต่อเนื่อง, จัดเก็บค่าบริการจากลูกค้า เป็นต้น
8. บริษัทฯ ผู้รับสินค้าจะต้องตรวจตราสินค้าว่ามีความเสียหายหรือสูญหายหรือไม่ ถ้ามีความเสียหายต่อสินค้าเกิดขึ้นจะต้องแจ้งบริษัท ประกันภัยให้รับผิดชอบ และแจ้งบริษัทฯ ด่วนทางที่ผ่านโทรสารหรืออีเมล เพื่อหาวิธีดำเนินการต่อไป
9. ทั้งสองฝ่ายจะชำระค่าตอบแทนและค่าบริการต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในข้อตกลง
10. ข้อตกลงนี้ได้กำหนดวันสิ้นสุดของสัญญา จนกว่าจะมีการขอยกเลิกจากฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นลายลักษณ์อักษรอย่างน้อย 90 วัน
11. ข้อตกลงจะถูกยกเลิกทันที หากมีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ทำตามที่ระบุไว้ในข้อตกลง

**กลุ่มตัวแทนต่างประเทศอื่น** สามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1. บริษัทและตัวแทนต่างประเทศจะช่วยเหลือซึ่งกันและกันในเขตประเทศและเครือข่ายของตนเอง
2. บริษัทและตัวแทนต่างประเทศจะประสานงานในการให้บริการจัดการขนส่งให้กันและกัน
3. บริษัทและตัวแทนต่างประเทศจะชำระค่าตอบแทนและค่าบริการต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในข้อตกลง
4. ตัวแทนต่างประเทศจะไม่ปล่อยหรือส่งสินค้าให้กับผู้รับจนกว่าจะได้รับการชำระเงินจากผู้รับสินค้า
5. ในกรณีที่เกิดปัญหา เช่น ไม่สามารถส่งสินค้า, สินค้าถูกปฏิเสธการรับ, สินค้าเสียหาย เป็นต้น ตัวแทนต่างประเทศจะต้องแจ้งให้บริษัท ทราบทันที เพื่อหาทางแก้ไข
6. ข้อตกลงนี้ได้กำหนดวันสิ้นสุดของสัญญา จนกว่าจะมีการขอยกเลิกจากฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นลายลักษณ์อักษร
7. ข้อตกลงจะถูกยกเลิกทันทีหากมีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ทำตามที่ระบุไว้ในข้อตกลง

#### 4.4 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทฯ มีนโยบายลงทุนในบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมที่มีวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการที่เป็นส่วนสนับสนุนกิจการของบริษัทฯ อันจะทำให้บริษัทฯ มีผลประโยชน์หรือผลกำไรเพิ่มมากขึ้น หรือธุรกิจที่เอื้อประโยชน์ (Synergy) ให้กับบริษัทฯ โดยสามารถสนับสนุนการดำเนินธุรกิจหลักของบริษัทฯ ให้มีความครบวงจรมากยิ่งขึ้น โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ดังนี้

1. เงินลงทุนในบริษัท ชันเอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 99.99
2. เงินลงทุนในบริษัท WICE Logistics (Singapore) Pte. Ltd. (เดิม Sun Express Logistics Pte. Ltd. (“SEL”) ในสัดส่วนร้อยละ 70
3. เงินลงทุนในบริษัท WICE Logistics (Hong Kong) (เดิม Universal Worldwide Transportation Limited (“UWT”) ในสัดส่วนร้อยละ 80
4. เงินลงทุนในบริษัท ยูโรเอเชีย โทเทิล โลจิสติกส์ จำกัด (EUROASIA TOTAL LOGISTICS CO., LTD.) ในสัดส่วนร้อยละ 40



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

- ไม่มี

## 6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

### 6.1 ข้อมูลทั่วไป

|                      |   |
|----------------------|---|
| ชื่อย่อ              | WICE  |
| เลขทะเบียนบริษัท     | (จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย)  |
| ประเภทธุรกิจ         | 0107558000156<br>ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศแบบครบวงจร<br>(International Logistics Service and Solution Provider) |
| เว็บไซต์             | www.wice.co.th  |
| ปีที่ก่อตั้ง         | 2536  |
| วันแรกที่ซื้อขายหุ้น | 28 กรกฎาคม 2558   |
| ในตลาดหลักทรัพย์ฯ    |   |
| ที่ตั้งสำนักงานใหญ่  | อาคาร WICE PLACE เลขที่ 88/8 ถนนนนทรี<br>แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร 10120                                     |
| ทุนจดทะเบียน         | 325,949,750 บาท   |
| ทุนชำระแล้ว          | 325,949,750 บาท ประกอบด้วยหุ้นสามัญ 651,899,500 หุ้น  |
| มูลค่าหุ้นที่ตราไว้  | หุ้นสามัญ หุ้นละ 0.50 บาท   |
| หุ้นบุริมสิทธิ       | ไม่มี   |
| รอบระยะเวลาบัญชี     | 1 มกราคม – 31 ธันวาคม   |

### 6.2 บุคคลอ้างอิง

|                           |   |
|---------------------------|---|
| นายทะเบียนหุ้น<br>ที่ตั้ง | บริษัทศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด<br>ชั้น 1 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย<br>เลขที่ 93 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย<br>ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400  |
| โทรศัพท์                  | 0 2009-9000   |
| โทรสาร                    | 0 2009-9991   |
| อีเมล                     | SETContactCenter@set.or.th  |
| เว็บไซต์                  | www.set.or.th/tsd   |
| ผู้สอบบัญชี               | บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด โดย<br>นางสาวอรรณพ เตชวัฒนศิริกุล (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 4807) หรือ<br>นาย โสภณ เพิ่มศิริวิมล (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 3182) หรือ<br>นางสาวรุ่งนภา เลิศสุวรรณกุล (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 3516) หรือ<br>นางสาวสรพร เดชอาคม (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 5659) หรือ<br>นางสาวสุมนา พันธุ์พงษ์สานนท์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 4872) |
| ที่ตั้ง                   | อาคารเคซีดา ออฟฟิศ คอมเพล็กซ์ เลขที่ 193/136-137 ชั้น 33 ถนนรัชดาภิเษกตัดใหม่<br>เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110   |
| โทรศัพท์                  | 0-2264-0777 , 0-2661-9190   |

---

|  |   |
|--|---|
| โทรศัพท์                                   | 0-2264-0789-90  |
| อีเมล                                      | ernstyoung.thailand@th.ey.com   |
| ผู้ตรวจสอบภายใน                            | บริษัท เวล แพลนนิ่ง โซลูชั่น จำกัด โดย<br>นางสาววรลักษณ์ ลิ้มสุขประเสริฐ และ นางสาวหัตทยา ใจบุญศักดิ์ |
| ที่ตั้ง                                    | 11 ซอย 6 ถนนบรมราชชนนี แขวงบางบำหรุ เขตบางพลัด กรุงเทพฯ 10700   |
| โทรศัพท์                                   | 0-2434-3746   |
| อีเมล                                      | wpsthai@gmail.com   |
| ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้                        | ไม่มี   |
| ที่ปรึกษาทางการเงิน                        | บริษัทหลักทรัพย์ ฟิลลิป (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)   |
| ที่ปรึกษาหรือผู้จัดการภายใต้สัญญาการจัดการ | ไม่มี   |