

ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1. ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท อามา มารีน จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2539 ด้วยทุนจดทะเบียนเริ่มต้น 1 ล้านบาท เพื่อประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ และได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2559 โดยในช่วงแรก บริษัทให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับผู้ค้าน้ำมันขนาดใหญ่ (ผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7) ในประเทศ โดยขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงจากโรงกลั่นน้ำมันที่อยู่ทางภาคตะวันออกมายังคลังน้ำมันของลูกค้าที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำหรือชายทะเล ต่อมา บริษัทได้อาศัยความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ในการให้บริการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) ทางเรือ ในการขยายการให้บริการไปยังกลุ่มลูกค้าอื่นนอกเหนือจากกลุ่มผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงขนาดใหญ่ในประเทศ บริษัทได้ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ให้กับผู้ผลิตและจำหน่ายในต่างประเทศ หลังจากนั้นความต้องการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางเรือของลูกค้าในประเทศเริ่มลดลง เนื่องจากลูกค้าได้เปลี่ยนไปใช้การขนส่งสินค้าทางรถเป็นหลัก บริษัทจึงให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ทางเรือในต่างประเทศเพียงอย่างเดียว ปัจจุบัน บริษัทเป็นหนึ่งในผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรืออันดับต้นๆ ที่ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิด ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ ประเทศเมียนมา ประเทศเวียดนาม และประเทศฟิลิปปินส์

ต่อมา บริษัทได้จัดตั้งบริษัทย่อยในชื่อ บริษัท เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ จำกัด (“AMAL”) เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2557 โดยมีทุนจดทะเบียนเริ่มต้น 5 ล้านบาท เพื่อดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถภายในประเทศไทย เนื่องจากบริษัทต้องการขยายธุรกิจไปยังธุรกิจอื่นในกลุ่มธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์ และต้องการขยายลักษณะการให้บริการขนส่งสินค้าออกไปยังเส้นทางใหม่ และลูกค้าใหม่ เพื่อลดความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือเพียงธุรกิจเดียว ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท มีจำนวนเรือทั้งหมด 10 ลำ คิดเป็นน้ำหนักบรรทุกรวม 82,981 เมตริกตัน และกองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีจำนวนเรือทั้งหมด 150 คัน คิดเป็นปริมาณการบรรทุกรวม 6.75 ล้านลิตร

ลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

บริษัท จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินธุรกิจด้านโลจิสติกส์ (Logistic) ปัจจุบัน บริษัทดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือและรถ โดยบริษัท อามา มารีน จำกัด (มหาชน) (“AMA”) ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือในต่างประเทศ และบริษัท เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ (จำกัด) (“AMAL”) ให้บริการขนส่งสินค้าทางรถในประเทศ

AMA

ดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) โดยใช้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (Oil and Chemical Tanker) สินค้าที่บริษัท ให้บริการขนส่งในปัจจุบัน คือ ผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัท บรรทุกสินค้าจากผู้ผลิตและจำหน่ายที่อยู่ต่างประเทศ (ส่วนใหญ่อยู่ในประเทศมาเลเซียและประเทศอินโดนีเซีย) และส่งมอบให้ผู้นำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชที่อยู่มุมภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียตะวันออก ดังนั้น การขนส่งสินค้าทางเรือของบริษัท จึงมีลักษณะเป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

AMAL

ดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) โดยใช้รถบรรทุกน้ำมัน (Tanker Truck) สินค้าที่ AMAL ให้บริการขนส่งในปัจจุบัน คือ น้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ในการขนส่งสินค้าทางรถ AMAL บรรทุกสินค้าจากผู้ผลิตและจำหน่ายในประเทศ และส่งมอบให้ผู้ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงหรือไบโอดีเซล B100 ยังจุดหมายปลายทางในประเทศที่ตกลงกัน ดังนั้น การขนส่งสินค้าทางรถของ AMAL จึงมีลักษณะเป็นการขนส่งสินค้าในประเทศ

วิสัยทัศน์ และพันธกิจ**วิสัยทัศน์**

หนึ่งในบริษัทชั้นนำที่ให้บริการด้านการขนส่งสินค้าเหลวในเอเชีย

พันธกิจ

1. การดำเนินธุรกิจภายใต้ธรรมาภิบาลที่ดี
2. การให้บริการที่มีประสิทธิภาพ มีความน่าเชื่อถือ และเป็นที่พึงพอใจของลูกค้า
3. ปฏิบัติตามข้อบังคับสากล กฎและระเบียบปฏิบัติเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยและใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อม
4. สร้างมูลค่าให้กับบริษัทเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
5. สภาพแวดล้อมที่ดีในสถานที่ทำงาน พนักงานทำงานอย่างมีความสุข และมีการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง

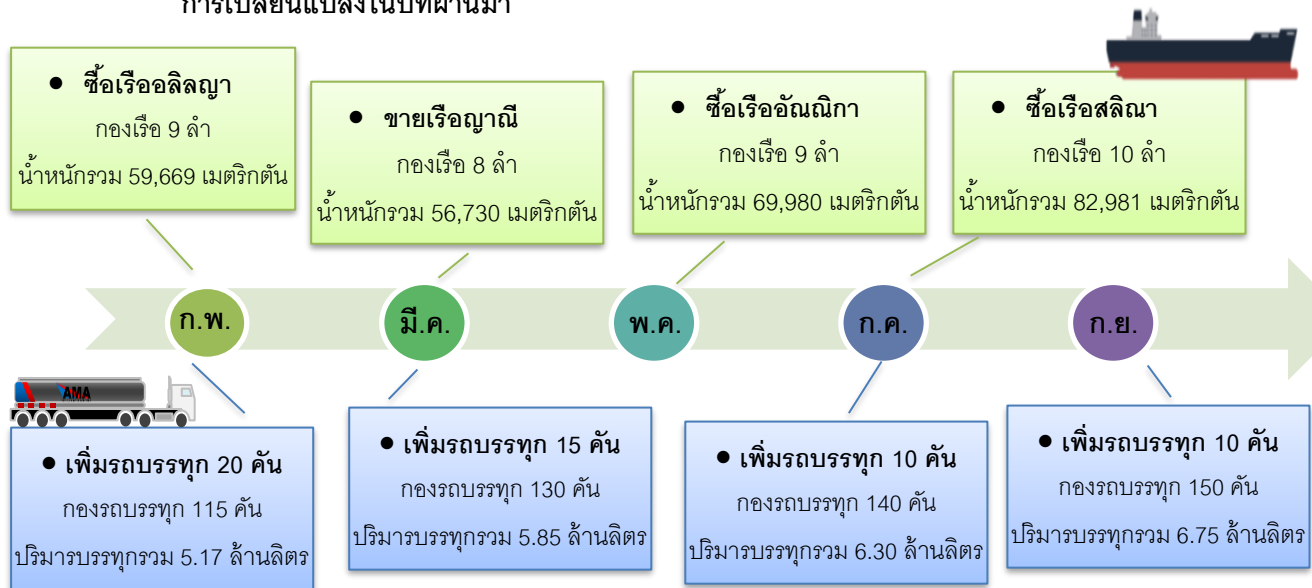
เป้าหมายและกลยุทธ์ขององค์กร

บริษัทมีความประสงค์ที่จะเป็นหนึ่งในผู้นำในการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าเหลวทั้งทางเรือและทางรถในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียใต้ ทั้งนี้ ในระยะเวลา 5 ปีข้างหน้า บริษัท จะมุ่งเน้นการขยายฐานลูกค้าอย่างต่อเนื่อง สำหรับการขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัท มีแผนที่จะเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ไปยัง ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อาทิ ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น และภูมิภาคเอเชียใต้ ได้แก่ ประเทศอินเดีย ประเทศศรีลังกา และประเทศบังคลาเทศ เป็นต้น

และสำหรับการขนส่งสินค้าทางรถ บริษัทมีแผนที่จะขยายขอบเขตการให้บริการขนส่งสินค้าไปยังสินค้าเหลวอื่นนอกเหนือจากน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 เช่น ผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์ม และเอทานอล เป็นต้น เพื่อเข้าถึงกลุ่มที่มีความต้องการขนส่งสินค้ารายใหม่ๆ

ดังนั้น การลงทุนที่สำคัญของบริษัท จึงเป็นการลงทุนในเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี และรถบรรทุกน้ำมัน เพื่อรองรับการขยายธุรกิจ

การเปลี่ยนแปลงในปีที่ผ่านมา



1.2. การเปลี่ยนแปลง และพัฒนาการที่สำคัญของบริษัท

ปี 2560

- เดือนกุมภาพันธ์ บริษัทซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเพิ่มขึ้น 1 ลำ ได้แก่ เรือ “อิลลูญา” น้ำหนักบรรทุก 12,999 เมตริกตัน เพื่อให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มไปในภูมิภาคเอเชียตะวันออก อาทิเช่น ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น และภูมิภาคเอเชียใต้ ได้แก่ ประเทศอินเดีย ประเทศศรีลังกา และประเทศบังคลาเทศ เป็นต้น ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท มีเรือเพิ่มขึ้นเป็น 9 ลำ และมีน้ำหนักบรรทุกรวมเพิ่มขึ้นเป็น 59,660 เมตริกตัน
- เดือนกุมภาพันธ์ AMAL ซื้อรถบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 20 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองรถบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 115 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 5.17 ล้านลิตร
- เดือนมีนาคม บริษัทขายเรือญาติ ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของบริษัทที่กำหนดอายุการใช้งานเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีไว้ประมาณ 30 ปี ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท มีจำนวนเรือ 8 ลำและมีน้ำหนักบรรทุกรวมเป็น 56,730 เมตริกตัน
- เดือนมีนาคม AMAL ซื้อรถบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 15 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองรถบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 130 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 5.85 ล้านลิตร
- เดือนพฤษภาคม บริษัทซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเพิ่มขึ้น 1 ลำ ได้แก่ เรือ “อณานิภา” น้ำหนักบรรทุก 13,250 เมตริกตัน เพื่อให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มไปในภูมิภาคเอเชียตะวันออก อาทิเช่น ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น และภูมิภาคเอเชียใต้ ได้แก่ ประเทศอินเดีย ประเทศศรีลังกา และประเทศบังคลาเทศ เป็นต้น ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท มีจำนวนเรือเพิ่มขึ้นเป็น 9 ลำ และมีน้ำหนักบรรทุกรวมเพิ่มขึ้นเป็น 69,980 เมตริกตัน

ปี 2560

- เดือนกรกฎาคม บริษัทซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเพิ่มขึ้น 1 ลำ ได้แก่ เรือ “สลิดนา” น้ำหนักบรรทุก 13,001 เมตริกตัน เพื่อให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มไปในประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น) และภูมิภาคเอเชียใต้ อาทิเช่น ประเทศอินเดีย ประเทศศรีลังกา และประเทศบังคลาเทศ เป็นต้น ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท มีเรือเพิ่มขึ้นเป็น 10 ลำ และมีน้ำหนักบรรทุกรวมเพิ่มขึ้นเป็น 82,981 เมตริกตัน
- เดือนกรกฎาคม AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 10 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีเรือเพิ่มขึ้นเป็น 140 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 6.30 ล้านลิตร
- เดือนกันยายน AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 10 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีเรือเพิ่มขึ้นเป็น 150 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 6.75 ล้านลิตร

ปี 2559

- เดือนกุมภาพันธ์ บริษัทเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 161.80 ล้านบาท โดยออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 518,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 100.00 บาทต่อหุ้น และเสนอขายหุ้นทั้งหมดให้กับ บริษัท พีทีจี โกลบอล จำกัด (“PTGLG”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน) (“PTG”) ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.97 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ณ ขณะนั้น) ส่งผลให้ PTGLG เข้ามาเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท ในสัดส่วนร้อยละ 32.01 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว การเพิ่มทุนในครั้งนี้ช่วยให้บริษัท นำเงินที่ได้ไปใช้ในการลงทุนขยายธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ โดยลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเพื่อขยายเส้นทางการให้บริการไปในประเทศเอเชียตะวันออก และนำไปเพิ่มทุนใน AMAL เพื่อขยายธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ นอกจากนี้ การเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้กับ PTGLG ยังช่วยให้เกิดความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างบริษัท และ PTG ภายใต้เงื่อนไขทางการค้าที่เป็นธรรมและเกิดประโยชน์กับทั้งสองฝ่าย (รายละเอียดเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทที่เกี่ยวข้องกับ PTG แสดงอยู่ในส่วนที่ 2.2 ข้อที่ 1. เรื่องนโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ ภายใต้หัวข้อที่ 1.4 เรื่องความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นรายใหญ่)
- เดือนกุมภาพันธ์ AMAL ได้ทำสัญญาจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงกับ PTG (ฉบับที่ 2) ตามสัญญาดังกล่าว AMAL ทำหน้าที่ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่ PTG สั่งซื้อจากโรงกลั่นน้ำมันของ TOP ไปยังคลังน้ำมันของ PTG ซึ่งตั้งอยู่ในจังหวัดชุมพร จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดลำปาง
- ในเดือนมีนาคม AMAL เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 140.00 ล้านบาท โดยออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 1,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 100.00 บาทต่อหุ้น และเสนอขายให้กับผู้ถือหุ้นเดิม ทั้งนี้ บริษัท ได้จองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนทั้งจำนวน ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นใน AMAL เท่าร้อยละ 100.00 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว การเพิ่มทุนในครั้งนี้ AMAL ต้องการนำเงินที่ได้ไปใช้ในการลงทุนขยายธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ โดยลงทุนซื้อที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างในอำเภอศรีราชาเพื่อใช้เป็นจุดจอดรถบรรทุกน้ำมัน ศูนย์ซ่อมบำรุงรถบรรทุก และสำนักงานย่อยเพื่อประสานงานการรับและส่งสินค้าให้กับลูกค้าของ AMAL และเพิ่มจำนวนรถบรรทุกน้ำมันเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น รวมถึงใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ
- ไตรมาส 1 AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่ม 10 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีเรือเพิ่มขึ้นเป็น 53 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 2.39 ล้านลิตร
- เดือนเมษายน ที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีมติให้ดำเนินการจดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด และเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ตราไว้จากเดิม 100.00 บาทต่อหุ้น เป็น 0.50 บาทต่อหุ้น ส่งผลให้จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและเรียกชำระแล้วเพิ่มขึ้นจาก 1,618,000 หุ้น เป็น 323,600,000 หุ้น และเพิ่มทุนจดทะเบียนจำนวน 54.00 ล้านบาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 108,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 0.50 บาทต่อหุ้น โดยให้เสนอขายต่อประชาชนทั้งจำนวน
- เดือนพฤษภาคม บริษัทจดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด

ปี 2559

- ไตรมาส 2 บริษัทซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเพิ่มขึ้น 1 ลำ ได้แก่ เรือ “เมญา” น้ำหนักบรรทุก 9,942 เมตริกตัน ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท มีเรือเพิ่มขึ้นเป็น 7 ลำและมีน้ำหนักบรรทุกรวมเพิ่มขึ้นเป็น 33,641 เมตริกตัน การซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีในครั้งนี้เพิ่มความสามารถในการให้บริการแก่ลูกค้าโดยเฉพาะเป็นการขยายเส้นทางการให้บริการไปยังภูมิภาคเอเชียตะวันออก (เช่น ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น)
- ไตรมาส 2 AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 27 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 80 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 3.60 ล้านลิตร
- เดือนกรกฎาคม AMAL เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 190 ล้านบาท โดยออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 500,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 100.00 บาทต่อหุ้น และเสนอขายให้กับผู้ถือหุ้นเดิม โดยบริษัท จงซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนทั้งจำนวน บริษัท ถือหุ้น AMAL คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 100.00 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว การเพิ่มทุนในครั้งนี้ AMAL ต้องการนำเงินที่ได้ไปใช้ในการลงทุนขยายธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ โดยเพิ่มจำนวนรถบรรทุกน้ำมันเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ
- เดือนตุลาคม ที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีมติให้ยกเลิกการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวน 108,000,000 หุ้น ที่ได้มีมติอนุมัติการจัดสรรในเดือนเมษายน และให้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าว ดังนี้
- หุ้นสามัญ จำนวน 102,000,000 หุ้น ให้เสนอขายต่อประชาชน
- หุ้นสามัญ จำนวน 6,000,000 หุ้น ให้เสนอขายต่อ กรรมการ ผู้บริหาร และ/หรือ พนักงานของบริษัท และ/หรือ บริษัทย่อย โดยหากมีหุ้นที่เหลือจากการจองซื้อตามข้อ 2)ให้นำหุ้นที่เหลือจากการจองซื้อดังกล่าวมาเสนอขายต่อประชาชนพร้อมกับหุ้นตามข้อ 1)
- เดือนตุลาคม บริษัทซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเพิ่มขึ้น 1 ลำ ได้แก่ เรือ “อุลญา” ที่มีน้ำหนักบรรทุก 13,020 เมตริกตัน ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท มีเรือเพิ่มขึ้นเป็น 8 ลำและมีน้ำหนักบรรทุกรวมเพิ่มขึ้นเป็น 46,661 เมตริกตัน การซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีในครั้งนี้เพิ่มความสามารถในการให้บริการแก่ลูกค้าโดยเฉพาะเป็นการขยายเส้นทางการให้บริการไปยังภูมิภาคเอเชียตะวันออก (เช่น ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น) และภูมิภาคเอเชียใต้ (เช่น ประเทศอินเดีย ประเทศปากีสถาน ประเทศศรีลังกา และประเทศบังคลาเทศ เป็นต้น)
- เดือนตุลาคม AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 15 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 95 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 4.28 ล้านลิตร
- เดือนธันวาคม บริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ โดยทำการซื้อขายหลักทรัพย์ในวันแรกในวันที่ 22 ธันวาคม 2559 ด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 215,800,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 431,600,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.50 บาท และมีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว จำนวน 215,800,000 บาท

ปี 2558

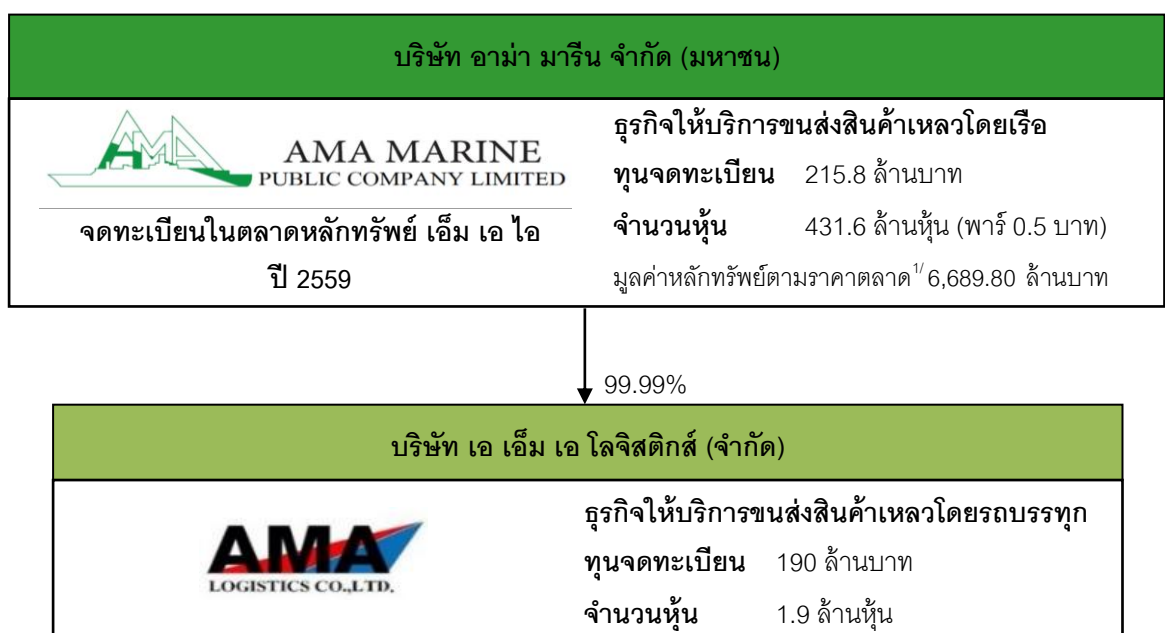
- เดือนมกราคม AMAL ได้เข้าทำสัญญาจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงกับ PTG ตามสัญญาดังกล่าว AMAL ทำหน้าที่ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่ PTG สั่งซื้อจากโรงกลั่นน้ำมันของ บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) (“TOP”) ไปยังคลังน้ำมันของ PTG ซึ่งตั้งอยู่ในจังหวัดสมุทรสงคราม จังหวัดสระบุรี จังหวัดนครสวรรค์ และจังหวัดพิษณุโลก
- ไตรมาส 1 AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่ม 30 คัน เพื่อรองรับการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับ PTG ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 35 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 1.58 ล้านลิตร
- ไตรมาส 2 AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 3 คัน เพื่อรองรับการให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ได้อย่างเหมาะสม ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 38 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 1.71 ล้านลิตร

ปี 2558

- ไตรมาส 3 บริษัทซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเพิ่ม 1 ลำ เพื่อเพิ่มความสามารถในการบรรทุกสินค้า ได้แก่ เรือ “เมซอนร์” มีน้ำหนักบรรทุก 4,823 เมตริกตัน ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท มีเรือ 6 ลำและมีน้ำหนักบรรทุกรวมเป็น 23,699 เมตริกตัน
- ไตรมาส 4 AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่ม 5 คัน เพื่อให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ได้อย่างเหมาะสม ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีเรือเพิ่มเป็น 43 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 1.94 ล้านลิตร

ปี 2557

- บริษัท จัดตั้งบริษัทย่อยในชื่อบริษัท เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ จำกัด (“AMAL”) เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2557 มีทุนจดทะเบียนเท่ากับ 5.00 ล้านบาท (แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 50,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 100.00 บาทต่อหุ้น) และบริษัท ถือหุ้นใน AMAL ในสัดส่วนร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว
- เดือนกันยายน AMAL ทำสัญญาจ้างขนส่งไบโอดีเซล B100 กับผู้ผลิตไบโอดีเซล B100 แห่งหนึ่ง ตามสัญญาดังกล่าว AMAL ทำหน้าที่ขนส่งไบโอดีเซล B100 จากโรงงานผลิตของผู้ผลิต ไบโอดีเซล B100 ดังกล่าว ไปส่งให้กับโรงกลั่นน้ำมันที่ซื้อไบโอดีเซล B100
- AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมัน 5 คัน (โดยเรือบรรทุกน้ำมัน 1 คัน (ชุด) ประกอบไปด้วย รถหัวลากจูง (หัวลาก) 1 คัน และรถหางพวงบรรทุกน้ำมัน (หางลาก) ปริมาณบรรทุก 45,000 ลิตร 1 คัน) เพื่อรองรับการขนส่งไบโอดีเซล B100 ให้กับผู้ผลิตไบโอดีเซล B100 รายดังกล่าว กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL ในช่วงแรก จึงมีเรือทั้งหมด 5 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 0.23 ล้านลิตร
- ในเดือนธันวาคม AMAL เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 40.00 ล้านบาท โดยออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 350,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 100.00 บาทต่อหุ้น และเสนอขายให้กับผู้ถือหุ้นเดิม ทั้งนี้ บริษัท ได้จองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนทั้งหมด ส่งผลให้บริษัท ถือหุ้นใน AMAL ในสัดส่วนร้อยละ 100.00 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว การเพิ่มทุนในครั้งนี้ AMAL ต้องการนำเงินที่ได้ ไปใช้ในการลงทุนขยายธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ โดยเพิ่มจำนวนเรือบรรทุกน้ำมันเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ

1.3. โครงสร้างการถือหุ้น


หมายเหตุ: 1/ มูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาด ณ วันที่ 29 ธันวาคม 2560

1.4. ข้อมูลทั่วไปของบริษัทย่อย

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)	จำนวนหุ้น ทั้งหมด	หุ้นที่บริษัทถือ	
				จำนวนหุ้น	ร้อยละ
บริษัท เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ จำกัด 33/4 อาคารเดอะไนน์ทาวเวอร์ ชั้นที่ 33 ทาวเวอร์เอ ห้องเลขที่ TNA02 ถ.พระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 โทรศัพท์ 0-2001-2801 โทรสาร 0-2001-2800	ให้บริการขนส่งสินค้าเหลว (น้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100) ภายในประเทศ โดยใช้ รถบรรทุก น้ำมันก๊าด (Tanker Truck)	190	1,900,000	1,899,997	99.99

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บริษัท จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินธุรกิจด้านโลจิสติกส์ (Logistic) ปัจจุบัน บริษัทดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือและรถ โดยบริษัท อามา มารีน จำกัด (มหาชน) ("AMA") ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือในต่างประเทศ และบริษัท เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ (จำกัด) ("AMAL") ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัท ถือหุ้นร้อยละ 99.99 ให้บริการขนส่งสินค้าทางรถในประเทศ

ชื่อบริษัท	ลักษณะการดำเนินธุรกิจ	สัดส่วนรายได้*
AMA	ดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) โดยใช้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (Oil and Chemical Tanker) สินค้าที่บริษัท ให้บริการขนส่งในปัจจุบัน คือ ผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัท บรรทุกสินค้าจากผู้ผลิตและจำหน่ายที่อยู่ต่างประเทศ (ส่วนใหญ่อยู่ในประเทศมาเลเซียและประเทศอินโดนีเซีย) และส่งมอบให้ผู้นำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชที่อยู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียตะวันออก ดังนั้น การขนส่งสินค้าทางเรือของบริษัท จึงมีลักษณะเป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	73.15%
AMAL	ดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) โดยใช้รถบรรทุกน้ำมัน (Tanker Truck) สินค้าที่ AMAL ให้บริการขนส่งในปัจจุบัน คือ น้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ในการขนส่งสินค้าทางรถ AMAL บรรทุกสินค้าจากผู้ผลิตและจำหน่ายในประเทศ และส่งมอบให้ผู้ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงหรือไบโอดีเซล B100 ยังจุดหมายปลายทางในประเทศที่ตกลงกัน ดังนั้น การขนส่งสินค้าทางรถของ AMAL จึงมีลักษณะเป็นการขนส่งสินค้าในประเทศ	26.85%

หมายเหตุ : * มีสัดส่วนรายได้คิดเป็น สัดส่วนของรายได้รวมจากการขนส่งของบริษัท ในปี 2560

บริษัท อามา มารีน จำกัด (มหาชน) มีรายได้จากการขนส่งในปี 2560 เท่ากับ 1,097.77 ล้านบาท ประกอบด้วยกำไรขั้นต้น 340.33 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 31.00 ของยอดขนส่ง โดยมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งเท่ากับ 757.44 ล้านบาท หรือเท่ากับร้อยละ 69.00 ของรายได้ทั้งหมด และมีค่าใช้จ่ายทางการเงิน 38.65 ล้านบาท ขณะที่ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้เท่ากับ 0.31 ล้านบาท โดยในปี 2560 AMA มีกำไรสุทธิ 217.95 ล้านบาท

บริษัท เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ (จำกัด) มีรายได้จากการขนส่งในปี 2560 เท่ากับ 402.88 ล้านบาท ประกอบด้วยกำไรขั้นต้น 81.73 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 20.29 ของยอดขนส่ง โดยมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งเท่ากับ 321.16 ล้านบาท หรือเท่ากับร้อยละ 79.71 ของรายได้ทั้งหมด และมีค่าใช้จ่ายทางการเงิน 21.82 ล้านบาท ขณะที่ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้เท่ากับ 7.95 ล้านบาท โดยในปี 2560 AMAL มีกำไรสุทธิ 36.25 ล้านบาท

บริษัท จำแนกการให้บริการขนส่งสินค้าตามลักษณะยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

- (1) การให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ (AMA)
- (2) การให้บริการขนส่งสินค้าทางรถ (AMAL)

โดยมีรายละเอียดการประกอบธุรกิจของแต่ละบริษัทดังนี้

2.1 ธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

ก. ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ผลิตภัณฑ์ (สินค้า) ที่บริษัทให้บริการขนส่ง

บริษัทเน้นการให้บริการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) เป็นหลัก โดยสินค้าที่บริษัทให้บริการขนส่งในปัจจุบันเป็นผลิตภัณฑ์น้ำมันพืช (Vegetable Oil Product) และน้ำมันปาล์มบริโภค (Palm Olien)

ลักษณะการให้บริการขนส่งสินค้า

ปัจจุบันบริษัทให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter หรือ Spot Charter) โดยบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่งสินค้าทั้งหมด

เส้นทางการขนส่งสินค้าทางเรือสามารถแบ่งออกได้เป็น 5 เส้นทางหลัก ดังนี้

เส้นทางการเดินเรือ	รายละเอียด
เส้นทางเมียนมา	เรือของบริษัท จะรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศมาเลเซีย หรือในประเทศอินโดนีเซียทางฝั่งตะวันตก และไปส่งสินค้าที่ทำเรือปลายทางในประเทศเมียนมา
เส้นทางเวียดนาม	เรือของบริษัท จะรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศมาเลเซียทางฝั่งตะวันออก และไปส่งสินค้าที่ทำเรือปลายทางในประเทศเวียดนาม
เส้นทางฟิลิปปินส์	เรือของบริษัท จะรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศมาเลเซีย และไปส่งสินค้าที่ทำเรือในประเทศฟิลิปปินส์ โดยในบางครั้งอาจรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศอินโดนีเซียทางฝั่งตะวันออก เพื่อไปส่งที่ประเทศฟิลิปปินส์
เส้นทางเอเชียตะวันออก	เรือของบริษัท จะรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศมาเลเซียหรือประเทศอินโดนีเซีย และไปส่งสินค้าที่ทำเรือปลายทางในประเทศจีน และประเทศเกาหลีใต้
เส้นทางเอเชียใต้	เรือของบริษัท จะรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศมาเลเซียหรือประเทศอินโดนีเซีย และไปส่งสินค้าที่ทำเรือปลายทางในประเทศอินเดีย และประเทศบังคลาเทศ

นอกจากนี้ บริษัทอาจให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะอื่น เช่น

- การขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มในระยะใกล้จากท่าเรือต้นทางในประเทศอินโดนีเซียไปท่าเรือปลายทางในประเทศมาเลเซีย
- การขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันมะพร้าวจากท่าเรือต้นทางในประเทศอินโดนีเซียไปยังท่าเรือปลายทางในประเทศสิงคโปร์
- การขนส่งน้ำมันพืชจากประเทศไทยไปให้ผู้ซื้อสินค้าในต่างประเทศ เช่น การขนส่งน้ำมันปาล์มเมล็ดในดิบ (Crude Palm Kernel Oil) ไปให้ผู้ผลิตน้ำมันปาล์มในประเทศมาเลเซีย หรือ การขนส่งน้ำมันถั่วเหลืองดิบ แยกยางเหนียว (Crude Degummed Soybean Oil) ไปให้ผู้ผลิตน้ำมันถั่วเหลืองในประเทศเวียดนาม

สัดส่วนการขนส่งสินค้าทุกประเภท (ทั้งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ) ในปี 2558 ถึงปี 2560 จำแนกตามเส้นทางการขนส่งที่สำคัญ แสดงได้ดังนี้

เส้นทางการขนส่ง	ปี 2558 (%)	ปี 2559 (%)	ปี 2560 (%)
เส้นทางเมียนมา	46	43.67	26.18
เส้นทางเวียดนาม	39	21.98	12.06
เส้นทางฟิลิปปินส์	10	11.25	4.46
เส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ - อื่นๆ ^{1/}	5	8.39	3.45
เส้นทางจีน	-	14.71	19.35
เส้นทางอินเดีย	-	-	34.5
รวมทั้งหมด	100	100	100

หมายเหตุ: 1/ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากเส้นทางหลักที่บริษัท ให้บริการขนส่ง (ได้แก่ เส้นทางเมียนมา เส้นทางเวียดนาม และเส้นทางฟิลิปปินส์) การขนส่งสินค้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เหลือเป็นการ ขนย้ายสินค้าในระยะใกล้ เช่น การขนส่งสินค้าภายในประเทศมาเลเซีย หรือภายในประเทศอินโดนีเซีย หรือ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมาเลเซียและประเทศอินโดนีเซีย เป็นต้น

ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้า

เรือของบริษัท เป็นเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (Oil and Chemical Tanker) ทั้งหมด ซึ่งต้องมีเปลือกเรือ สองชั้น (Double Bottom & Double Hull) เนื่องจากผลิตภัณฑ์น้ำมันพืช (Vegetable Oil Product) ที่บริษัทขนส่งเป็น สินค้าในกลุ่มเดียวกับน้ำมันเชื้อเพลิงและสารเคมี ซึ่งตามอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships: MARPOL) ที่ออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กำหนดให้เรือที่บรรทุกสินค้าในกลุ่มนี้ต้องมีเปลือกเรือสองชั้นเพื่อป้องกันสินค้ารั่วไหลลงทะเลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ข. ตลาดและการแข่งขัน

กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัทเน้นการให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิด ต่างๆ กับผู้ผลิตและจำหน่ายในต่างประเทศเป็นหลัก เนื่องจากบริษัทมีประสบการณ์และความชำนาญในการขนส่ง ผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ มาเป็นเวลานาน ประกอบกับบริษัทได้รับการยอมรับจากลูกค้า ซึ่งเป็น ผู้ผลิตและจำหน่ายน้ำมันพืชชนิดต่างๆ (โดยเฉพาะน้ำมันปาล์ม) รายใหญ่ของโลก และมีความต้องการขนส่งผลิตภัณฑ์ น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ไปในหลายประเทศ โดยเฉพาะประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภูมิภาค เอเชียตะวันออก และภูมิภาคเอเชียใต้

โดยประเภทของลูกค้าแบ่งเป็นกลุ่ม ได้ดังนี้ คือ Wilmar, Astra-KLK, Denali และลูกค้ารายอื่นๆ

กลยุทธ์ทางการตลาด

บริษัทมุ่งเน้นการขยายขอบเขตการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าหลักของบริษัทที่มีความต้องการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ไปยังภูมิภาคต่างๆ และตอบสนองความต้องการของลูกค้าใหม่ ที่มีความต้องการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) ประเภทต่างๆ กลับมายังภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้น ในปี 2560 บริษัทยังคงขยายเขตเส้นทางการขนส่งสินค้าออกไปยังภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าหลักของบริษัทและลูกค้าใหม่ที่จะเพิ่มขึ้น

บริษัทยังให้ความสำคัญกับการให้บริการขนส่งที่มีคุณภาพ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของลูกค้าที่มีต่อการขนส่งสินค้าของบริษัท โดยบริษัทยังคงเน้นการให้บริการขนส่งที่ถูกต้องและตรงต่อเวลา การควบคุมคุณภาพและปริมาณสินค้า รวมถึงการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ บริษัทกำหนดให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการทำหน้าที่ประสานงานกับนายเรือ (Master) ในแต่ละวัน เพื่อติดตามความคืบหน้าในการเดินเรือและแผนการเดินเรือ และประสานกับนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือเพื่อยืนยันกำหนดการที่เรือจะเข้าเทียบท่า ก่อนการนำเรือเข้ารับสินค้าแต่ละครั้ง เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการต้องประสานกับนายเรือ (Master) เพื่อสอบถามข้อมูลการรับสินค้าเพื่อให้มั่นใจได้ว่าเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีจะรับสินค้าโดยไม่เกิดข้อผิดพลาด รวมถึงกำหนดให้มีเวรยามเพื่อตรวจความเรียบร้อยในระหว่างการเดินเรือ ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบความเรียบร้อยของท่ารับ/จ่ายสินค้า ฝาปิดถังสินค้า เพื่อให้มั่นใจได้ว่าสินค้าที่ขนส่งจะไม่เกิดการสูญหายหรือเกิดการปนเปื้อน (Contamination)

นโยบายการกำหนดราคา

เป็นรูปแบบ ประมาณการต้นทุนบวกกำไร

ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม

- ผลผลิตปาล์มน้ำมันของมาเลเซียและอินโดนีเซียเพิ่มขึ้น โดยสภาอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มมาเลเซีย (MPOC) ให้ข้อมูลว่าผลผลิตปาล์มน้ำมันของมาเลเซียอยู่ที่ 20 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้น 15% จากปี 2560 และตามรายงานจากสมาคมผู้ค้าปาล์มน้ำมันอินโดนีเซีย (GAPKI) พบว่าผลผลิตปาล์มน้ำมัน อยู่ที่ 41.98 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้น 18% จากปี 2560 อันเนื่องจากสภาวะอากาศที่ดีขึ้นกว่าปีก่อนหน้า ประกอบกับการบริหารจัดการรับมือกับธรรมชาติ และไม่มีไฟป่า จึงทำให้ได้ผลผลิตที่สูงกว่าคาดการณ์
- ประเทศผู้นำเข้าปาล์มน้ำมันที่สำคัญ ได้แก่ จีนและอินเดีย ในปี 2560 จากตัวเลขประมาณการจีนและอินเดียนำเข้าปาล์มน้ำมัน ร้อยละ 11 และ 21 ตามลำดับ จากปริมาณนำเข้าปาล์มน้ำมันทั่วโลกจำนวน 43.6 ล้านตัน โดยอินเดียมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นจากปี 2559 อยู่ที่ประมาณ 14% ในขณะที่จีนมีการนำเข้า ในปี 2560 สูงกว่าที่คาดการณ์ไว้
- การเปลี่ยนแปลงค่าเงินบาทส่งผลกระทบต่อผลประกอบการของบริษัท จากความแตกต่างของสกุลเงินที่ใช้ในการยื่นภาษีกับสกุลเงินที่ใช้ในการบันทึกบัญชีตามมาตรฐานการบัญชี ค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ ปรับตัวแข็งค่าขึ้นจากปีก่อนหน้า

- การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันดิบเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อผลประกอบการของบริษัท ส่งผลให้บริษัทมีต้นทุนในการขนส่งสินค้าสูงขึ้น ทั้งนี้ บริษัทได้ปรับค่าระวางสินค้าในเดือนกันยายน 2560 เพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนที่สูงขึ้น

ส่วนแบ่งการตลาด

สัดส่วนการให้บริการขนส่งน้ำมันพืชทางทะเล อยู่ในอันดับที่ 2 ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และมีสัดส่วนโดยรวมทั้งหมดประมาณ 6% ของปริมาณการนำเข้าในทวีปเอเชีย (ได้แก่ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียใต้)

แนวโน้มการแข่งขันและคู่แข่งในตลาดปัจจุบัน

มีการแข่งขันสูงขึ้น ทางบริษัทจึงต้องมีการรักษาคุณภาพและมาตรฐานในการให้บริการที่ดียิ่งขึ้น เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน

ค. การจัดหาวัตถุดิบและบริการ

การจัดหาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี

กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีถือเป็นสินทรัพย์หลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนค่อนข้างมาก บริษัท กำหนดอายุการใช้งานเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีไว้ประมาณ 30 ปี ดังนั้น บริษัท จำเป็นต้องจัดหาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีลำใหม่เพื่อทดแทนเรือที่ปลดระวางลง และจัดหาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเพิ่ม หากบริษัท ต้องการเพิ่มศักยภาพในการให้บริการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการขยายฐานลูกค้าหรือเพิ่มเส้นทางการขนส่งสินค้า

บริษัท มีนโยบายในการจัดหาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีที่เป็นเรือมือสอง ที่มีอายุประมาณ 10 ปี นับจากวันที่สร้าง บริษัท จึงสามารถเลือกซื้อเรือมือสองที่มีสภาพและราคาที่เหมาะสมได้ ทำให้บริษัท สามารถจัดหาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีที่ต้องการได้ภายในเวลาที่กำหนดโดยใช้เงินลงทุนไม่สูงมาก

ในการซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีแต่ละครั้ง บริษัท จะกำหนดคุณสมบัติเรือมือสองที่ต้องการ เช่น ขนาดระวางบรรทุกสินค้า อายุการใช้งานเรือ (ปีที่สร้าง) คู่ต่อเรือ และ ประเภทเครื่องยนต์ของเรือ เป็นต้น จากนั้นจึงค้นหาเรือที่ต้องการจากรายงานการซื้อขายเรือมือสองที่จัดทำโดยนายหน้าซื้อขายเรือ ซึ่งทำหน้าที่ประสานงานระหว่างผู้ซื้อเรือและผู้ขายเรือ เพื่อขอข้อมูลและรายละเอียดการซื้อขาย ตีอรรถราคา และขออนุญาตเข้าไปประเมินสภาพเรือโดยตรง ทั้งนี้ ก่อนการซื้อเรือมือสองแต่ละครั้ง บริษัท จะจัดหาทีมงาน (โดยอาจจะเป็นเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการของบริษัทและเจ้าหน้าที่ฝ่ายเทคนิค หรือผู้ประเมินภายนอก) ให้เข้าไป ประเมินสภาพของเรือโดยเทียบกับอายุการใช้งานรวมทั้ง ประเมินค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเพื่อให้พร้อมใช้งาน ตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี ซึ่งบริษัท จะนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการประกอบการพิจารณาซื้อเรือในแต่ละครั้ง

การจัดหาผู้ให้บริการซ่อมบำรุงเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี

เพื่อให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัยและสามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้ต่อเนื่อง รวมถึงให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยในการเดินเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และกรมเจ้าท่าของประเทศไทย บริษัท กำหนดให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีที่ซื้อใหม่ และเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีที่ใช้งานมาแล้วประมาณ 30 เดือน ต้องขึ้นอู่แห้ง (Dry Dock) เพื่อตรวจสอบโครงสร้างเหล็กของตัวเรือ และระบบต่างๆ บนเรือ เช่น ระบบเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเรือ ระบบไฟฟ้าและแสงสว่างภายในเรือ เป็นต้น ก่อนนำเรือออกจากอู่เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ สถาบันจัดขึ้นเรือ กรมเจ้าท่า จะตรวจสอบความเรียบร้อยในการบำรุงรักษาเรือ การขึ้นอู่แห้ง (Dry Dock) แต่ครั้งใช้เวลาในการดำเนินการตั้งแต่นำเรือขึ้นจากทะเลจนนำเรือกลับลงสู่ทะเลประมาณ 1 ถึง 1.5 เดือน

การจัดหาอะไหล่เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่สำคัญในเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี

บริษัทกำหนดให้มีการสำรองอะไหล่เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่สำคัญอยู่ในเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี เช่น ฝาสูบ (Cylinder Cover) กระบอกสูบ (Cylinder Liner) แหวนลูกสูบ (Piston Ring) หรือ อุปกรณ์ที่สำคัญใช้ประจำบนเรือ ฯลฯ โดยสามารถหยิบมาใช้งานได้ทันที เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน เป็นต้น

ในการสั่งซื้ออะไหล่และอุปกรณ์ต่างๆ รวมถึงการเข้ารับบริการจากผู้ให้บริการเฉพาะด้าน บริษัทจะคัดเลือกจากผู้จำหน่ายหรือผู้ให้บริการที่มีรายชื่ออยู่ในทะเบียนรายชื่อผู้ขายสินค้าหรือให้บริการ (Approved Vender List) ซึ่งเป็นผู้ที่ผ่านการพิจารณาคุณสมบัติและผ่านการประเมินตามที่กำหนดของบริษัท โดยเปรียบเทียบราคาสินค้าหรือบริการ และเงื่อนไขในการจำหน่ายของผู้จำหน่ายหรือผู้ให้บริการตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป ยกเว้นในกรณีซื้อโดยตรงกับผู้ผลิตสินค้า (Maker) หรือกรณีเร่งด่วน และมีผู้ให้บริการเพียงรายเดียวหรือผู้ชำนาญการเฉพาะทาง ให้ดำเนินการได้ทันที

การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี

ในการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละครั้ง บริษัท คัดเลือกผู้จำหน่ายน้ำมัน (Bunker Trader) และกำหนดราคาและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่สั่งซื้อจากปัจจัยต่อไปนี้

- (1) ผู้จำหน่ายน้ำมันต้องมีรายชื่ออยู่ในทะเบียนรายชื่อผู้ขายสินค้า (Approved Vender List) ทั้งนี้ ผู้จำหน่ายน้ำมันที่อยู่ในทะเบียนรายชื่อผู้ขายสินค้าจะต้องผ่านการพิจารณาคุณสมบัติและผ่านการประเมินตามที่บริษัทกำหนด
- (2) ผู้จำหน่ายน้ำมัน (Bunker Trader) ต้องสรรหา ผู้ขาย (Physical Suppliers) ที่เชื่อถือได้ของแต่ละเมืองท่า (Port) ที่เรือได้เดินทางไป และร้องขอการเติมน้ำมัน โดยต้องอยู่ใกล้หรืออยู่บนเส้นทางการเดินเรือในปัจจุบันหรือเส้นทางการเดินเรือในลำดับถัดไป เพื่อให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีไม่ต้องเดินเรือออกนอกเส้นทางไปไกลเพื่อรับน้ำมัน (ทำให้เสียเวลาและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงในการเดินทาง)
- (3) ราคาจำหน่ายน้ำมัน และเงื่อนไขการสั่งซื้อ รวมถึงคุณภาพและปริมาณ ต้องถูกคัดสรรและเปรียบเทียบกันระหว่างผู้จำหน่ายน้ำมันตามข้อ (2)

- (4) ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่สั่งซื้อต้องเพียงพอสำหรับการเดินเรือจนถึงจุดรับน้ำมันครั้งสุดท้าย ในบางครั้ง บริษัท อาจซื้อน้ำมันปริมาณในระดับที่เพียงพอสำหรับเดินเรือในเที่ยวเรือนั้น ๆ เพื่อรอไปรับน้ำมันในจุดถัดไปที่มีราคาจำหน่ายต่ำกว่าหรือสะดวกกว่า

ทั้งนี้ ราคาจำหน่ายน้ำมันของผู้จำหน่ายน้ำมันในแต่ละประเทศที่เรือบรรทุกน้ำมันผ่าน อาจมีราคาแตกต่างกันได้มาก โดยขึ้นอยู่กับหลายๆ ปัจจัย เช่น สภาวะราคาน้ำมันในตลาดโลก ต้นทุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงน้ำมันในแต่ละประเทศ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของผู้จำหน่ายน้ำมันในแต่ละเมืองท่านั้น ๆ เป็นต้น

การจัดหาและฝึกอบรมผู้ทำการในเรือ

ในการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัท ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือที่กำหนดโดยหน่วยงานต่างๆ เช่น องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และหน่วยงานราชการที่กำกับดูแลท่าเรือและการขนส่งทางเรือในแต่ละประเทศ

บริษัท จัดหาผู้ทำการในเรือโดยการเปิดรับสมัครและแจ้งข่าวสารการรับสมัครไปยังช่องทางต่างๆ เช่น แจ้งผ่านพนักงานของบริษัท แจ้งข้อมูลผ่านศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีและโรงเรียนการเดินเรือต่างๆ ลงประกาศในวารสารที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ เป็นต้น บุคคลที่จะได้รับการบรรจุให้ทำหน้าที่ผู้ทำการในเรือจะต้องผ่านเกณฑ์การคัดเลือกที่สำคัญ เช่น

- ต้องมีใบอนุญาตหรือประกาศนียบัตรที่ออกโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ต้องผ่านการอบรมหลักสูตรที่อนุมัติโดยกรมเจ้าท่า เพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับการเดินเรือสากลที่เกี่ยวข้อง
- ควรมีประสบการณ์ในตำแหน่งที่จะเข้ารับการบรรจุไม่น้อยกว่า 2 ปี
- ผ่านการทดสอบความรู้ที่จัดโดยบริษัท และผ่านการสัมภาษณ์จากผู้บังคับบัญชา
- สามารถสื่อสารภาษาอังกฤษได้ดี (สำหรับตำแหน่งนายเรือและนายประจำเรือ)
- ไม่เคยต้องโทษในคดีที่เกี่ยวข้องกับการลักทรัพย์ ขโมยเงินยืมจ้าง คดีทำร้ายร่างกายหรือใช้ความรุนแรง และคดีที่เกี่ยวข้องกับการใช้สารเสพติด

ภายหลังการบรรจุให้เป็นผู้ทำการในเรือ บริษัท จะจัดให้มีการอบรมเพื่อให้ผู้ทำการในเรือทุกคนรับทราบและเข้าใจระเบียบและวิธีการปฏิบัติงานที่ถูกต้อง ซึ่งรวมถึงการอบรมในเรื่องระบบปฏิบัติงานตามระบบบริหารงานความปลอดภัยของเรือ (International Safety Management System) โดยฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท ยังกำหนดให้ผู้ทำการในเรือใหม่ต้องปฏิบัติงานร่วมกับผู้ทำการในเรือที่ทำหน้าที่มานาน เพื่อให้สามารถเรียนรู้การปฏิบัติงานจากการทำงานจริง (On the Job Training)

2.2 ธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ

ก) ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ผลิตภัณฑ์ (สินค้า) ที่บริษัทให้บริการขนส่ง

บริษัท ยังคงเน้นการให้บริการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) เป็นหลัก สินค้าที่ AMAL ให้บริการขนส่ง ปัจจุบันได้แก่ กลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิง และไบโอดีเซล B100

ลักษณะการให้บริการขนส่งสินค้า

ในการขนส่งสินค้าทางรถ AMAL ให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะเป็นรายเที่ยว โดยบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่งสินค้าทั้งหมด

เส้นทางการขนส่งสินค้าทางรถสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

เส้นทางการเดินรถ	รายละเอียดเส้นทาง
เส้นทางที่ขนส่งสินค้าเที่ยวเดียว (One Trip)	รถบรรทุกน้ำมันของบริษัท จะรับน้ำมันเบนซินหรือน้ำมันดีเซลจากโรงกลั่นน้ำมันของ บมจ. ไทยออยล์ ("TOP") และไปส่งยังคลังน้ำมันของ บมจ. พีทีจี เอ็นเนอยี ("PTG") จากนั้น จะกลับไปยังโรงกลั่นน้ำมันของ TOP เพื่อเริ่มขนส่งสินค้าในเที่ยวถัดไป
เส้นทางที่ขนส่งสินค้าทั้งไปและกลับ (Round Trip)	รถบรรทุกน้ำมันของบริษัท จะรับไบโอดีเซล B100 จากโรงงานผลิตของน้ำมันพืชปทุม และไปส่งยังโรงกลั่นน้ำมันของ TOP พร้อมรับน้ำมันดีเซลจากโรงกลั่นน้ำมันของ TOP ไปส่งยังคลังน้ำมันของ PTG จากนั้น รถบรรทุกน้ำมันจะกลับไปยังโรงงานผลิตของน้ำมันพืชปทุม เพื่อเริ่มขนส่งสินค้าในเที่ยวถัดไป

AMAL ให้บริการขนส่งสินค้าในปี 2558 - 2560 เมื่อจำแนกตามประเภทสินค้า และลักษณะการให้บริการขนส่ง ดังนี้

ประเภทสินค้า / ลักษณะการให้บริการ	ปี 2558		ปี 2559		ปี 2560	
	จำนวนเที่ยววิ่ง	ร้อยละ	จำนวนเที่ยววิ่ง	ร้อยละ	จำนวนเที่ยววิ่ง	ร้อยละ
เที่ยววิ่งที่ขนส่งไบโอดีเซล B100	1,791	22.96	1,783	9.75	2,286	8.62
เที่ยววิ่งที่ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง	6,008	77.04	16,512	90.25	24,223	91.38
รวม	7,799	100.00	18,295	100.00	26,509	100.00
เส้นทางที่ขนส่งสินค้าเที่ยวเดียว (One Trip)	6,008	77.04	16,512	90.25	24,223	91.38
เส้นทางที่ขนส่งสินค้าทั้งไปและกลับ (Round Trip) ^{1/}	1,791	22.96	1,783	9.75	2,286	8.62
รวม	7,799	100.00	18,295	100.00	26,509	100.00

หมายเหตุ: 1/ ในการขนส่งสินค้าในลักษณะทั้งไปและกลับ (Round Trip) 1 เที่ยว จะประกอบไปด้วย การขนส่งไบโอดีเซล B100 ในเที่ยวไป (การขนส่งสินค้า 1 เที่ยว ไปยังโรงกลั่นน้ำมัน) และการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ในเที่ยวกลับ (ขนส่งสินค้า 1 เที่ยว กลับมาจากโรงกลั่นน้ำมัน)

ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้า

รถบรรทุกน้ำมันของ AMAL ที่เป็นรถเทรลเลอร์พ่วง 22 ล้อ สินค้าที่บรรทุกต้องมีน้ำหนักไม่เกิน 30 ตัน ทำให้รถบรรทุกน้ำมันสามารถบรรทุกน้ำมันเบนซินได้ 45,000 ลิตร บรรทุกน้ำมันดีเซลได้ 42,000 ถึง 43,000 ลิตร และบรรทุกไบโอดีเซลได้ 40,000 ลิตร เนื่องจากสินค้าแต่ละชนิดมีความหนาแน่น (Density) ไม่เท่ากัน กองรถบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีอายุเฉลี่ยประมาณ 1 ปี

ข. การตลาดและการแข่งขัน

กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

บริษัท เน้นการให้บริการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) ชนิดต่างๆ เป็นหลัก เนื่องจากเป็นสินค้าที่บริษัทมีประสบการณ์และความชำนาญในการขนส่ง และเป็นสินค้าที่สามารถใช้รถบรรทุกน้ำมันขนส่งได้เช่นเดียวกัน ดังนั้นบริษัท จึงกำหนดกลุ่มเป้าหมายไปยังกลุ่มผู้ประกอบการในธุรกิจต่างๆ ที่มีความต้องการขนส่งสินค้าเหลวชนิดต่างๆ เช่น

- (1) กลุ่มผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีความต้องการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทต่างๆ จากโรงกลั่นน้ำมันหรือคลังน้ำมันของผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ ไปยังคลังน้ำมันหรือจุดจำหน่ายน้ำมันของตนเอง
- (2) กลุ่มผู้ผลิตและจำหน่ายไบโอดีเซล B100 ที่มีความต้องการขนส่งไบโอดีเซล B100 จากโรงงานผลิต ไปยังโรงกลั่นน้ำมันหรือคลังน้ำมันของผู้ซื้อ/ผู้ขายไบโอดีเซล B100 ตกลงกันได้
- (3) กลุ่มผู้ผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์ม (หรือกลุ่มผู้ซื้อผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์ม) ที่มีความต้องการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มจากโรงสกัดน้ำมันปาล์มหรือโรงกลั่นน้ำมันปาล์ม ไปยังโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ (เช่น โรงงานผลิตอาหารสัตว์ โรงงานผลิตอาหารที่ใช้การทอด โรงงานผลิตผลิตภัณฑ์ทำความสะอาด โรงงานผลิตไบโอดีเซล B100 เป็นต้น)
- (4) กลุ่มผู้ผลิตและจำหน่ายเอทานอล (Ethanol) หรือ เอทิลแอลกอฮอล์ (Ethyl Alcohol) ที่มีความต้องการขนส่งเอทานอลจากโรงงานผลิต ไปยังโรงกลั่นน้ำมันหรือคลังน้ำมันของผู้ซื้อ/ผู้ขายเอทานอลตกลงได้

อย่างไรก็ตาม บริษัท อาจจะให้บริการขนส่งสินค้าประเภทอื่นนอกเหนือจากสินค้าเหลวได้ หากบริษัท พิจารณาแล้วเห็นว่าการให้บริการขนส่งดังกล่าวมีโอกาสในการเติบโตและสร้างรายได้และผลกำไรที่ดีให้กับบริษัทในระยะยาว

กลยุทธ์ทางการตลาด

ในช่วงเริ่มต้น บริษัท เน้นการให้บริการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) เป็นหลัก เนื่องจากเป็นตลาดเฉพาะกลุ่ม (Niche Market) และเป็นสินค้าที่บริษัท มีความคุ้นเคยในการบริหารจัดการ บริษัท เน้นการสร้าง ความเชื่อมั่นของลูกค้าที่มีต่อการให้บริการขนส่งสินค้าของบริษัท เช่น

- 1) การใช้รถบรรทุกน้ำมันใหม่ในการให้บริการขนส่ง โดยเฉพาะการให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเป็นสินค้าอันตรายที่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นอย่างมาก
- 2) การติดตั้งอุปกรณ์แสดงพิกัดผ่านดาวเทียม (GPS) เพื่อควบคุมความปลอดภัยในการเดินทาง
- 3) การนำข้อมูลตำแหน่งรถบรรทุกน้ำมันมาใช้ในการวางแผนการเดินทางเพื่อให้มั่นใจได้ว่ารถบรรทุกน้ำมันสามารถส่งมอบสินค้าได้ภายในเวลาที่ลูกค้ากำหนด

- 4) การกำหนดให้พนักงานขับรถมีหน้าที่ตรวจทานความถูกต้องของข้อมูลที่ระบุในเอกสารขนส่งสินค้า (ได้แก่ ชนิดและปริมาณสินค้าที่รับ/ส่ง สถานที่รับ/ส่งสินค้า เป็นต้น) กับข้อมูลที่ได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการเพื่อป้องกันความผิดพลาด
- 5) การกำหนดให้มีการใช้ซีล (Seal) ในการปิดผนึกวาล์วจ่ายสินค้าและช่องรับสินค้า เพื่อให้ลูกค้ามั่นใจได้ว่าจะไม่มีการปลอมปนหรือขโมยสินค้าในระหว่างการขนส่งสินค้า

ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

- การสนับสนุนจากภาครัฐตามแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ตามแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ไทยแลนด์ 4.0 และข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอาเซียนของประเทศไทย เป็นปัจจัยหลักที่สนับสนุนการเติบโตของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย
- ข้อมูลจากกระทรวงคมนาคมพบว่า การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นเส้นทางที่ถูกใช้มากที่สุดในประเทศไทย โดยคิดเป็นร้อยละ 80.83 ในปี 2558 และร้อยละ 81.07 ในปี 2559 ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด
- ข้อมูลการจำหน่ายน้ำมันเบนซินและดีเซลในประเทศไทยพบว่าในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา การจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นทุกปี โดยปี 2554 มีการจำหน่ายกลุ่มน้ำมันเบนซินทั้งหมด 7,331.14 ล้านลิตร และในปี 2560 เพิ่มขึ้นเป็น 11,029.50 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นจากปี 2554 เท่ากับ 3,698.36 ล้านลิตร หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 50.45 ส่วนการจำหน่ายน้ำมันดีเซลในปี 2554 มีการจำหน่ายทั้งหมด 19,192.14 ล้านลิตร และในปี 2560 เพิ่มขึ้นเป็น 22,687.10 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นจากในปี 2554 เท่ากับ 3,494.96 ล้านลิตร หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.21 ซึ่งสะท้อนถึงความต้องการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงไปยังสถานีบริการน้ำมันและผู้ใช้ยานยนต์ที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ธุรกิจขนส่งสินค้าเลวทางรถมีแนวโน้มเติบโตขึ้น อีกทั้งราคาน้ำมันทั่วโลกมีการปรับตัวลงส่งผลให้ปริมาณการใช้ยานยนต์เพิ่มขึ้น
- สัดส่วนการผสมไบโอดีเซล B100 เป็นอีกปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้ไบโอดีเซล B100 ซึ่งที่ผ่านมาภาครัฐเป็นผู้กำกับดูแลให้สอดคล้องกับปริมาณการผลิตปาล์มและความต้องการบริโภคน้ำมันปาล์มในประเทศ ซึ่งภาครัฐมีนโยบายผลักดันการใช้พลังงานทดแทน (Renewable energy) มากขึ้นในอนาคต รวมถึงการเพิ่มสัดส่วนการผสมไบโอดีเซล B100 ในน้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้น
กระทรวงพลังงานได้วางเป้าหมายส่งเสริมการใช้ไบโอดีเซลไว้ในแผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก หรือ AEDP 2015 (Alternative Energy Development Plan) ว่า ภายในปี 2579 จะมีความต้องการใช้ B100 เพิ่มขึ้นเป็น 14 ล้านลิตร/วัน จากปัจจุบันที่มีการใช้เพียง 3 ล้านลิตร/วันเท่านั้น และแผนดังกล่าวมุ่งเน้นการบริหารจัดการแบบครบวงจร ตั้งแต่การปลูกปาล์มน้ำมัน จนถึงการผลิตน้ำมันพืชบริโภคและไบโอดีเซล การนำเข้า – ส่งออก และการวิจัยและพัฒนา จึงส่งเสริมให้มีความต้องการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและไบโอดีเซล B100 ในประเทศเพิ่มขึ้น
- จากสถิติของกรมการขนส่งทางบก พบว่า ปริมาณรถบรรทุกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา โดยมีปริมาณรถบรรทุกจดทะเบียนสะสม 1,030,746 คัน ณ สิ้นปี 2558 และเพิ่มขึ้นเป็น 1,089,621 คัน ณ สิ้นปี 2560 คิดเป็นการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยต่อปี (CAGR) เท่ากับร้อยละ 1.87 ต่อปี

ค. การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

การจัดหารถบรรทุกน้ำมัน

บริษัท มีนโยบายในการจัดหารถบรรทุกน้ำมันใหม่เพื่อให้บริการขนส่งสินค้า แม้ว่ารถบรรทุกน้ำมันใหม่จะมีราคาและค่าเสื่อมราคาสูงกว่ารถบรรทุกน้ำมันมือสอง แต่รถบรรทุกน้ำมันใหม่มีอัตราการบริโภคน้ำมันต่ำกว่าเพราะเครื่องยนต์ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยกว่าและยังไม่เกิดการสึกหรอ รถบรรทุกน้ำมันใหม่มีโอกาสเสียหายจนต้องหยุดซ่อมน้อยกว่า บริษัทจึงสามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้ต่อเนื่องกว่า นอกจากนี้ บริษัท มีนโยบายในการสั่งซื้อรถบรรทุกน้ำมันในส่วนที่เป็นหัวลากจากผู้ผลิตหัวลากเพียง 2 ราย เพื่อลดความยุ่งยากในการบำรุงรักษาที่หลากหลายและการเก็บรักษาอะไหล่รถบรรทุกน้ำมันจำนวนมากจากการใช้รถหัวลากจากผู้ผลิตหลายราย เมื่อบริษัท ต้องการสั่งซื้อรถบรรทุกน้ำมัน เจ้าหน้าที่ฝ่ายจัดซื้อจะประสานงานไปยังตัวแทนจำหน่ายของผู้ผลิตรถหัวลากเพื่อสั่งซื้อรถหัวลากจูงโดยตรง และประสานงานไปยังผู้ผลิตรถหางลากเพื่อส่งประกอบรถหางพ่วงบรรทุกน้ำมัน

การจัดหาผู้ให้บริการซ่อมบำรุงรถบรรทุกน้ำมัน

บริษัท จึงกำหนดให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการจัดทำแผนการตรวจเช็คสภาพรถตามกำหนดระยะเวลา/ระยะทางที่ผู้ผลิตรถหัวลากกำหนด และแจ้งให้พนักงานขับรถแต่ละคนทราบถึงกำหนดการในการตรวจเช็คสภาพคร่าวๆ ทั่ว บริษัท จึงกำหนดให้นารถบรรทุกน้ำมันเข้าตรวจเช็คสภาพที่ศูนย์บริการของผู้ผลิตรถหัวลากเท่านั้น เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการตรวจเช็คสภาพจะครบถ้วนและเป็นไปตามมาตรฐานที่ผู้ผลิตรถหัวลากกำหนด

การจัดหาอะไหล่และอุปกรณ์ที่สำคัญของรถบรรทุกน้ำมัน

บริษัท กำหนดให้มีการสำรองอะไหล่และอุปกรณ์ที่สำคัญของรถบรรทุกน้ำมัน เฉพาะรายการที่มีการใช้บ่อยครั้ง เช่น ยางรถยนต์ น้ำมันเครื่องและไส้กรอง ฯลฯ เป็นต้น ในการสั่งซื้ออะไหล่และอุปกรณ์ต่างๆ รวมถึงการเข้ารับบริการจากผู้ให้บริการเฉพาะด้าน บริษัท คัดเลือกจากผู้จำหน่ายหรือผู้ให้บริการที่มีรายชื่ออยู่ในทะเบียนรายชื่อผู้ขายสินค้าหรือผู้ให้บริการ (Approved Vender List) ซึ่งเป็นผู้ขายหรือผู้ให้บริการที่ผ่านการพิจารณาคุณสมบัติและผ่านการประเมินตามที่บริษัท กำหนด โดยเปรียบเทียบราคาจำหน่าย สินค้าหรือบริการที่จำหน่าย และเงื่อนไขในการจำหน่ายอื่นๆ ของผู้จำหน่ายหรือผู้ให้บริการตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป ยกเว้นในกรณีเร่งด่วน หรือมีผู้จำหน่ายหรือผู้ให้บริการเพียงรายเดียว

การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถบรรทุกน้ำมัน

ในการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง ให้กับรถบรรทุกน้ำมัน โดยทางบริษัทฯ ได้จัดสร้าง ถังน้ำมัน ขนาดถังละ 21,000 ลิตร จำนวน 2 ถัง ไว้ที่หน่วยงานศรีราชา โดยจะตกลงราคาซื้อขายกับผู้ขาย เป็นครั้ง ๆ ไปตามสภาวะราคาน้ำมันในตลาดสิงคโปร์ แต่ทั้งนี้ราคาซื้อขายกันนั้นเป็นราคาขายส่ง (Wholesale) ทำให้ต้นทุนราคาน้ำมันของบริษัท ถูกกว่าการนำรถไปเติมที่ปั๊มทั่วไปอยู่ประมาณ 1.50 – 1.75 บาท/ลิตร โดยรถที่เข้ามาแวะพัก หรือจอดที่หน่วยงานศรีราชา สามารถเติมน้ำมันที่หน่วยงาน ก่อนออกไปวิ่งรับงานตามที่ได้รับมอบหมาย ส่วนรถบรรทุกน้ำมันที่ไม่ได้มีเส้นทางวิ่งกลับมาที่หน่วยงาน ศรีราชา สามารถเติมน้ำมันจากสถานีบริการน้ำมันรายใดก็ได้ที่อยู่บนเส้นทางการเดินทาง (ยกเว้น การขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับ PTG ที่มีข้อตกลงให้รถบรรทุกน้ำมันที่ให้บริการต้องเติมน้ำมันจากสถานีบริการน้ำมัน PT) เท่านั้น ทั้งนี้ บริษัท คัดเลือกสถานีบริการน้ำมันจาก 1) สถานีบริการน้ำมันที่อยู่บนเส้นทางการขนส่งสินค้า 2) ระยะห่างจากจุดเริ่มเดินทางหรือจุดพักรถก่อนหน้าที่เหมาะสม เพื่อให้พนักงานขับรถสามารถหยุดพักได้ตามเวลาที่กฎหมายกำหนด

3) สถานีบริการน้ำมันมีพื้นที่เหมาะสมสำหรับการเติมน้ำมันของรถบรรทุกขนาดใหญ่ และมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมสำหรับการหยุดพักรถ

การจัดหาและฝึกอบรมพนักงานขับรถ

บริษัทจัดหาพนักงานขับรถโดยการเปิดรับสมัครและแจ้งข่าวสารการรับสมัครไปยังช่องทางต่างๆ เช่น แจ้งผ่านพนักงานของบริษัท (โดยเฉพาะพนักงานขับรถ) ลงประกาศในเว็บไซต์จัดหางานและหนังสือพิมพ์ เป็นต้น บุคคลที่จะได้รับการบรรจุให้ทำหน้าที่พนักงานขับรถจะต้องผ่านเกณฑ์การคัดเลือกที่สำคัญ เช่น

- ต้องมีใบอนุญาตขับรถประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นใบอนุญาตสำหรับขับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตราย
- ต้องมีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยเฉพาะรถขนส่งวัตถุอันตราย ไม่น้อยกว่า 2 ปี
- ผ่านการทดสอบความรู้เกี่ยวกับการขับรถบรรทุกขนาดใหญ่และการทดสอบการขับรถบรรทุกในภาคปฏิบัติ รวมถึงผ่านการสัมภาษณ์จากผู้บังคับบัญชา
- ไม่เคยต้องโทษในคดีที่เกี่ยวกับการลักทรัพย์ ช้อโกงเงินยืมจำนำ คดีทำร้ายร่างกายหรือใช้ความรุนแรง และคดีเกี่ยวกับการใช้สารเสพติด

ภายหลังการบรรจุให้เป็นพนักงานขับรถ บริษัท จะจัดให้มีการอบรมเพื่อให้พนักงานขับรถทุกคนรับทราบและเข้าใจระเบียบและวิธีการปฏิบัติงานที่ถูกต้อง ซึ่งรวมถึงการอบรมการขับขี่ที่ปลอดภัย และการระงับเหตุฉุกเฉินเบื้องต้นอันเกิดจากสารเคมีที่บรรทุก บริษัท กำหนดให้พนักงานขับรถคนใหม่ต้องปฏิบัติงานร่วมกับพนักงานขับรถที่ทำหน้าที่มานาน เพื่อให้สามารถเรียนรู้การปฏิบัติงานจากการทำงานจริง (On the Job Training)

โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้	ปี 2558 (ปรับปรุงใหม่)		ปี 2559 (ปรับปรุงใหม่)		ปี 2560	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการให้บริการ						
1.1 การขนส่งสินค้าทางเรือ (บมจ. อาม่า มารีน)	509.19	79.12	702.51	72.29	1,097.77	70.83
1.2 การขนส่งสินค้าทางรถ (บจก. เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์)	133.69	20.77	261.94	26.95	402.88	25.99
รวมรายได้จากการให้บริการ	642.88	99.89	964.45	99.24	1,500.65	96.82
รายได้อื่น^{1/}	0.73	0.11	7.40	0.76	49.22	3.18
รวมรายได้	643.61	100.00	971.85	100.00	1,549.87	100.00

หมายเหตุ : 1/ รายได้อื่นที่สำคัญ ได้แก่ กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งเกิดขึ้นจากความแตกต่างของอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่รับรู้รายได้หรือค่าใช้จ่าย กับ วันที่รับเงินหรือจ่ายเงิน ทั้งนี้ รายได้และค่าใช้จ่ายที่จะส่งผลให้เกิด กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน เป็นรายได้และค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นสกุลเงินที่บริษัทฯ กำหนดให้เป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency)

3. ปัจจัยความเสี่ยง

ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจมีผลกระทบต่อการทำรายการของบริษัทมีดังนี้

3.1 ความเสี่ยงที่เกิดจากปัจจัยมหภาค

ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและรถบรรทุกน้ำมัน ถือเป็นต้นทุนหลักที่สำคัญสำหรับธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางรถ การให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ ปัจจุบัน บริษัทให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะรายเที่ยว (Voyage Charter) โดยบริษัทจะตกลงอัตราค่าขนส่งสินค้ากับผู้เช่าเรือ (Charterer) ผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) ทั้งนี้ บริษัทกำหนดอัตราค่าขนส่งสินค้าในลักษณะการบวกกำไรเพิ่มจากต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการให้บริการขนส่ง (Cost Plus Pricing) อัตราค่าขนส่งสินค้าทางเรือจึงเปลี่ยนแปลงไปตามราคาน้ำมันเชื้อเพลิง อัตราค่าขนส่งสินค้าที่เสนอให้กับผู้เช่าประจำจะใช้อ้างอิงกันในช่วงระยะเวลาประมาณ 3 ถึง 6 เดือน โดยในการให้บริการขนส่งแต่ละครั้ง นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือจะส่งเพียงสรุปข้อมูลรายละเอียดการจ้าง (Fixture Note) เช่น ประเภทสินค้าที่ต้องการขนส่ง ปริมาณสินค้าที่ต้องขนส่ง ท่าเรือต้นทางและปลายทาง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม หากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและ/หรืออัตราแลกเปลี่ยนระหว่างสกุลเงินบาทกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐมีการปรับเปลี่ยนหรือลดลงอย่างมีนัยสำคัญ บริษัทกับผู้เช่าเรือจะร่วมกันเจรจา (ผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ) เพื่อปรับเปลี่ยนหรือลดอัตราค่าขนส่งสินค้าเพื่อให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

สำหรับการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถ บริษัทได้ทำสัญญาการให้บริการขนส่งสินค้ากับผู้ว่าจ้างโดยกำหนดอัตราค่าขนส่งสินค้าซึ่งอ้างอิงตามราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงหน้าสถานีบริการน้ำมัน ส่งผลให้อัตราค่าขนส่งสินค้าปรับเปลี่ยนหรือลดลง ตามราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงหน้าสถานีบริการน้ำมัน โดยอ้างอิงตามตารางค่าขนส่งที่กำหนดไว้ในสัญญาว่าจ้างขนส่ง

ดังนั้น การปรับอัตราค่าขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้บริษัทและผู้ว่าจ้างมั่นใจได้ว่าอัตราค่าขนส่งสินค้าจะอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเป็นธรรมสำหรับบริษัทและผู้ว่าจ้าง

ความเสี่ยงจากเหตุโจรกรรมและการปล้นสะดมของโจรสลัด – สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

ในการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือโดยทั่วไป เรือบรรทุกสินค้ามีความเสี่ยงที่จะถูกโจรสลัดเข้าโจมตีเพื่อปล้นสะดมสินค้าในเรือหรือสิ่งของมีค่าของลูกเรือ หรือจับตัวลูกเรือและยึดเรือบรรทุกสินค้าเพื่อทำการเรียกค่าไถ่ ที่ผ่านมามีรายงานการโจมตีของโจรสลัดในหลายพื้นที่ เช่น บริเวณอ่าวโซมาเลีย บริเวณทะเลอาหรับ บริเวณมหาสมุทรอินเดีย และบริเวณช่องแคบมะละกา เป็นต้น นอกจากนี้ การจอดเรือบรรทุกสินค้าที่ท่าเรือในเมืองต่างๆ มีความเสี่ยงที่จะเกิดเหตุโจรกรรมสินค้าหรือสิ่งของมีค่าของลูกเรือได้เช่นกัน

แม้ว่าบริเวณช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นพื้นที่ที่เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทเดินเรือผ่านเป็นประจำ จะเกิดเหตุไม่บ่อยและไม่รุนแรงเท่ากับพื้นที่อื่น ประกอบกับสินค้าที่บริษัทขนส่งเป็นผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ซึ่งไม่เป็นที่ต้องการของกลุ่มโจรสลัดเท่ากับน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทได้กำหนดให้มีแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ (Ship Security Plan: SSP) ซึ่งระบุถึงวิธีปฏิบัติในการรักษาความปลอดภัยในเรื่องต่างๆ รวมถึงการป้องกันเหตุ

โจรสลัดและการปล้นสะดมของโจรสลัด โดยแผนดังกล่าวจะต้องได้รับความเห็นชอบจากเจ้าพนักงานตรวจเรือของกรมเจ้าท่า และสอดคล้องกับมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวปฏิบัติที่กำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ทั้งนี้ ตามแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ (SSP) บริษัทกำหนดให้มีการจัดเวรยามเฝ้าระวังและเตือนภัยเมื่อตรวจพบความผิดปกติของเรือลำอื่นที่อยู่ในรัศมีโดยรอบและมีการกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติเมื่อตรวจพบความผิดปกติ เช่น

- 1) การแจ้งผู้ทำการในเรือเพื่อเตรียมพร้อมรับมือกับเหตุการณ์
- 2) การแจ้งเตือนเรือที่เคลื่อนที่เข้าหาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทเพื่อส่งสัญญาณให้เรือดังกล่าวทราบว่าผู้ทำการในเรือได้สังเกตถึงความผิดปกติและเตรียมเฝ้าระวังแล้ว
- 3) การเคลื่อนที่ออกจากเรือที่เคลื่อนที่เข้าหา
- 4) การแจ้งข้อมูลกลับมายังบริษัท และ
- 5) การขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการที่ดูแลรักษาชายฝั่งในน่านน้ำที่เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทเดินเรืออยู่ เป็นต้น

นอกจากนี้ บริษัทยังศึกษาและกำหนดให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทเดินเรือในเส้นทางและช่วงเวลาที่มีความปลอดภัย เช่น การไม่เดินเรือเข้าพื้นที่เสี่ยงในเวลากลางคืน เนื่องจากการสังเกตสิ่งผิดปกติจะทำได้ยากขึ้น เป็นต้น สำหรับการจอดเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีที่ท่าเรือในเมืองต่างๆ บริษัทกำหนดให้มีการจัดเวรยามเฝ้าระวังและเตือนภัยเมื่อตรวจพบความผิดปกติของบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องที่เข้าใกล้เรือ

บริษัทยังได้ติดตามข้อมูลเกี่ยวกับการปล้นสะดมของโจรสลัดที่เผยแพร่โดยศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (“หน่วยงาน ศรชล.”) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นตามมติของสภาความมั่นคงแห่งชาติ เพื่อทำหน้าที่ป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายทางทะเลต่างๆ (ซึ่งรวมถึง การป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด) และปฏิบัติการอีกอันตามที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล ทั้งนี้ บริษัทจะนำข้อมูลและสถิติการเกิดเหตุมาใช้ในการประกอบการวางแผนการเดินเรือ โดยบริษัทจะส่งตัวแทนฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมกับทางศรชล. เมื่อมีการจัดประชุมหาเรือทุกครั้ง

ดังนั้น บริษัทเชื่อมั่นว่าการบริหารจัดการการเดินเรือในปัจจุบันเพียงพอสำหรับการป้องกันความเสี่ยงจากเหตุโจรสลัดและการปล้นสะดมของโจรสลัด ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทไม่เคยได้รับความเสียหายในทรัพย์สินและสินค้าที่ขนส่ง และไม่เคยสูญเสียเจ้าหน้าที่ประจำเรือจากเหตุโจรสลัดและการปล้นสะดมของโจรสลัด

ความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติ – สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

สำหรับการเดินเรือในทะเล พายุฝนเป็นภัยธรรมชาติที่สำคัญที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินหรืออาจส่งผลให้การขนส่งสินค้าเกิดความล่าช้าได้ บริษัทจึงกำหนดให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัททุกลำต้องติดตั้งอุปกรณ์โทรพิมพ์สำหรับรับข้อมูลการเตือนภัยและพยากรณ์อากาศที่เรียกว่า NAVTEX (Navigational Telex) และการติดต่อสอบถามข้อมูลสภาพอากาศกับชายฝั่งหรือเรือลำอื่นที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงผ่านวิทยุสื่อสารย่านความถี่ VHF และ MF/HF ทั้งนี้ นายเรือ (Master) จะนำข้อมูลพยากรณ์อากาศที่ได้ในแต่ละวันมาใช้ในการประกอบการจัดทำแผนการเดินทาง (Passage Planning) และทบทวนแผนการเดินทางในแต่ละวัน หากเส้นทางเดินเรือมีความเสี่ยงที่จะเผชิญกับสภาพอากาศที่ผิดปกติ นายเรือสามารถปรับเปลี่ยนทางการเดินเรือเพื่อหลีกเลี่ยงพายุฝนและลมมรสุมที่รุนแรง ใน

กรณีที่น่ายเรือเห็นว่าไม่สามารถหลีกเลี่ยงพายุฝนและลมมรสุมได้ อาจจอดพักเรือใกล้เกาะขนาดใหญ่ที่อยู่ใกล้ที่สุด หรืออาจเดินเรือย้อนกลับเส้นทางที่ผ่านมาได้ ทั้งนี้ นายเรือต้องแจ้งให้ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการที่ประจำอยู่ที่บริษัททราบข้อมูล การเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินเรือและช่วงเวลาที่เราคาดว่าจะถึงท่าเรือปลายทาง

บริษัทเชื่อมั่นว่าจากประสบการณ์การเดินเรือของบริษัทกว่า 20 ปี บริษัทสามารถบริหารจัดการการเดินเรือ ในกรณีที่สภาพอากาศผิดปกติได้อย่างเหมาะสม ที่ผ่านมามีบริษัทไม่เคยได้รับความเสียหายจากภัยธรรมชาติ อย่างมีนัยสำคัญกับทรัพย์สินและสินค้าที่ขนส่ง

ความเสี่ยงจากมาตรการและข้อกำหนดของหน่วยงานราชการในประเทศที่ตั้งท่าเรือ ที่อาจส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจของบริษัท

การให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือของบริษัททั้งหมดเป็นการให้บริการในต่างประเทศ โดยบริษัทรับสินค้าจาก ท่าเรือต้นทางในประเทศหนึ่งและนำไปส่งยังท่าเรือปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งแต่ละประเทศที่บริษัทนำเรือเข้าเทียบ ท่าจะมีส่วนควบคุมเรือในเมืองท่า (Port State Control) ที่ทำหน้าที่ตรวจเรือที่เข้ามาถึงเมืองท่าต่างๆ โดยจะพิจารณาทั้ง ส่วนของโครงสร้างตัวเรือ อุปกรณ์ความปลอดภัยประจำเรือ ผู้ทำการในเรือ เอกสารการเดินเรือ ว่าถูกต้องตามกฎระเบียบ ข้อบังคับสากล เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในเรือ (SOLAS) อนุสัญญาว่าด้วยการ ป้องกันมลภาวะจากเรือ (MARPOL) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออก ประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของผู้ทำการในเรือ (STCW) เป็นต้น หากมีข้อบกพร่องร้ายแรงอาจทำให้เรือบรรทุก น้ำมันและสารเคมีเหล่านั้นไม่สามารถจอดเทียบท่าได้ หรือไม่สามารถรับส่งสินค้า หรือไม่สามารถเดินเรือออกจากท่าได้ บริษัทอาจมีความเสี่ยงที่ไม่สามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้ตามที่ตกลงไว้กับลูกค้า หากบริษัทไม่สามารถปฏิบัติตาม กฎ ระเบียบ และข้อบังคับสากลดังกล่าว

ทั้งนี้ บริษัทตระหนักถึงความสำคัญในการปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนิน ธุรกิจของบริษัท บริษัทกำหนดให้ฝ่ายปฏิบัติการทำหน้าที่ติดตามการเปลี่ยนแปลงของกฎระเบียบและข้อบังคับสากลและ กฎระเบียบและข้อบังคับเฉพาะที่กำหนดโดยแต่ละประเทศ (ถ้ามี) เพื่อให้บริษัทสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบและ ข้อบังคับต่างๆ อย่างต่อเนื่อง ที่ผ่านมา ในการสุ่มตรวจเรือของเจ้าหน้าที่ส่วนควบคุมเรือในเมืองท่า (Port State Officer) ในแต่ละประเทศ บริษัทไม่เคยถูกตรวจพบว่าปฏิบัติผิดกฎระเบียบและข้อบังคับร้ายแรงจนเป็นเหตุให้ถูกห้ามไม่ให้เรือ บรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทเดินเรือเข้า/ออกท่าเรือ หรือห้ามไม่ให้รับ/ส่งสินค้า

ความเสี่ยงจากโครงการรถไฟระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน ที่อาจส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจ ของบริษัทและบริษัทย่อยในอนาคต

ปัจจุบัน รัฐบาลมีนโยบายการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งของ ประเทศ ซึ่งรวมถึงการลงทุนเส้นทางคมนาคมทางรถไฟภายในและต่างประเทศ เช่น เส้นทางรถไฟระหว่างประเทศไทยและ ประเทศจีน จึงอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการขนส่งสินค้าทางเรือและทางรถของบริษัทได้

อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าทางรถไฟยังมีข้อจำกัดในหลายๆ เรื่องที่ทำให้ผู้ที่ต้องการขนส่งสินค้าอาจไม่ สามารถใช้หรือไม่เลือกใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟ เช่น

- 1) เส้นทางเดินรถไฟขาดความยืดหยุ่น เนื่องจากการขนส่งต้องเป็นไปตามเส้นทางที่ได้มีการวางวาง รถไฟและรับส่งสินค้าได้เฉพาะสถานีรถไฟที่ออกแบบมาเพื่อรองรับการรับส่งสินค้า จากข้อจำกัดในเรื่อง

การวางวางรถไฟเพื่อสร้างเส้นทางการขนส่งระหว่างจุดรับสินค้าและจุดส่งสินค้า การขนส่งสินค้าทางรถไฟจึงไม่สามารถเข้ามาทดแทนการขนส่งทางเรือของบริษัทได้ เนื่องจากผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มที่บริษัทให้บริการขนส่ง บริษัทรับสินค้าจากประเทศมาเลเซียและประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งลักษณะภูมิประเทศเป็นเกาะ ดังนั้นการขนส่งสินค้าทางเรือจึงเหมาะสมมากกว่า

- 2) ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่อาจจะนานกว่าการขนส่งประเภทอื่น แม้ว่ารถไฟสามารถวิ่งได้เร็วกว่ารถบรรทุกน้ำมันและสารเคมี และรถบรรทุกน้ำมัน แต่เส้นทางเดินรถไฟต้องผ่านจุดที่ติดกับถนน ส่งผลให้รถไฟต้องจอดหรือชะลอความเร็วลง รวมถึงข้อจำกัดในเรื่องเส้นทางการขนส่งและสถานีรถไฟที่เป็นจุดรับส่งสินค้า ทำให้ผู้ส่งสินค้าทางรถไฟต้องขนส่งสินค้าด้วยยานพาหนะประเภทอื่น (โดยเฉพาะรถ) เพื่อนำสินค้าจากโรงงานผลิตไปยังจุดหมายปลายทาง ส่งผลให้ต้องเสียเวลาในการขนถ่ายสินค้าระหว่างยานพาหนะหลายครั้ง ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางเรือ ผู้ส่งสินค้าสามารถรับสินค้าจากโรงงานผลิตและไปส่งยังจุดหมายปลายทางได้โดยตรง
- 3) การควบคุมคุณภาพของสินค้าอาจทำได้ยากกว่า เนื่องจากสินค้าที่บริษัทขนส่งเป็นสินค้าเหลว การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่มีการขนถ่ายสินค้าระหว่างยานพาหนะหลายครั้ง ทำให้โอกาสเกิดการปนเปื้อนระหว่างการขนถ่ายสินค้าได้มากขึ้น

ดังนั้น จากข้อจำกัดการขนส่งสินค้าทางรถไฟตามที่กล่าวมาข้างต้น บริษัทจึงเชื่อมั่นว่าธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือและทางรถของบริษัทและบริษัทย่อยจะไม่ได้รับผลกระทบจากนโยบายการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาล

3.2 ความเสี่ยงจากการประกอบธุรกิจและการดำเนินงานของบริษัท

ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) – สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

ในธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) เป็นบุคคลที่มีบทบาทสำคัญที่ทำหน้าที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้เช่าเรือ (Charterer) ซึ่งหมายถึงลูกค้าของบริษัทและเจ้าของเรือ (Ship Owner) ซึ่งหมายถึง บริษัท เนื่องจากนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือจะทราบความต้องการของทั้ง 2 ฝ่าย โดยทราบว่าผู้เช่าเรือต้องการขนส่งสินค้าอะไร ปริมาณเท่าไร ในช่วงเวลาใด และทราบว่าเจ้าของเรือมีเรือที่พร้อมบรรทุกสินค้าในช่วงเวลาดังกล่าวหรือไม่ การติดต่อและประสานงานผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) ของผู้เช่าเรือ (Charterer) และเจ้าของเรือ (Ship Owner) จึงช่วยลดขั้นตอนการดำเนินงานเมื่อเทียบกับการติดต่อและประสานงานระหว่างผู้เช่าเรือกับเจ้าของเรือหลายรายโดยตรง อีกทั้งหากเกิดกรณีพิพาทระหว่างผู้เช่าเรือและเจ้าของเรือ นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือก็สามารถทำหน้าที่เป็นคนกลางในการไกล่เกลี่ยหรือเป็นพยานเมื่อมีการฟ้องร้อง ดังนั้น การติดต่อและประสานงานผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือจึงถือเป็นธรรมเนียมปฏิบัติสำหรับการขนส่งสินค้าทางเรือ อย่างไรก็ตาม ผู้เช่าเรือและเจ้าของเรือสามารถติดต่อกับนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือมากกว่า 1 รายได้ เพื่อให้สามารถเข้าถึงผู้เช่าเรือหรือเจ้าของเรือได้หลากหลายขึ้น

ปัจจุบันบริษัทมีนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือที่บริษัทติดต่อเป็นประจำ 1 ราย ได้แก่ กลุ่มบริษัท MEGAPORTS ซึ่งประกอบด้วย บริษัท Megaports Agencies Pte. Ltd (“MEGAPORTS”) และ บริษัท Gesuri Maritime Pte. Ltd. (“GESURI”) (รวมทั้ง 2 บริษัท เรียกว่า “กลุ่มบริษัท MEGAPORTS”) โดยกลุ่มบริษัท MEGAPORTS ไม่เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัท บริษัทจึงถือได้ว่ามีความเสี่ยงจากการพึ่งพิงนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือเพียงรายเดียว เนื่องจากบริษัท

อาจสูญเสียลูกค้าที่ติดต่อผ่านกลุ่มบริษัท MEGAPORTS ได้หากกลุ่มบริษัท MEGAPORTS ไม่แนะนำให้ลูกค้าใช้บริการขนส่งสินค้ากับบริษัทต่อไป

สาเหตุที่บริษัทติดต่อกับกลุ่มบริษัท MEGAPORTS เป็นนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือเพียงรายเดียว เนื่องจากในอดีตบริษัทเคยติดต่อกับนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือหลายราย ซึ่งแต่ละรายก็จะมีความสามารถหรือศักยภาพในการจัดหาสินค้าและติดต่อลูกค้าที่แตกต่างกัน รวมถึงมีการให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกที่แตกต่างกันไป ที่ผ่านมานี้ บริษัทเลือกที่จะพัฒนาความสัมพันธ์กับกลุ่มบริษัท MEGAPORTS เพราะมีศักยภาพในการให้บริการและสามารถทำหน้าที่ให้บริษัทได้ดังต่อไปนี้

- 1) สามารถติดต่อกับลูกค้าได้เป็นจำนวนมาก ทำให้บริษัทสามารถเลือกให้บริการกับลูกค้าที่ให้อัตราค่าขนส่งที่ดีได้ และสามารถวางแผนการจัดหาสินค้าและลูกค้าได้อย่างต่อเนื่อง
- 2) มีประสบการณ์ในธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือเป็นเวลานานจึงสามารถคัดเลือกและแนะนำลูกค้าที่มีฐานะทางการเงินที่ดีให้กับบริษัทได้ ทำให้บริษัทลดความเสี่ยงที่จะไม่สามารถเรียกเก็บเงินค่าบริการขนส่งสินค้าจากลูกค้าลงได้
- 3) ทำหน้าที่ได้ดีในการประสานงานกับตัวแทนเจ้าของเรือ (Ship Agent) ที่ท่าเรือต้นทางและปลายทาง ทำให้การนำเรือเข้าเทียบท่าและการรับ/ส่งสินค้าเป็นไปอย่างราบรื่น
- 4) ช่วยชำระค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการนำเรือเข้าเทียบท่าตามที่ตัวแทนเจ้าของเรือเรียกเก็บ และเรียกเก็บจากบริษัทในภายหลัง จึงช่วยอำนวยความสะดวกและประหยัดค่าธรรมเนียมธนาคารให้กับบริษัทได้

อย่างไรก็ตาม บริษัทเชื่อมั่นว่าการมีกลุ่มบริษัท MEGAPORTS เป็นนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือเพียงรายเดียวไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทในระยะยาว เนื่องจากที่ผ่านมาบริษัทและกลุ่มบริษัท MEGAPORTS มีการพัฒนาความสัมพันธ์ทางการค้ากันมาอย่างต่อเนื่อง โดยกลุ่มบริษัท MEGAPORTS ได้แนะนำลูกค้าให้ใช้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทเพิ่มขึ้นในแต่ละปี

แม้ว่านายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) จะเป็นผู้เสนอชื่อเรือที่สามารถให้บริการกับผู้เช่าเรือ (Charterer) แต่นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) ไม่ได้เป็นผู้ตัดสินใจเช่าเรือ ผู้เช่าเรือ (Charterer) เป็นผู้ตัดสินใจว่าจะใช้เรือของเจ้าของเรือ (Ship Owner) รายใดในการขนส่งสินค้า โดยทั่วไปผู้เช่าเรือ (Charterer) จะตัดสินใจโดยอ้างอิงจากคุณภาพการให้บริการขนส่งสินค้า

- 1) การจัดส่งสินค้าได้ตามกำหนดระยะเวลาที่ตกลงไว้กับลูกค้า
- 2) การเก็บรักษาสินค้าไม่ให้เกิดการปนเปื้อน
- 3) การควบคุมดูแลสินค้าไม่ให้เกิดการสูญหายเกินกว่าที่กำหนด และ
- 4) การดูแลรักษาเรือ เครื่องจักรกลภายในเรือและถังสินค้าให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมให้บริการอยู่ตลอดเวลา เป็นต้น ซึ่งผู้เช่าเรือ (Charterer) สามารถประเมินได้จากผลการปฏิบัติงานในช่วงที่ผ่านมา รวมถึงข้อร้องเรียนจากผู้รับสินค้า (Consignee) ที่ท่าเรือปลายทาง

ทั้งนี้ บริษัทมั่นใจว่าลูกค้าของบริษัท (รวมถึงลูกค้าที่ติดต่อผ่านกลุ่มบริษัท MEGAPORTS) เชื่อมั่นในคุณภาพการให้บริการของบริษัท

ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่ – สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

ปัจจุบัน บริษัทให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือกับผู้เช่าเรือ (Charterer) รายใหญ่ 3 ราย ได้แก่

- 1) บริษัท Astra-KLK Pte. Ltd. ("ASTRA-KLK") บริษัทร่วมทุนระหว่าง บริษัท Kuala Lumpur Kepong Berhad ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ประเทศมาเลเซีย และ PT Astra Agro Lestari ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ประเทศอินโดนีเซีย เพื่อค้าผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มในภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออก โดยสัดส่วนการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือให้กับผู้เช่าเรือรายใหญ่ในช่วงที่ผ่านมาเป็นดังนี้
- 2) บริษัท Wilmar International Limited ("WILMAR") ผู้ผลิตและจำหน่ายน้ำมันปาล์มรายใหญ่ของโลก
- 3) บริษัท Denali Trading Pte. Ltd. ("DENALI") ผู้ค้าน้ำมันปาล์มรายใหญ่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียตะวันออก และ
- 4) บริษัท Inter-Continental Oils and Fats Pte Ltd ("ICOF") ผู้ค้าน้ำมันปาล์มรายใหญ่ของโลก

บริษัทจึงถือได้ว่ามีความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่ หากลูกค้ารายใหญ่รายใดรายหนึ่งไม่ใช้บริการขนส่งสินค้าทางเรือกับบริษัทต่อไป บริษัทอาจไม่สามารถหาลูกค้ารายใหม่ทดแทนได้ ส่งผลให้รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือลดลงอย่างมีนัยสำคัญได้

อย่างไรก็ตาม บริษัทเชื่อว่าการให้บริการขนส่งสินค้ากับผู้เช่าเรือรายใหญ่น้อยราย ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทในระยะยาว เนื่องจากลูกค้ารายใหญ่มักเป็นผู้จำหน่ายน้ำมันปาล์มที่สำคัญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียใต้ จึงมีความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางเรืออย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ บริษัทเชื่อมั่นว่าที่ผ่านมาบริษัทสามารถให้บริการที่มีคุณภาพกับลูกค้าได้อย่างสม่ำเสมอ เช่น

- 1) การจัดส่งสินค้าได้ตามกำหนดระยะเวลาที่ตกลงไว้กับลูกค้า เพราะการส่งมอบที่ล่าช้ากว่าแผนอาจทำให้ลูกค้าเสียค่าปรับหรือสูญเสียความเชื่อมั่นจากผู้ซื้อสินค้าของลูกค้าได้
- 2) การเก็บรักษาสินค้าไม่ให้เกิดการปนเปื้อน (Contamination) เนื่องจากสินค้าที่บริษัทขนส่งเป็นน้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชที่ใช้ในการบริโภค (Food Grade) การปนเปื้อนของสิ่งแปลกปลอมต่างๆ อาจทำให้น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชมีคุณสมบัติต่ำกว่าที่ลูกค้าตกลงไว้กับผู้ซื้อของลูกค้า จึงอาจถูกปฏิเสธการรับสินค้าและสร้างความเสียหายให้กับลูกค้าได้
- 3) การควบคุมและดูแลสินค้าไม่ให้เกิดการสูญหายเกินกว่าที่กำหนด ที่ผ่านมามีบริษัทไม่เคยได้รับการร้องเรียนเรื่องการสูญหายของสินค้าจากลูกค้า ทำให้ลูกค้ามั่นใจได้ว่าสินค้าที่บริษัทขนส่งจะถึงผู้ซื้อสินค้าของลูกค้าได้ตามจำนวนที่ตกลงกันไว้
- 4) การดูแลรักษาเรือ เครื่องจักรกลภายในเรือ และถังสินค้าให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมให้บริการ ก่อให้เกิดความมั่นใจของผู้รับสินค้าปลายทาง

นอกจากนี้ บริษัทยังมีความชำนาญและมีประสบการณ์ยาวนานในการขนส่งสินค้าในเส้นทางเมียนมา ซึ่งเป็นหนึ่งในตลาดหลักของลูกค้ารายใหญ่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้น บริษัทเชื่อว่าลูกค้าของบริษัทจะใช้บริการ

ขนส่งสินค้าของบริษัทอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีแนวโน้มที่จะใช้บริการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นตามความต้องการนำเข้าผลิตภัณฑ์ น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี

ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้าราย – สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ

ปัจจุบัน AMAL ให้บริการขนส่งสินค้าทางรถกับลูกค้าเพียง 2 ราย ได้แก่

- 1) บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน) (“PTG”) ซึ่งเป็นผู้ค้าปลีกและค้าส่งน้ำมันเชื้อเพลิง โดยขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงจากโรงกลั่นที่ PTG ซื้อน้ำมันไปยังคลังน้ำมันของ PTG
- 2) ผู้ผลิตไบโอดีเซล B100 ขนาดใหญ่รายหนึ่ง โดยขนส่งไบโอดีเซล B100 จากโรงงานผลิตไปยังโรงกลั่นน้ำมันที่สั่งซื้อไบโอดีเซล B100 และ

บริษัทจึงถือได้ว่ามีความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้าราย หากลูกค้ารายใดรายหนึ่งไม่ใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถกับ AMAL ต่อไป และ AMAL ไม่สามารถหาลูกค้ารายใหม่ทดแทนได้ รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถอาจลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

สาเหตุที่ AMAL มีลูกค้ารายเกิดจาก AMAL อยู่ในช่วงเริ่มต้นของการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ ทั้งนี้ บริษัทจัดตั้ง AMAL ขึ้นเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2557 และเริ่มดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถในเดือนตุลาคม ปี 2557 โดยในช่วงเริ่มต้น AMAL มีรถบรรทุกน้ำมันทั้งหมด 5 คัน เพื่อให้บริการขนส่งไบโอดีเซล B100 ให้กับผู้ผลิตไบโอดีเซล B100 จากนั้น AMAL ได้เพิ่มจำนวนรถบรรทุกน้ำมันและเริ่มให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับ PTG จนกระทั่ง AMAL มีรถบรรทุกน้ำมันทั้งหมด 150 คัน ในสิ้นปี 2560 ทั้งนี้ บริษัทมีแผนที่จะให้ AMAL เพิ่มจำนวนลูกค้าโดยขยายการให้บริการขนส่งไปยังสินค้าประเภทอื่น นอกเหนือจากน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 เช่น ผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์ม ได้แก่ น้ำมันปาล์มดิบ (CPO) น้ำมันปาล์มกึ่งบริสุทธิ์ (RBDPO) และน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ (Palm Olein) เป็นต้น และเอทานอล (Ethanol) รวมถึง สินค้าเหลวประเภทอื่นๆ เพื่อให้ขนส่งสินค้าที่หลากหลายมากขึ้น และสามารถเพิ่มอัตราการใช้รถได้มากขึ้น ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าเหลวเพียงอย่างเดียวทำให้บริษัทไม่จำเป็นต้องลงทุนซื้อรถบรรทุกสินค้าหลายประเภท ดังนั้น บริษัทคาดว่าจำนวนลูกค้าของ AMAL จะทยอยเพิ่มขึ้นตามการเติบโตของธุรกิจและลดการพึ่งพิงลูกค้ารายใดรายหนึ่งลงได้

ความเสี่ยงจากการที่ไม่มีสัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้าระยะยาว – สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

สำหรับธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัทให้บริการขนส่งสินค้ากับผู้เช่าเรือ (Charterer) ในลักษณะเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) คือ การให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทางแต่ละครั้ง ตามที่ผู้เช่าเรือได้แจ้งความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าให้บริษัททราบผ่านทางนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Ship Broker) ทั้งนี้ การที่บริษัทไม่มีการทำสัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้าระยะยาว ในขณะที่บริษัทมีการลงทุนเพื่อเพิ่มจำนวนเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีหลายลำในช่วงที่ผ่านมาและที่คาดว่าจะลงทุนเพิ่มในอนาคต ส่งผลให้บริษัทมีความเสี่ยงที่ผลการดำเนินงานจะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ หรืออาจไม่สามารถชำระเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่กู้ยืมเพื่อลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีได้ ในกรณีที่บริษัทไม่สามารถให้บริการขนส่งสินค้ากับผู้เช่าเรือได้มากเพียงพอ

อย่างไรก็ตาม ผู้เช่าเรือที่เป็นลูกค้าหลักของบริษัท ได้แก่ 1) WILMAR 2) DENALI และ 3) ASTRA-KLK เป็นผู้ค้าน้ำมันปาล์มขนาดใหญ่ จึงมีความต้องการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มให้กับผู้นำเข้าน้ำมันปาล์มอย่างต่อเนื่อง

บริษัทได้พัฒนาความสัมพันธ์กับผู้เช่าเรือมาเป็นเวลานานจากการให้บริการที่มีคุณภาพกับลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ ส่งผลให้ผู้เช่าเรือที่เป็นลูกค้าหลักของบริษัทใช้บริการขนส่งสินค้าทางเรือกับบริษัทอย่างต่อเนื่องและเพิ่มขึ้นในช่วงที่ผ่านมา บริษัทจึงเชื่อมั่นว่าผู้เช่าเรือที่เป็นลูกค้าหลักของบริษัทจะใช้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทต่อไปในระยะยาว แม้ว่าบริษัทจะไม่มี การทำสัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้าระยะยาวกับผู้เช่าเรือ

นอกจากนี้ การที่ธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือมีนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) ซึ่งทำหน้าที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้เช่าเรือและบริษัทโดยทำหน้าที่ติดต่อและประสานงานระหว่างผู้เช่าเรือหลายราย ทำให้นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือทราบถึงความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าของผู้เช่าเรือที่หลากหลาย ณ ขณะนั้น ที่ผ่านมามีบริษัทได้พัฒนาความสัมพันธ์กับกลุ่มบริษัท MEGAPORTS ที่เป็นนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือที่มีชื่อเสียงสำหรับการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์ม และเป็นนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือของบริษัทมาเป็นเวลานาน บริษัทจึงเชื่อว่าการที่ผู้เช่าเรือที่เป็นลูกค้าหลักของบริษัทรายได้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางเรือของบริษัทลดลง กลุ่มบริษัท MEGAPORTS จะสามารถแนะนำผู้เช่าเรือรายอื่นให้กับบริษัทเพื่อทดแทนได้

ความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าเฉพาะกลุ่ม

สินค้าที่ AMA ให้บริการขนส่งทางเรือส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์ม เช่น น้ำมันปาล์มดิบ (CPO) น้ำมันเมล็ดในปาล์มดิบ (CPKO) น้ำมันปาล์มกึ่งบริสุทธิ์ (RBDPO) และน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ (Palm Olein) เป็นต้น ในขณะที่สินค้าที่ AMAL ให้บริการขนส่งทางเรือเป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง และไบโอดีเซล B100 ซึ่งเป็นส่วนผสมในน้ำมันดีเซลที่จำหน่ายภายในสถานีบริการน้ำมัน บริษัทจึงถือได้ว่ามีความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าเฉพาะกลุ่ม โดยรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าอาจเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าในสถานการณ์ปัจจุบันปริมาณการบริโภคน้ำมันปาล์ม ไบโอดีเซล B100 และน้ำมันเชื้อเพลิง มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง บริษัทก็ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าเฉพาะกลุ่มเป็นอย่างดี บริษัทกำลังศึกษาและวางแผนความเป็นไปได้ที่จะขยายการให้บริการขนส่งสินค้าไปยังสินค้ากลุ่มอื่นๆ ที่นอกเหนือจากที่ขนส่งอยู่ในปัจจุบัน รวมถึงการให้บริการในรูปแบบอื่นเพื่อเป็นผู้ให้บริการทางโลจิสติกส์ครบวงจร บริษัทจึงเชื่อว่าจะสามารถลดผลกระทบความเสี่ยงดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่บริหารจัดการได้

ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคลากรที่มีประสบการณ์เฉพาะด้านของบริษัท

ธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทและ AMAL เป็นธุรกิจที่ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความรู้และความชำนาญเฉพาะทาง เนื่องจากสินค้าที่บริษัทและ AMAL ขนส่งจัดเป็นสินค้าประเภทสารเคมีและวัตถุอันตราย การขนส่งสินค้าดังกล่าวทั้งทางเรือและทางรถต้องอาศัย ผู้ทำการในเรือ (สำหรับการขนส่งทางเรือ) และพนักงานขับรถ (สำหรับการขนส่งทางรถ) ที่ผ่านการฝึกอบรมและทดสอบเพื่อรับใบอนุญาตในการทำงานในเรื่องต่างๆ เช่น ใบอนุญาตเดินเรือของนายประจำเรือ หรือ ใบอนุญาตขับรถประเภทที่ 4 สำหรับขับรถบรรทุกวัตถุอันตราย เป็นต้น รวมถึงผู้มีความรู้และความชำนาญในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เช่น การเดินเรือและรถอย่างปลอดภัย การรับ/จ่ายสินค้าอย่างปลอดภัย การดูแลรักษาสินค้า และการป้องกันภัยและระงับเหตุฉุกเฉิน เป็นต้น เนื่องจากความผิดพลาดในระหว่างการปฏิบัติงานอาจนำมาซึ่งความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินรวมถึงสิ่งแวดล้อม

บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคลากรที่มีประสบการณ์เฉพาะด้าน บริษัทจึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากรเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ และประสิทธิภาพในการทำงาน โดยบริษัทจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานในแต่ละหน่วยงานอย่างต่อเนื่อง และส่งเสริมให้พนักงานภายในหน่วยงานแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ทำงาน รวมถึงกำหนดให้เจ้าหน้าที่แผนกทรัพยากรบุคคลวางแผนและติดตามการอบรมและเข้ารับการทดสอบเพื่อรับใบอนุญาตหรือต่ออายุใบอนุญาตของพนักงาน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าพนักงานของบริษัทเข้าใจและสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบและวิธีปฏิบัติใหม่ๆ ที่ปรับเปลี่ยนในแต่ละปีได้

นอกจากการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความชำนาญ บริษัทยังตระหนักถึงความสำคัญในการรักษาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ บริษัทจึงได้มีการพิจารณาและกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมให้กับพนักงาน โดยอ้างอิงจากอัตราค่าตอบแทนในอุตสาหกรรมเดียวกัน เพื่อจูงใจให้บุคลากรของบริษัททำงานร่วมกับบริษัทในระยะยาว และพิจารณาเลื่อนขั้นให้กับพนักงานที่มีความรู้ความสามารถให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม ให้สามารถใช้ความรู้ความสามารถในการพัฒนาบริษัทได้เต็มความสามารถ ดังนั้น บริษัทคาดว่าความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคลากรที่มีประสบการณ์เฉพาะด้านของบริษัทจะไม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจในอนาคต

ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสินค้า

เนื่องจากบริษัทดำเนินธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางรถ โดยสินค้าที่บริษัทขนส่งเป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูง จากปริมาณการขนส่งต่อเที่ยวสูง และเป็นสินค้าประเภทสารเคมีและวัตถุอันตราย ดังนั้น หากเกิดความผิดพลาดหรืออุบัติเหตุในระหว่างการขนส่งสินค้า อาจทำให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อบริษัท เช่น การเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าชดเชยจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เช่น ค่าชดเชยการเสียชีวิตของพนักงานบริษัทและบุคคลที่ได้รับผลกระทบ ค่าสินค้าที่เสียหาย ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมทรัพย์สินของบุคคลที่ได้รับผลกระทบ และค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมในบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น หรือความเสียหายต่อภาพลักษณ์และความน่าเชื่อถือของบริษัทซึ่งอาจทำให้ลูกค้าอาจยกเลิกการใช้บริการขนส่งจากบริษัทได้

บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสินค้า บริษัทจึงกำหนดและปรับปรุงมาตรการป้องกันอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องเพื่อลดปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ สำหรับการขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัทกำหนดให้ผู้ทำการในเรือ (ได้แก่ นายเรือ นายประจำเรือ และลูกเรือ) ทุกคนต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับการเดินทะเลที่กำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เช่น

- 1) การเดินยามเพื่อตรวจดูความเรียบร้อยของจุดเสี่ยงที่อาจเกิดเพลิงไหม้ทุกๆ 4 ชั่วโมง
- 2) การสุ่มตรวจเจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือเพื่อตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์หรือตรวจหาสารเสพติดอย่างสม่ำเสมอ
- 3) การตรวจสอบและทดสอบเครื่องมือและอุปกรณ์การเดินเรือเป็นประจำทุกเดือน
- 4) การตรวจสอบสภาพอากาศและความพร้อมของเรือก่อนออกจากท่าเรือต้นทางและก่อนเข้าท่าเรือปลายทาง เป็นต้น

สำหรับการขนส่งสินค้าทางรถ บริษัทกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางรถ โดยกำหนดให้พนักงานขับรถต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เช่น

- 1) การกำหนดให้พนักงานขับรถต้องเดินรถไม่เกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน และต้องหยุดพักเป็นเวลา 30 นาที เมื่อเดินรถต่อเนื่องครบทุกๆ 4 ชั่วโมง และกรณีเส้นทางที่ไกลเกิน 8 ชั่วโมง บริษัทกำหนดให้มีพนักงานขับรถ 2 คน ทำหน้าที่ขับรถบรรทุกน้ำมัน โดยสลับกันเดินรถและพักผ่อน เพื่อให้พนักงานขับรถแต่ละคนเดินรถไม่เกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน
- 2) การสุ่มตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยพิจารณาจากสภาพร่างกาย ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ และตรวจหาสารเสพติด ก่อนเริ่มปฏิบัติงานในแต่ละวัน
- 3) การตรวจเช็คสภาพรถและระบบความปลอดภัยของรถบรรทุกน้ำมันก่อนเริ่มปฏิบัติงานในแต่ละวัน
- 4) การกำหนดให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการติดตามการเดินรถผ่านระบบ GPS เพื่อคอยตรวจสอบความเร็วของรถ การจอดตามจุดจอดที่กำหนด รวมถึงเฝ้าดูสภาพและพฤติกรรมของพนักงานขับรถผ่านกล้องวงจรปิดที่ติดตั้งในรถบรรทุกน้ำมัน เป็นต้น

บริษัทยังได้จัดตั้งฝ่ายบริหารงานคุณภาพและความปลอดภัย โดยมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยวิชาชีพ คอยจัดอบรมพนักงานขับรถเรื่องการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย การสุ่มตรวจสอบพนักงานขับรถระหว่างปฏิบัติหน้าที่ เช่น การวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ณ จุดจอดรถ เสนอมาตรการเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ จัดทำแผนฉุกเฉิน เป็นต้น และจัดตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง เพื่อประเมินและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่สำคัญในด้านต่างๆ และเสนอแนะนโยบายและแนวทางการป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการประเมินผล ติดตาม และปรับปรุง การบริหารความเสี่ยงของบริษัทซึ่งการบริหารความเสี่ยงดังกล่าวครอบคลุมความเสี่ยงในเรื่องต่างๆ และรวมถึง ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางรถ

นอกจากนี้ บริษัทได้ทำประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทและ AMA สำหรับการให้บริการขนส่งทางเรือบริษัทได้ทำประกันภัยเรือและเครื่องจักร (Hull & Machinery Insurance: H&M Insurance) ซึ่งคุ้มครองอุบัติเหตุทุกชนิดที่อาจเกิดกับเรือและเครื่องจักร เช่น การเกิดเพลิงไหม้ และการชนกระแทก เป็นต้น บริษัทยังได้จัดทำประกันภัยสำหรับความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Protection & Indemnity Insurance: P&I Insurance) ซึ่งครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกที่ได้รับผลกระทบจากเรือ เช่น ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ความเสียหายของสินค้าที่ขนส่ง (การปนเปื้อน และการสูญหาย) และความเสียหายจากสินค้าที่รั่วไหลออกจากเรือแล้วก่อให้เกิดมลภาวะ เป็นต้น ทั้งนี้ บริษัทตกลงวงเงินประกันภัยแต่ละประเภทกับผู้รับประกันภัย โดยพิจารณาจากโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุและมูลค่าความเสียหายที่จะเกิดขึ้น ที่ผ่านมาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทไม่เคยประสบอุบัติเหตุร้ายแรงใดๆ

สำหรับการให้บริการขนส่งทางรถ บริษัทได้ทำประกันภัยรถบรรทุกน้ำมันทุกคัน โดยคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ และต่อชีวิตของพนักงานขับรถและผู้โดยสาร รวมถึงการทำประกันภัยสินค้าที่รถบรรทุกน้ำมันขนส่ง โดยคุ้มครองความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบสินค้าล่าช้า นอกจากนี้ บริษัทกำหนดให้มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดภายในรถบรรทุกน้ำมัน เพื่อติดตามพฤติกรรมการเดินรถของพนักงานขับรถ หากเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการ เห็นความผิดปกติ เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการจะรีบติดต่อพนักงานขับรถเพื่อแจ้งเตือนทันที

บริษัทเชื่อว่ามาตรการต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้น จะช่วยลดความเสี่ยงและความเสียหายจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสินค้าให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

ความเสี่ยงจากการทุจริตระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงาน

ในธุรกิจการขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางรถ น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือและรถ และสินค้าที่ขนส่งให้กับลูกค้า (โดยเฉพาะน้ำมันเชื้อเพลิง) เป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่าสูง ในขณะที่ บริษัทต้องมีพนักงานจำนวนมากที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินดังกล่าว เช่น ผู้ทำการในเรือ (ได้แก่ นายเรือ นายประจำเรือ และลูกเรือ) และพนักงานขับรถ เป็นต้น บริษัทจึงมีความเสี่ยงที่พนักงานของบริษัทอาจกระทำการทุจริตหรือยกยอกทรัพย์สินของบริษัทได้ในหลายลักษณะ เช่น การยกยอกสินค้าในระหว่างการขนส่ง การยกยอกน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถและเรือ ทั้งนี้ บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดการทุจริตหรือยกยอกทรัพย์สินของบริษัทดังกล่าว บริษัทจึงได้กำหนดมาตรการการควบคุมภายในต่างๆ เพื่อป้องกันปัญหาการทุจริตหรือยกยอกทรัพย์สินในลักษณะต่างๆ

สำหรับธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ ในขั้นตอนการรับและส่งสินค้าที่ท่าเรือ บริษัทกำหนดให้นายประจำเรือร่วมกับเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสินค้า (Third Party Cargo Surveyor) ซึ่งเป็นคนกลางระหว่างผู้รับ/ผู้ส่งสินค้ากับบริษัทและร่วมกับตัวแทนของผู้รับ/ผู้ส่งสินค้าในการตรวจสอบความถูกต้องของปริมาณสินค้าที่รับลงเรือหรือขนถ่ายขึ้นจากเรือ โดยปริมาณของสินค้าที่ท่ารับสินค้าลงเรือและท่าขนถ่ายสินค้าที่วัดได้ต้องมีความแตกต่างกันน้อยกว่าร้อยละ 0.5 (ปริมาณสินค้าที่วัดได้อาจแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญได้ เนื่องจากสินค้าที่บริษัทขนส่งเป็นสินค้าเหลว อุณหภูมิที่ต่างกันจะมีผลต่อปริมาณสินค้าได้ ในการเปรียบเทียบปริมาณสินค้า บริษัทจำเป็นต้องคำนวณเพื่อแปลงค่าปริมาณสินค้ากลับมาที่อุณหภูมิมาตรฐานที่ 30 องศาเซลเซียส) ในกรณีที่ปริมาณสินค้าที่วัดได้มีความแตกต่างจากปริมาณที่ลูกค้าแจ้งไว้ นายเรือจะต้องแจ้งให้กับบริษัททราบทุกครั้งเพื่อค้นหาสาเหตุและร่วมกันตรวจสอบ หากพบว่าสาเหตุมาจากการทุจริตของผู้ทำการในเรือ บริษัทก็จะดำเนินการลงโทษตามที่กำหนดไว้

นอกจากนั้น บริษัทยังกำหนดให้นายประจำเรือต้องทำหน้าที่เดินยามเพื่อตรวจสอบความเรียบร้อยของเรือ รวมถึงการตรวจสอบความผิดปกติภายในเรือ โดยเฉพาะในส่วนของผู้รับจ่ายสินค้าและน้ำมันเชื้อเพลิง หากตรวจพบเรือลำอื่นที่จอดเทียบเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทเพื่อลักลอบขนถ่ายสินค้าหรือน้ำมันเชื้อเพลิง นายประจำเรือที่เดินยามต้องแจ้งให้นายเรือ (Master) ทราบเพื่อดำเนินการตามขั้นตอน หากบริษัทสอบสวนพบว่าผู้ทำการในเรือเกี่ยวข้องกับการลักลอบขนถ่ายสินค้าหรือน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทจะดำเนินการลงโทษตามที่กำหนดไว้

ในการสั่งซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีแต่ละครั้ง นายเรือจะเป็นผู้แจ้งปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ต้องการมายังเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการที่ประจำอยู่ที่สำนักงานใหญ่ เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการจะทำการตรวจสอบความเหมาะสมของปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่สั่งซื้อ โดยเปรียบเทียบกับปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงคงเหลือในรายงานการใช้น้ำมันประจำวัน เส้นทางเดินเรือของเรือบรรทุกน้ำมัน (ระยะทางที่ต้องเดินเรือ) และอัตราการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิง (Consumption Rate) ของเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี หากพบเหตุให้สงสัยว่าจะมีการทุจริต บริษัทจะดำเนินการสอบสวนผู้ทำการในเรือที่เกี่ยวข้องเพื่อหาสาเหตุ หากพบว่าผู้ทำการในเรือรายใดเกี่ยวข้องกับการทุจริต บริษัทจะดำเนินการลงโทษตามที่กำหนดไว้

สำหรับธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ บริษัทกำหนดให้มีการใช้ซีล (Seal) ที่มีหมายเลขเฉพาะของแต่ละอันปิดผนึกช่องรับสินค้าและวางถ่ายสินค้าในรถบรรทุกน้ำมันทั้งหมดทันทีที่รับสินค้าแล้ว และระบุหมายเลขซีลแต่ละอันที่ปิดผนึกในเอกสารการขนส่งสินค้า เมื่อรถบรรทุกน้ำมันไปถึงปลายทาง ผู้รับสินค้าจะทำการตรวจเช็คความสมบูรณ์ของซีลและความถูกต้องของหมายเลขซีลกับที่แสดงในเอกสารการขนส่งสินค้า และตรวจสอบปริมาณสินค้าในรถบรรทุกน้ำมัน

โดยการอ่านค่าจากแท่งแสดงระดับน้ำมันที่อยู่ภายในถังบรรจุน้ำมันและเปรียบเทียบกับปริมาณที่แสดงในเอกสารการขนส่งสินค้า หากไม่ถูกต้องลูกค้าสามารถปฏิเสธการรับสินค้า บริษัทก็จะดำเนินการสอบสวนพนักงานขับรถเพื่อหาสาเหตุและลงโทษหากตรวจพบการทุจริต นอกจากนี้ รถบรรจุน้ำมันของบริษัททุกคนได้ติดตั้งระบบแสดงพิกัดผ่านดาวเทียม (“ระบบ GPS”) ทำให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการประจำอยู่ที่สำนักงานสามารถติดตามการเดินรถแต่ละคันได้ ปัจจุบัน บริษัทกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการประจำอยู่ที่สำนักงานทั้งที่ศรีราชาและที่ลาดหลุมแก้ว ทำหน้าที่ตรวจสอบตำแหน่งรถบรรจุน้ำมันและพฤติกรรมการทำงานของพนักงานขับรถแต่ละคน หากตรวจพบความผิดปกติ เช่น การขับรถออกนอกเส้นทางที่กำหนด การจอดพักรถนอกเหนือจากจุดจอดรถที่บริษัทกำหนด การจอดพักรถนานกว่าที่กำหนด เป็นต้น เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการจะขอพบพนักงานขับรถเพื่อชี้แจงเหตุผล หากพนักงานขับรถไม่สามารถชี้แจงเหตุผลได้ บริษัทก็จะดำเนินการลงโทษตามที่กำหนดไว้

บริษัทได้กำหนดให้รถบรรจุน้ำมันทุกคนที่จอดที่หน่วยงานศรีราชาต้องเติมน้ำมันจากถังสำรองน้ำมันภายในหน่วยงานศรีราชาก่อนออกให้บริการในแต่ละครั้ง สำหรับรถบรรจุน้ำมันที่ขนส่งในเส้นทางที่มีระยะทางไกลเติมน้ำมันเชื้อเพลิงจากที่สถานีบริการน้ำมัน PT (เฉพาะสถานีบริการที่บริษัทกำหนดเท่านั้น) เนื่องจาก บริษัทได้ตกลงกับ PTG ซึ่งเป็นผู้ดำเนินธุรกิจสถานีบริการน้ำมัน PT ให้พนักงานขับรถของบริษัทสามารถเติมน้ำมัน โดยการแสดงเอกสารการสั่งซื้อน้ำมัน (“ใบสั่งซื้อน้ำมัน”) ที่ระบุชนิดและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องการเติมให้กับพนักงานในสถานีบริการน้ำมัน ทั้งนี้ พนักงานประจำสถานีบริการน้ำมัน PT จะตรวจสอบลายมือชื่อในใบสั่งซื้อน้ำมันว่าตรงกับที่บริษัทได้แจ้งไว้หรือไม่ หากไม่ตรงพนักงานในสถานีบริการน้ำมันจะปฏิเสธการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง ในขณะที่บริษัทสามารถปฏิเสธการจ่ายเงินหากมีการเติมน้ำมันนอกเหนือจากที่ได้แจ้งไว้ในใบสั่งซื้อน้ำมัน บริษัทจึงมั่นใจได้ว่าการใช้ใบสั่งซื้อน้ำมันจะช่วยป้องกันการทุจริตในการขึ้นตอนการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงได้ นอกจากนี้ บริษัทยังสอบถามความถูกต้องและเหมาะสมของปริมาณน้ำมันที่เติมในแต่ละครั้งจากการตรวจสอบอัตราการใช้น้ำมัน (Consumption Rate) ของรถบรรจุน้ำมันแต่ละคัน โดยบริษัทจะดำเนินการสอบสวนพนักงานขับรถ หากพบว่ารถบรรจุน้ำมันคันใดมีอัตราการใช้น้ำมันที่สูงผิดปกติ เนื่องจากต้องสงสัยว่าอาจมีการทุจริตหรือยกยอกน้ำมันเชื้อเพลิงได้

บริษัทจึงเชื่อว่าบริษัทมีมาตรการในการควบคุมและป้องกันการทุจริตของพนักงานที่เหมาะสมและเพียงพอ ความเสี่ยงจากการจอดรอรับหรือส่งสินค้าจากความไม่พร้อมของท่าเรือหรือลูกค้า

การให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือในบางครั้ง อาจเกิดเหตุการณ์ที่เรือบรรจุน้ำมันและสารเคมีไม่สามารถรับหรือส่งสินค้าได้เมื่อไปถึงท่าเรือ โดยสาเหตุที่ทำให้เรือบรรจุน้ำมันและสารเคมีไม่สามารถรับหรือส่งสินค้าได้มีหลายสาเหตุ เช่น

- 1) ลูกค้าไม่พร้อมรับหรือส่งสินค้า โดยอาจเกิดจากสินค้าไม่พร้อมส่งหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการรับ/ส่งสินค้าไม่ครบถ้วน
- 2) ท่าเรือที่กำหนดให้เรือบรรจุน้ำมันและสารเคมีไปรับหรือส่งไม่พร้อมให้เรือเข้าเทียบท่า ซึ่งอาจเกิดจากข้อจำกัดของท่าเรือที่ไม่สามารถรองรับการรับ/ส่งสินค้าจากเรือบรรจุน้ำมันและสารเคมีจำนวนมากได้
- 3) ถึงสำหรับบรรจุน้ำมันที่ท่าเรือปลายทางเต็มจึงไม่สามารถรับสินค้าจากเรือได้ เป็นต้น ทั้งนี้ ในกรณีที่เรือบรรจุน้ำมันและสารเคมีต้องจอดรอที่ท่าเรือเป็นเวลานาน บริษัทจะได้รับผลกระทบจากค่าใช้จ่ายที่เพิ่มสูงขึ้น จากการจอดรอ นอกจากนี้ การจอดรอที่ท่าเรือเป็นเวลานานยังอาจส่งผลกระทบต่อแผนการรับส่ง

สินค้าในลำดับถัดไปจนอาจทำให้บริษัทเสียโอกาสในการให้บริการขนส่งสินค้ากับลูกค้ารายอื่นซึ่งเปลี่ยนไปใช้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของเจ้าของเรือรายอื่น เนื่องจากไม่สามารถขอเรือของบริษัทได้

บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการจอดรอรับหรือส่งสินค้าจากความไม่พร้อมของท่าเรือหรือลูกค้า บริษัทจึงเรียกเก็บค่าเสียเวลา (Demurrage Charge) จากการจอดเกินเวลาที่กำหนด โดยคิดในอัตราค่าเสียเวลาต่อวัน หรือต่อชั่วโมงที่ต้องจอดรอ ที่ผ่านมารการจอดรอรับหรือส่งสินค้าเกินกว่ากำหนดส่วนใหญ่เกิดขึ้นที่ท่าเรือในประเทศเมียนมา บริษัทจึงได้เจรจากับผู้เช่าเรือผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) เพื่อกำหนดอัตราค่าเสียเวลา (Demurrage Charge) ให้เหมาะสมกับความล่าช้าที่เกิดขึ้นจริง ดังนั้น บริษัทเชื่อว่าบริษัทสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงจากการจอดรอรับหรือส่งสินค้าจากความไม่พร้อมของท่าเรือหรือลูกค้าให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมได้

3.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน

ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

ในการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัทติดต่อกับลูกค้าผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) ที่อยู่ในต่างประเทศ ทำให้อัตราค่าขนส่งสินค้าที่บริษัทตกลงกับลูกค้าเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ บริษัทจึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนที่อาจทำให้บริษัทได้รับเงินค่าขนส่งสินค้าในสกุลเงินบาทแตกต่างจากที่ตั้งใจไว้ จนอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการดำเนินธุรกิจและการลงทุนขยายธุรกิจ รวมถึงความสามารถในการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของบริษัท

อย่างไรก็ตาม บริษัทมีต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่สำคัญในการดำเนินงาน (เช่น ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการเทียบท่า และค่านายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Commission Fee) เป็นต้น) เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ การที่บริษัทมีต้นทุนและค่าใช้จ่ายบางส่วนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ จึงเป็นการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ที่ช่วยลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนได้บางส่วน

นอกจากนี้ บริษัทยังกำหนดให้การกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินสำหรับลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีลำใหม่จะกู้ยืมเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อให้ดอกเบี้ยและเงินต้นที่ชำระเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อช่วยลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้น้อยลงได้

ความเสี่ยงจากการเรียกเก็บค่าขนส่งจากลูกค้าผ่านทางนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ

ในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ ลูกค้าเกือบทั้งหมดที่บริษัทให้บริการขนส่งสินค้าเป็นผู้เช่าเรือ (Charterer) ที่อยู่ต่างประเทศ ทำให้การติดต่อและประสานงานกับลูกค้าโดยตรงทำได้ยาก นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) จึงทำหน้าที่ช่วยบริษัทในการเรียกเก็บเงินค่าบริการขนส่งสินค้าจากทางผู้เช่าเรือ อย่างไรก็ตาม นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือที่บริษัทใช้บริการเป็นบริษัทที่อยู่ในต่างประเทศเช่นเดียวกัน ทำให้บริษัทต้องมีขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการติดตามหนี้สินมากกว่าการดำเนินธุรกิจกับบุคคลในประเทศ บริษัทจึงถือได้ว่ามีความเสี่ยงจากการติดตามหนี้สินจากลูกหนี้ในต่างประเทศ

ปัจจุบัน บริษัทกำหนดให้กลุ่มบริษัท MEGAPORTS ทำหน้าที่เรียกเก็บเงินค่าขนส่งสินค้าจากลูกค้าของบริษัททั้งหมด โดยบริษัทกำหนดให้นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือรวบรวมเงินค่าขนส่งสินค้าที่เรียกเก็บจากลูกค้าในแต่ละเที่ยว

และโอนให้บริษัทรวมกันเป็นครั้งเดียว เพื่อลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับค่าธรรมเนียมธนาคาร อย่างไรก็ตาม บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจไม่สามารถเรียกเก็บเงินค่าขนส่งที่นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือได้เรียกเก็บจากลูกค้าได้ บริษัทจึงกำหนดให้การโอนเงินแต่ละครั้งเกิดจากการรวมเงินค่าขนส่งสินค้าไม่เกิน 2 ถึง 3 เทียบ เพื่อให้ระยะเวลาในการโอนเงินแต่ละครั้งไม่นานเกินไปหรือจำนวนเงินไม่สูงเกินไป จึงช่วยจำกัดความเสี่ยงจากการเรียกเก็บค่าขนส่งจากนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือได้ในขณะที่ยังสามารถบริหารค่าใช้จ่ายในการโอนเงินได้อย่างเหมาะสม สำหรับเงินค่าขนส่งสินค้าที่เกิดจากการให้บริการขนส่งโดยเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีขนาดใหญ่ บริษัทกำหนดให้นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือโอนเงินค่าขนส่งสินค้าให้ทุกครั้งที่เรียกเก็บจากลูกค้า ที่ผ่านมาบริษัทติดต่อกับกลุ่มบริษัท MEGAPORTS มาเป็นเวลานานกว่า 10 ปี โดยนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือช่วยทำหน้าที่ดังกล่าวมาเป็นเวลานานโดยไม่เคยเกิดปัญหาเรื่องการเรียกเก็บเงินจากนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ

นอกจากนี้ บริษัทยังได้มีการติดตามฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท MEGAPORTS จากข้อมูลทางการเงินที่ปรากฏในงบการเงินของกลุ่มบริษัท MEGAPORTS โดยบริษัทพบว่ากลุ่มบริษัท MEGAPORTS มีผลการดำเนินงานที่ดีและมีฐานะการเงินที่มั่นคง บริษัทจึงเชื่อว่าการกำหนดให้นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือรวบรวมเงินค่าขนส่งสินค้าและโอนให้บริษัทเป็นครั้งเดียวจะไม่กระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทเนื่องจากระยะเวลาและจำนวนเงินที่บริษัทกำหนดให้โอนต่อครั้งไม่สูงมาก

3.4 ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการ

ความเสี่ยงจากการมีกลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มีอำนาจกำหนดนโยบายการบริหาร

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องดังกล่าว จึงได้กำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการที่ช่วยให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทเป็นไปอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม โดยบริษัทกำหนดให้มีการแต่งตั้งบุคคลภายนอกเป็นกรรมการอิสระจำนวน 4 คนจากกรรมการบริษัททั้งหมด 9 คน เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบ ถ่วงดุลการตัดสินใจ และพิจารณาอนุมัติรายการต่างๆ ก่อนนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น และแต่งตั้งกรรมการอิสระทั้ง 3 คน เข้าทำหน้าที่กรรมการตรวจสอบ เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบการเข้าทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และสอบทานให้บริษัทมีระบบควบคุมภายในที่เหมาะสม รวมถึงสอบทานให้บริษัทมีการจัดทำและเปิดเผยรายงานทางการเงินที่ถูกต้องและทันเวลา บริษัทยังกำหนดให้มีคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อทำหน้าที่สรรหาบุคคลที่มีความรู้ความสามารถเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทและคณะอนุกรรมการชุดต่างๆ รวมถึงพิจารณาและกำหนดรูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนให้กับคณะกรรมการบริษัทโดยแต่งตั้งกรรมการอิสระ 3 คน เป็นกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจากกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนทั้งหมด 4 คน และแต่งตั้งกรรมการอิสระ 1 คน เป็นประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 รายละเอียดทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 สินทรัพย์ถาวรและสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่บริษัท และบริษัทย่อยใช้ในการประกอบธุรกิจมีมูลค่าสุทธิหลังหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าตัดจำหน่ายสะสม เท่ากับ 1,864.44 ล้านบาท รายละเอียดสินทรัพย์ถาวรและสินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงได้ดังนี้

ประเภท/ลักษณะสินทรัพย์	มูลค่าสุทธิทางบัญชี (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
ที่ดิน	40.00	AMAL เป็นเจ้าของ	ไม่มี
เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและอุปกรณ์เรือ ^{1/}			
- เรือเดินทะเล	2,155.33	บริษัท เป็นเจ้าของ	เรือบรรทุกน้ำมันและ
- รายจ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือรอตัดจ่าย	16.18	บริษัท เป็นเจ้าของ	สารเคมีส่วนใหญ่ปลดภาระจำนองแล้ว ยกเว้นเรือ
- อุปกรณ์ประจำเรือ	6.76	บริษัท เป็นเจ้าของ	บรรทุกน้ำมันที่บริษัท ลงทุนซื้อในช่วงปี 2559 และปี 2560 ^{2/}
รถบรรทุกน้ำมันและอุปกรณ์รถ	757.17	AMAL เป็นเจ้าของ	รถบรรทุกน้ำมันทั้งหมดติดภาระตามสัญญาเช่าซื้อ
สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน			
- อาคารและโรงงาน	24.18	AMAL เป็นเจ้าของ	ไม่มี
- สำนักงานสำเร็จรูป	0.99	AMAL เป็นเจ้าของ	ไม่มี
- ส่วนปรับปรุงอาคารสำนักงาน	12.68	บริษัท เป็นเจ้าของ	ไม่มี
- เครื่องตกแต่งสำนักงาน	1.42	AMAL เป็นเจ้าของ	ไม่มี
- อุปกรณ์และเครื่องใช้สำนักงาน	10.82	บริษัท และ AMAL เป็นเจ้าของ	ไม่มี
- เครื่องจักร	1.81	AMAL เป็นเจ้าของ	ไม่มี
- ยานพาหนะ	1.86	บริษัท และ AMAL เป็นเจ้าของ	ไม่มี
งานระหว่างก่อสร้าง	0.41	AMAL เป็นเจ้าของ	
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	5.99	บริษัท และ AMAL เป็นเจ้าของ	ไม่มี
รวมทั้งหมด	3,035.60		

หมายเหตุ: 1/ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทได้จดจำนองเรือ “เมซอนร” เรือ “อุลญา” เรือ “อลิญา” เรือ “อันณิกา” และเรือ “สลิดนา” ที่ลงทุนซื้อในช่วงปี 2558 ปี 2559 และปี 2560 ไว้เป็นหลักประกันกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินรวม 2 แห่ง

2/ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีรถบรรทุกน้ำมันจำนวน 150 คัน (โดยรถบรรทุกน้ำมัน 1 คัน (ชุด) ประกอบไปด้วย รถหัวลากสูง (หัวลาก) 1 คัน และรถพ่วงบรรทุกน้ำมันปริมาณบรรทุก 45,000 ลิตร อีก 1 คัน) และมีรถหัวลากสูง 1 คัน (สำหรับไว้ใช้ในระหว่างซ่อมแซมรถหัวลากสูงคันอื่น) โดยรถบรรทุกน้ำมันทั้งหมดและรถหัวลากสูงอีก 1 คัน อยู่ภายใต้สัญญาเช่าการเงินกับสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง โดยมีกำหนดการชำระค่าเช่าเป็นรายเดือน

ทั้งนี้ สินทรัพย์ถาวรและสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่สำคัญสามารถแบ่งตามลักษณะการใช้งานของทรัพย์สินสำหรับการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท ได้ดังนี้

4.1.1 เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี จำนวน 10 ลำ สำหรับให้บริการให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ได้แก่ ประเทศเมียนมา ประเทศเวียดนาม และ ประเทศฟิลิปปินส์) ภูมิภาคเอเชียตะวันออก (เช่น ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น) และภูมิภาคเอเชียใต้ (เช่น ประเทศอินเดีย ประเทศปากีสถาน ประเทศศรีลังกา และประเทศบังคลาเทศ เป็นต้น) รายละเอียดที่สำคัญของเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท สรุปได้ดังนี้

ชื่อเรือ	ข้อมูลเรือที่สำคัญ	การให้บริการ ^{1/}
พริมโรส	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัท ลงทุนซื้อ: 2555 - ปีที่สร้าง: 2535 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 6 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 4,908 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในเส้นทางเมียนมา
เบิกไพร	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัท ลงทุนซื้อ: 2555 - ปีที่สร้าง: 2536 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 7 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 3,165 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในเส้นทางเวียดนามและ/หรือ เส้นทางฟิลิปปินส์
อามา	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัทลงทุนซื้อ: 2555 - ปีที่สร้าง: 2537 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 8 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 3,110 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในเส้นทางเวียดนามและ/หรือ เส้นทางฟิลิปปินส์
จ้าวโนมา	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัทลงทุนซื้อ: 2553 - ปีที่สร้าง: 2538 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 9 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 4,763 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในเส้นทางเมียนมา

ชื่อเรือ	ข้อมูลเรือที่สำคัญ	การให้บริการ ^{1/}
เมฆอนร์	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัทลงทุนซื้อ: 2558 - ปีที่สร้าง: 2546 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 17 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 4,823 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในเส้นทางเมียนมา
เมญ่า	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัทลงทุนซื้อ: 2559 - ปีที่สร้าง: 2550 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 21 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 9,942 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในเส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ/หรือเส้นทางเวียดนาม และ/หรือเส้นทางฟิลิปปินส์
อุลญา	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัทลงทุนซื้อ: 2559 - ปีที่สร้าง: 2552 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 23 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 13,020 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในเส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ/หรือเส้นทางเอเชียใต้
อลิลญา	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัทลงทุนซื้อ: 2560 - ปีที่สร้าง: 2552 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 23 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 13,020 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	
อณณิกา	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัทลงทุนซื้อ: 2560 - ปีที่สร้าง: 2552 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 23 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 13,020 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	

ชื่อเรือ	ข้อมูลเรือที่สำคัญ	การให้บริการ ^{1/}
สลินดา	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัทลงทุนซื้อ: 2560 - ปีที่สร้าง: 2552 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 23 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 13,020 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	

หมายเหตุ: 1/ เส้นทางให้บริการขนส่งสินค้าสำหรับเรือแต่ละลำในบางช่วงอาจแตกต่างจากที่แสดงไว้ในตาราง เนื่องจากบริษัทมีการบริหารจัดการเส้นทางเดินเรือ โดยปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือบางลำบางช่วงเวลาเพื่อให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการให้บริการลูกค้า หรือการรับน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือ เป็นต้น

รถบรรทุกน้ำมัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัท มีรถบรรทุกน้ำมัน จำนวน 135 คัน สำหรับให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ในประเทศ รายละเอียดที่สำคัญของรถบรรทุกสินค้าเหลวของบริษัท สรุปได้ดังนี้

ประเภทรถ	ข้อมูลรถที่สำคัญ	การให้บริการ ^{1/}
รถบรรทุกน้ำมัน (150 คัน)	รถบรรทุกน้ำมัน 1 คัน (ชุด) ประกอบไปด้วย <ul style="list-style-type: none"> - รถหัวลากจูง (หัวลาก) ที่ต่อพ่วงกับรถพ่วงบรรทุกน้ำมันเพื่อการลากจูง - รถพ่วงบรรทุกน้ำมัน ซึ่งมีลักษณะเป็นถังบรรจุของเหลวที่ทำจากอลูมิเนียม โดยมีปริมาณบรรจุสูงสุด 45,000 ลิตร 	ให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง (ได้แก่ น้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซล) และไบโอดีเซล B100 ในประเทศ โดยขนส่งใน 2 ลักษณะ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - การขนส่งน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันไปยังคลังน้ำมันของ PTG - การขนส่งไบโอดีเซลจากผู้ผลิตไบโอดีเซล B100 (ลูกค้า) ไปยังโรงกลั่นน้ำมัน และรับน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันไปยังคลังน้ำมันของลูกค้า

4.1.2 สำนักงานใหญ่

นอกจากทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัท ดังกล่าวข้างต้นแล้ว บริษัท ได้เช่าพื้นที่สำนักงานเพื่อใช้เป็นสำนักงานใหญ่ของบริษัท ทั้งนี้ สัญญาเช่าพื้นที่สำนักงานมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

(1) สัญญาเช่าพื้นที่สำนักงาน - อาคาร เดอะ ไนน์ ทาวเวอร์ ชั้น 33

คู่สัญญา	:	1. บริษัท อาม่า มารีน จำกัด (มหาชน) ("บริษัท") ในฐานะผู้เช่า 2. บริษัท แกรนด์ คาแนล แลนด์ จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้ให้เช่า
ระยะเวลา	:	วันที่ 1 ตุลาคม 2560 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2563
พื้นที่สำนักงานที่เช่า	:	พื้นที่ขนาด 361.34 ตารางเมตร เลขที่ TNA02 ชั้น 33 ทาวเวอร์ไอ โครงการ เดอะ ไนน์ ทาวเวอร์ แกรนด์ พระราม 9 เลขที่ 33/4 ถนน พระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร

อัตราค่าเช่าและค่าบริการ	:	บริษัท ตกลงชำระค่าเช่าและค่าบริการให้กับผู้ให้เช่าเป็นรายเดือน ตามอัตราที่ตกลงไว้ในสัญญาเช่าพื้นที่สำนักงาน
การต่อสัญญา	:	ผู้ให้เช่าให้สิทธิแก่ บริษัท ต่อระยะเวลาเช่าไปอีก 3 ปี โดยต้องแจ้งผู้ให้เช่าทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 90 วัน ก่อนวันสิ้นสุดสัญญา โดยอัตราค่าเช่าและค่าบริการเป็นไปตามที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าพื้นที่สำนักงาน

(2) สัญญาเช่าพื้นที่สำนักงาน - อาคาร เดอะ ไนน์ ทาวเวอร์ ชั้น 34

คู่สัญญา	:	1. บริษัท อามา มารีน จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ในฐานะผู้เช่า 2. บริษัท แกรนด์ คาแนล แลนด์ จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้ให้เช่า
ระยะเวลา	:	วันที่ 1 เมษายน 2559 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2562
พื้นที่สำนักงานที่เช่า	:	พื้นที่ขนาด 386.60 ตารางเมตร เลขที่ TNA02 ชั้น 34 ทาวเวอร์เอ โครงการ เดอะ ไนน์ ทาวเวอร์ แกรนด์ พระราม 9 เลขที่ 33/4 ถนน พระราม 9 แขวง ห้วยขวาง เขต ห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร
อัตราค่าเช่าและค่าบริการ	:	บริษัท ตกลงชำระค่าเช่าและค่าบริการให้กับผู้ให้เช่าเป็นรายเดือน ตามอัตราที่ตกลงไว้ในสัญญาเช่าพื้นที่สำนักงาน
การต่อสัญญา	:	ผู้ให้เช่าให้สิทธิแก่ บริษัท ต่อระยะเวลาเช่าไปอีก 3 ปี โดยต้องแจ้งผู้ให้เช่าทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 90 วัน ก่อนวันสิ้นสุดสัญญา โดยอัตราค่าเช่าและค่าบริการเป็นไปตามที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าพื้นที่สำนักงาน

4.1.3 สำนักงานย่อยและศูนย์ซ่อมบำรุง

AMAL ยังได้เช่าพื้นที่สถานีบริการน้ำมัน PT ในอำเภอลาดหลุมแก้ว จังหวัดปทุมธานี และซื้อที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง ในอำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี เพื่อใช้เป็นสำนักงานย่อยของ AMAL เป็นจุดจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง เพื่ออำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางรถ ทั้งนี้ สัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาซื้อขายที่ดินมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

(1) สัญญาเช่าพื้นที่สถานีบริการน้ำมัน PT (แห่งที่ 2)

คู่สัญญา	:	1. บริษัท บีโตร์เลียมไทยคอร์ปอเรชั่น จำกัด ในฐานะผู้ให้เช่า
ระยะเวลา	:	วันที่ 1 สิงหาคม 2559 ถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2560
พื้นที่ที่เช่า	:	พื้นที่ขนาด 500 ตารางเมตร (พื้นที่พร้อมสิ่งปลูกสร้างบางส่วนภายในสถานีบริการน้ำมัน PT ในอำเภอลาดหลุมแก้ว จังหวัดปทุมธานี)
อัตราค่าเช่าและค่าบริการ	:	AMAL ตกลงชำระค่าเช่าให้กับผู้ให้เช่าเป็นรายเดือน ตามอัตราที่ตกลงไว้ในสัญญาเช่าพื้นที่สำนักงาน รวมถึงชำระค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินให้กับผู้ให้เช่า

เงินประกันการเช่า	:	AMAL ตกลงมอบเงินประกันตามที่กำหนดไว้ในสัญญาให้กับผู้ให้เช่า เพื่อเป็นหลักประกันการเช่า หาก AMAL เช่าจนครบกำหนดระยะเวลาตามสัญญา โดยมีได้ประพตติผิตสัญญา และมีได้ค่างชำระเงินต่างๆ ตามสัญญา ผู้ให้เช่าจะคืนเงินจำนวนนี้ให้โดยไม่มีดอกเบี้ย
การต่อสัญญา	:	AMAL สามารถต่ออายุสัญญา โดยส่งหนังสือแจ้งไปยังผู้ให้เช่าภายในเวลาไม่เกินกว่า 3 เดือนและไม่ต่ำกว่า 1 เดือนก่อนวันที่ครบกำหนดตามสัญญา

4.2 สัญญาสำคัญที่เกี่ยวข้องในการดำเนินธุรกิจ

ในการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ AMAL และลูกค้าจะลงนามในสัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้า เพื่อตกลงเงื่อนไขที่สำคัญในการให้บริการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ สัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้าให้กับลูกค้าทั้ง 2 ราย มีรายละเอียดที่สำคัญดังนี้

4.2.1 สัญญาว่าจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง (ฉบับที่ 1)

คู่สัญญา	:	1. บริษัท เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ จำกัด (“AMAL”) ในฐานะผู้รับจ้าง 2. บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด ในฐานะผู้ว่าจ้าง ^{1/}
วันที่ลงนาม	:	วันที่ 1 มกราคม 2558
ระยะเวลา	:	5 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 ทั้งนี้ ระยะเวลาที่สัญญามีผลบังคับใช้อาจถูกปรับเปลี่ยนหรือปรับลดระยะเวลาต่อไปได้ในภายหลังขึ้นอยู่กับการประเมินผลงานตามสัญญา
การบอกเลิกสัญญา	:	สัญญาสามารถยกเลิกได้ทันทีเมื่อเกิดเหตุการณ์ต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> - หาก AMAL กระทำผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่งหรือหลายข้อรวมกัน หรือ - คู่สัญญาไม่สามารถทำงานให้เสร็จเรียบร้อยภายในเวลาที่กำหนด หรือ - คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง หรือ - คู่สัญญาละทิ้งการทำงาน ไม่แก้ไขงานส่วนหนึ่งส่วนใดให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ตามสัญญา หรือ - คู่สัญญาเป็นบุคคลล้มละลาย ก่อนครบกำหนดระยะเวลาที่สัญญามีผลบังคับใช้ สัญญาสามารถยกเลิกได้โดยการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้คู่สัญญาทราบล่วงหน้าก่อนถึงวันสิ้นสุดไม่น้อยกว่า 30 วัน
ค่าขนส่งสินค้า	:	ผู้ว่าจ้างตกลงชำระค่าขนส่ง โดยคิดคำนวณ จากปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ AMAL ขนส่ง และอัตราค่าขนส่งที่อ้างอิงจากระยะทางที่ขนส่งและราคาขายปลีกของน้ำมันดีเซลภายในสถานีบริการน้ำมันในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล
สรุปสาระสำคัญของสัญญา	:	<ul style="list-style-type: none"> - AMAL ตกลงรับจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทุกประเภทของผู้ว่าจ้างจากโรงกลั่นน้ำมันของ TOP ไปยังคลังน้ำมันตามที่กำหนด เพื่อส่งมอบน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับผู้ว่าจ้าง ให้แล้วเสร็จตามวัน เวลา ปริมาณ และสถานที่ ซึ่งผู้ว่าจ้างได้กำหนดและแจ้งให้ AMAL ทราบล่วงหน้าในแต่ละคราว - ผู้ว่าจ้างตกลงรับประกันปริมาณงานขั้นต่ำของการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับ AMAL ไว้ที่อัตราร้อยละ 80 ของประมาณการปริมาณงานขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมดที่ผู้ว่าจ้าง

	<p>ได้ดำเนินการแจ้งเป็นหนังสือให้ AMAL รับทราบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - AMAL มีหน้าที่จัดหาธรรมาบรรทุกน้ำมันจำนวน 30 คัน ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนด โดยเข้าเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาภายในเดือนมีนาคม 2558 หากเกินกำหนดระยะเวลาดังกล่าว AMAL ตกลงชำระค่าปรับให้กับผู้ว่าจ้างตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญา - AMAL ต้องนำหนังสือค้ำประกันของธนาคารพาณิชย์ (Letter of Guarantee) ซึ่งไม่มีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดของการค้ำประกัน ในวงเงิน 4.0 ล้านบาท มามอบให้กับผู้ว่าจ้างเพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญา - AMAL ตกลงชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ตามมูลค่า ประเภทและชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงที่เสียหาย สูญหาย หรือชำรุดบกพร่อง โดยการคิดคำนวณราคาของผลิตภัณฑ์ตามราคาที่จะระบุในเอกสารกำกับการณ์ขนส่งหรือใบกำกับภาษี ณ วันที่เกิดเหตุ - ในกรณีที่ปรากฏว่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ขนส่งเกิดการเสื่อมสภาพหรือมีคุณภาพลดลง AMAL ตกลงชำระเงินค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เสื่อมสภาพ สูญหาย สูญเสีย หรือมีคุณภาพลดลง รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งปวงให้กับผู้ว่าจ้างจนครบถ้วนในทันที
--	--

หมายเหตุ: 1/ เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2559 บริษัท และ PTG (คู่สัญญาเดิม ในฐานะผู้ว่าจ้าง) ได้ทำบันทึกข้อตกลงแนบท้ายสัญญา โดยตกลงให้เปลี่ยนแปลงตัวผู้ว่าจ้างตามสัญญาว่าจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง จาก PTG มาเป็น PTGL และให้มีผลนับตั้งแต่วันที่ทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติม

2/ เดือน พฤศจิกายน 2560 บริษัท และ PTGL (คู่สัญญาเดิม ในฐานะผู้ว่าจ้าง) ได้ทำบันทึกข้อตกลงแนบท้ายสัญญา โดยตกลงให้เปลี่ยนแปลงตัวผู้ว่าจ้างตามสัญญาว่าจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง จาก PTGL มาเป็นบริษัทในกลุ่ม PTG และให้มีผลนับตั้งแต่วันที่ทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติม

4.2.2 สัญญาว่าจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง (ฉบับที่ 2)

คู่สัญญา	:	<ol style="list-style-type: none"> 1. บริษัท เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ จำกัด ("AMAL") ในฐานะผู้รับจ้าง 2. บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด ในฐานะผู้ว่าจ้าง^{1/}
วันที่ลงนาม	:	วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559
ระยะเวลา	:	5 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2559 ทั้งนี้ ระยะเวลาที่สัญญาจะมีผลบังคับใช้อาจถูกปรับเปลี่ยนหรือปรับลดระยะเวลาต่อไปได้ในภายหลังขึ้นอยู่กับการประเมินผลงานตามสัญญา
การบอกเลิกสัญญา	:	<p>สัญญาสามารถยกเลิกได้ทันทีเมื่อเกิดเหตุการณ์ต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - หาก AMAL กระทำผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่งหรือหลายข้อรวมกัน หรือ - คู่สัญญาไม่สามารถทำงานให้เสร็จเรียบร้อยภายในเวลาที่กำหนด หรือ - คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง หรือ - คู่สัญญาละทิ้งการทำงาน ไม่แก้ไขงานส่วนหนึ่งส่วนใดให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ตามสัญญา หรือ - คู่สัญญาเป็นบุคคลล้มละลาย <p>ก่อนครบกำหนดระยะเวลาที่สัญญาจะมีผลบังคับใช้ สัญญาสามารถยกเลิกได้โดยการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้คู่สัญญาทราบล่วงหน้าก่อนถึงวันสิ้นสุดไม่น้อยกว่า 30 วัน</p>

ค่าขนส่งสินค้า	:	ผู้ว่าจ้างตกลงชำระค่าขนส่ง โดยคิดคำนวณ จากปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ AMAL ขนส่ง และอัตราค่าขนส่งที่อ้างอิงจากระยะทางที่ขนส่งและราคาขายปลีกของน้ำมันดีเซลภายในสถานีบริการน้ำมันในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล
สรุปสาระสำคัญของสัญญา	:	<ul style="list-style-type: none"> - AMAL ตกลงรับจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทุกประเภทของผู้ว่าจ้างจากโรงกลั่นน้ำมันของ TOP ไปยังคลังน้ำมันตามที่กำหนด เพื่อส่งมอบน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับผู้ว่าจ้าง ให้แล้วเสร็จตามวัน เวลา ปริมาณ และสถานที่ ซึ่งผู้ว่าจ้างได้กำหนดและแจ้งให้ AMAL ทราบล่วงหน้าในแต่ละคราว - ผู้ว่าจ้างตกลงรับประกันปริมาณงานขั้นต่ำของการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับ AMAL ไว้ที่อัตราร้อยละ 80 ของประมาณการปริมาณงานขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมดที่ผู้ว่าจ้างได้ดำเนินการแจ้งเป็นหนังสือให้ AMAL รับทราบ - AMAL มีหน้าที่จัดหาบรรทุกน้ำมันจำนวน 50 คัน ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนด โดยเข้าเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาภายในเดือนมีนาคม 2559 หากเกินระยะเวลาดังกล่าว AMAL ตกลงชำระค่าปรับให้กับผู้ว่าจ้างตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญา - AMAL ต้องนำหนังสือค้ำประกันของธนาคารพาณิชย์ (Letter of Guarantee) ซึ่งไม่มีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดของการค้ำประกัน ในวงเงิน 4.0 ล้านบาท มามอบให้กับผู้ว่าจ้างเพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญา - AMAL ตกลงชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ตามมูลค่า ประเภทและชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงที่เสียหาย สูญหาย หรือชำรุดบกพร่อง โดยการคิดคำนวณราคาของผลิตภัณฑ์ตามราคาที่ระบุในเอกสารกำกับ การขนส่งหรือใบกำกับภาษี ณ วันที่เกิดเหตุ - ในกรณีที่ปรากฏว่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ขนส่งเกิดการเสื่อมสภาพหรือมีคุณภาพลดลง AMAL ตกลงชำระเงินค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เสื่อมสภาพ สูญหาย สูญเสีย หรือมีคุณภาพลดลง รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งปวงให้กับผู้ว่าจ้างจนครบถ้วนในทันที

หมายเหตุ: 1/ เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2559 บริษัท และ PTG (คู่สัญญาเดิม ในฐานะผู้ว่าจ้าง) ได้ทำบันทึกข้อตกลงแนบท้ายสัญญา โดยตกลงให้เปลี่ยนแปลงตัวผู้ว่าจ้างตามสัญญาว่าจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง จาก PTG มาเป็น PTGLG และให้มีผลนับตั้งแต่วันที่ทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติม

2/ เดือน พฤศจิกายน 2560 บริษัท และ PTGLG (คู่สัญญาเดิม ในฐานะผู้ว่าจ้าง) ได้ทำบันทึกข้อตกลงแนบท้ายสัญญา โดยตกลงให้เปลี่ยนแปลงตัวผู้ว่าจ้างตามสัญญาว่าจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง จาก PTGLG มาเป็นบริษัทในกลุ่ม PTG และให้มีผลนับตั้งแต่วันที่ทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติม

4.2.3 สัญญาว่าจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง (ฉบับที่ 3)

คู่สัญญา	:	<ol style="list-style-type: none"> 1. บริษัท เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ จำกัด ("AMAL") ในฐานะผู้รับจ้าง 2. บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด ในฐานะผู้ว่าจ้าง^{1/}
วันที่ลงนาม	:	วันที่ 20 มีนาคม 2560
ระยะเวลา	:	5 ปี นับตั้งแต่วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2560 ทั้งนี้ ระยะเวลาที่สัญญามีผลบังคับใช้อาจถูกปรับเปลี่ยนหรือปรับลดระยะเวลาต่อไปได้ในภายหน้าขึ้นอยู่กับ การประเมินผลงานตามสัญญา
การบอกเลิกสัญญา	:	<p>สัญญาสามารถยกเลิกได้ทันทีเมื่อเกิดเหตุการณ์ต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - หาก AMAL กระทำผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่งหรือหลายข้อรวมกัน หรือ

		<ul style="list-style-type: none"> - คู่สัญญาไม่สามารถทำงานให้เสร็จเรียบร้อยภายในเวลาที่กำหนด หรือ - คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง หรือ - คู่สัญญาละทิ้งการทำงาน ไม่แก้ไขงานส่วนหนึ่งส่วนใดให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ตามสัญญา หรือ - คู่สัญญาเป็นบุคคลล้มละลาย <p>ก่อนครบกำหนดระยะเวลาที่สัญญามีผลบังคับใช้ สัญญาสามารถยกเลิกได้โดยการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้คู่สัญญาทราบล่วงหน้าก่อนถึงวันสิ้นสุดไม่น้อยกว่า 30 วัน</p>
ค่าขนส่งสินค้า	:	<p>ผู้ว่าจ้างตกลงชำระค่าขนส่ง โดยคิดคำนวณ จากปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ AMAL ขนส่ง และอัตราค่าขนส่งที่อ้างอิงจากระยะทางที่ขนส่งและราคาขายปลีกของน้ำมันดีเซลภายในสถานีบริการน้ำมันในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล</p>
สรุปสาระสำคัญของสัญญา	:	<ul style="list-style-type: none"> - AMAL ตกลงรับจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทุกประเภทของผู้ว่าจ้างจากโรงกลั่นน้ำมันของ TOP ไปยังคลังน้ำมันตามที่กำหนด เพื่อส่งมอบน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับผู้ว่าจ้าง ให้แล้วเสร็จตามวัน เวลา ปริมาณ และสถานที่ ซึ่งผู้ว่าจ้างได้กำหนดและแจ้งให้ AMAL ทราบล่วงหน้าในแต่ละคราว - ผู้ว่าจ้างตกลงรับประกันปริมาณงานขั้นต่ำของการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับ AMAL ไว้ที่อัตราร้อยละ 80 ของประมาณการปริมาณงานขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมดที่ผู้ว่าจ้างได้ดำเนินการแจ้งเป็นหนังสือให้ AMAL รับทราบ - AMAL มีหน้าที่จัดหารถบรรทุกทุกน้ำมันจำนวน 70 คัน ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนด โดยเข้าเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาภายในเดือนมีนาคม 2560 หากเกินระยะเวลาดังกล่าว AMAL ตกลงชำระค่าปรับให้กับผู้ว่าจ้างตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญา - AMAL ต้องนำหนังสือค้ำประกันของธนาคารพาณิชย์ (Letter of Guarantee) ซึ่งไม่มีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดของการค้ำประกัน ในวงเงิน 4.0 ล้านบาท มามอบให้กับผู้ว่าจ้างเพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญา - AMAL ตกลงชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ตามมูลค่า ประเภทและชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงที่เสียหาย สูญหาย หรือชำรุดบกพร่อง โดยการคิดคำนวณราคาของผลิตภัณฑ์ตามราคาที่ระบุในเอกสารกำกับ การขนส่งหรือใบกำกับภาษี ณ วันที่เกิดเหตุ - ในกรณีที่ปรากฏว่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ขนส่งเกิดการเสื่อมสภาพหรือมีคุณภาพลดลง AMAL ตกลงชำระเงินค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เสื่อมสภาพ สูญหาย สูญเสีย หรือมีคุณภาพลดลง รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งปวงให้กับผู้ว่าจ้างจนครบถ้วนในทันที

หมายเหตุ: 1/ เดือน พฤศจิกายน 2560 บริษัท และ PTGLG (คู่สัญญาเดิม ในฐานะผู้ว่าจ้าง) ได้ทำบันทึกข้อตกลงแนบท้ายสัญญา โดยตกลงให้เปลี่ยนแปลงตัวผู้ว่าจ้างตามสัญญาว่าจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง จาก PTGLG มาเป็นบริษัทในกลุ่ม PTG และให้มีผลนับตั้งแต่วันที่ทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติม

4.2.4 สัญญาว่าจ้างขนส่งไบโอดีเซล B100

คู่สัญญา	:	1. บริษัท เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ จำกัด ("AMAL") ในฐานะผู้รับจ้าง 2. ผู้ผลิตและจำหน่ายไบโอดีเซล B100 ในฐานะผู้ว่าจ้าง
วันที่ลงนาม	:	วันที่ 15 กันยายน 2557
ระยะเวลา	:	1 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน 2557 หากคู่สัญญามีได้บอกเลิก สัญญากับอีกฝ่ายหนึ่งจะมีผลทำให้สัญญาถูกต่อออกไปคราวละ 1 ปี
การบอกเลิกสัญญา	:	คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีสิทธิบอกเลิกสัญญาโดยต้องแจ้งให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษร โดยผู้ว่าจ้างจะต้องแจ้งให้ AMAL ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 90 วัน และ AMAL จะต้องแจ้งให้ผู้ว่าจ้างทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 180 วัน
ค่าขนส่งสินค้า	:	ผู้ว่าจ้างตกลงชำระค่าขนส่ง โดยคิดคำนวณ จากปริมาณไบโอดีเซล B100 ที่ AMAL ขนส่ง และอัตราค่าขนส่งที่อ้างอิงจากราคาขายปลีกของน้ำมันดีเซลภายในสถานีบริการน้ำมันในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล
สรุปสาระสำคัญของสัญญา	:	<ul style="list-style-type: none"> - AMAL ตกลงรับจ้างขนส่งไบโอดีเซล B100 ให้กับผู้ว่าจ้าง ตามชนิด ปริมาณ เวลา สถานที่ และจุดหมายปลายทางตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนดไว้ในใบส่งสินค้าหรือใบแจ้งหนี้ - AMAL จะต้องเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ตามมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติค่าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยรถบรรทุกน้ำมันต้องมีคุณสมบัติตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนด และพนักงานขับรถต้องมีคุณสมบัติและปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ผู้ว่าจ้างกำหนด รวมทั้งต้องทำประกันภัยรถบรรทุกน้ำมันทุกคันตาม พ.ร.บ. คู้มครองผู้ประสพภัยจากรถยนต์และประกันรถยนต์คู้มครองบุคคลที่ 3 หรือความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก โดยมีวงเงินชดเชยตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนด - AMAL ต้องรับผิดชอบในความเสียหาย สูญหาย หรือขาดตกบกพร่อง หรือการปลอมปนของสินค้าทั้งในด้านคุณภาพและปริมาณ เนื่องจากการควบคุมรักษาหรือการขนส่งสินค้าของ AMAL ทั้งนี้ นับตั้งแต่ รถบรรทุกน้ำมันของ AMAL ออกจากสถานที่จ่ายสินค้าของผู้ว่าจ้างจนถึงผู้รับสินค้าได้ลงชื่อตรวจรับสินค้าในใบส่งของหรือใบแจ้งหนี้ - AMAL ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งหมด หากพนักงานขับรถของ AMAL กระทำการทุจริต ยักยอก ขโมย หรือผสมปลอมปนสินค้าในระหว่างการขนส่งสินค้าให้ผู้ว่าจ้าง โดยมีหลักฐานชัดเจน

4.3 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทมีนโยบายลงทุนในบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมที่มีวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการที่เป็นส่วนสนับสนุนกิจการของบริษัท อันจะทำให้บริษัทมีผลประโยชน์หรือผลกำไรเพิ่มมากขึ้น หรือธุรกิจที่เอื้อประโยชน์ (Synergy) ให้กับบริษัท โดยสามารถสนับสนุนการดำเนินธุรกิจหลักของบริษัทให้มีความครบวงจรมากยิ่งขึ้น โดย ณ วันที่ 10 กรกฎาคม 2557 บริษัท ได้เข้าไปลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ จำกัด ("AMAL") ในสัดส่วนร้อยละ 99.99

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทไม่มีข้อพิพาททางกฎหมาย ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลเสียหายต่อสินทรัพย์ของบริษัท หรือบริษัทย่อยเกินกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้น และไม่มีข้อพิพาททางกฎหมายอื่นใดที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

ข้อมูลบริษัท

ชื่อบริษัท	: บริษัท อามา มารีน จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์	: AMA
ประเภทธุรกิจ	: ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) ทางเรือและทางรถ
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	: เลขที่ 33/4 อาคารเดอะไนน์ ทาวเวอร์ ชั้นที่ 33 ทาวเวอร์ เอ ห้องเลขที่ TNA02 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310
เลขทะเบียนบริษัท	: 0107559000231
โฮมเพจ	: www.amamarine.co.th
โทรศัพท์	: 0-2001-2801
โทรสาร	: 0-2001-2800
ทุนจดทะเบียน	: 215,800,000 บาท
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	: 215,800,000 บาท
จำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด	: 431,600,000 หุ้น
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหุ้น	: 0.50 บาท

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์	: บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เลขที่ 93 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์	: 0-2009-9000
โทรสาร	: 0-2009-9991
ผู้สอบบัญชี	: นาง สุวิมล กฤตยาเกียรติ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 2982 บริษัท สอบบัญชี ดี ไอ เอ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด 316/32 ซอยสุขุมวิท 22 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์	: 0-2259-5300
โทรสาร	: 0-2260-1553

ที่ปรึกษากฎหมาย

	: บริษัท วีระวงศ์ ชินวัฒน์ และพาร์ทเนอร์ส จำกัด 540 อาคารเมอริควี ทาวเวอร์ ชั้นที่ 22 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์	: 0-2264-8000
โทรสาร	: 0-2657-2222