

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 โดยขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงจากโรงกลั่นน้ำมันที่อยู่ทางภาคตะวันออกมายังคลังน้ำมันของลูกค้า

ที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำหรือชายทะเล 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 เนื่องจาก

บริษัทต้องการขยายธุรกิจไปยังธุรกิจอื่นในกลุ่มธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์ และต้องการขยายลักษณะการให้บริการขนส่งสินค้าออกไปยังเส้นทางใหม่ และลูกค้าใหม่ เพื่อลดความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือเพียงธุรกิจเดียว ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท มีจำนวนเรือทั้งหมด 9 ลำ คิดเป็นน้ำหนักบรรทุกรวม 86,531 เมตริกตัน และกองรถบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีจำนวนรถทั้งหมด 235 คัน คิดเป็นปริมาณการบรรทุกรวม 10.58 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) และส่งมอบให้ผู้นำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชที่อยู่มุมภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้น การขนส่งสินค้าทางเรือของบริษัท จึงมีลักษณะเป็นการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศ

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

บริษัทมีความประสงค์ที่จะเป็นหนึ่งในผู้นำในการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าเหลวทั้งทางเรือและทางรถ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียใต้ ทั้งนี้ ในระยะเวลา 5 ปีข้างหน้า บริษัท จะมุ่งเน้นการขยายฐานลูกค้าอย่างต่อเนื่อง สำหรับการขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัท มีแผนที่จะเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ไปยัง ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง อาฟริกา ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น และภูมิภาคเอเชียใต้ ได้แก่ ประเทศอินเดีย ประเทศศรีลังกา และประเทศบังกลาเทศ เป็นต้น

สำหรับการขนส่งสินค้าทางรถ บริษัทมีแผนที่จะขยายขอบเขตการให้บริการขนส่งสินค้าไปยังสินค้าเหลวอื่นนอกเหนือจากน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 เช่น ผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์ม เป็นต้น เพื่อเข้าถึงกลุ่มที่มีความต้องการขนส่งสินค้ารายใหม่ๆ

ดังนั้น การลงทุนที่สำคัญของบริษัท จึงเป็นการลงทุนในเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี และรถบรรทุกน้ำมัน เพื่อรองรับการขยายธุรกิจ

1.2. การเปลี่ยนแปลง และพัฒนาการที่สำคัญของบริษัท

ปี 2563

- เดือนมีนาคมบริษัทขายเรือจ้าวโนมา ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของบริษัทที่กำหนดอายุการใช้งานเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีไว้ประมาณ 30 ปี ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท มีจำนวนเรือ 10 ลำและมีน้ำหนักบรรทุกรวมเป็น 91,443 เมตริกตัน
- เดือนมีนาคม AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 10 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 191 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 8.46 ล้านลิตร
- เดือนพฤษภาคม AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 10 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 201 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 9.05 ล้านลิตร
- เดือนมิถุนายน AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 15 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 216 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 9.72 ล้านลิตร
- เดือนพฤศจิกายน บริษัทขายเรือพริมโรส ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของบริษัทที่กำหนดอายุการใช้งานเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีไว้ประมาณ 30 ปี ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท มีจำนวนเรือ 9 ลำและมีน้ำหนักบรรทุกรวมเป็น 91,443 เมตริกตัน
- เดือนพฤศจิกายน AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 19 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 235 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 10.58 ล้านลิตร

ปี 2562

- เดือนกุมภาพันธ์ AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 11 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 161 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 7.25 ล้านลิตร
- เดือนตุลาคม AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 10 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 171 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 7.70 ล้านลิตร
- เดือนพฤศจิกายน AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้นอีก 10 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 181 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 8.15 ล้านลิตร

ปี 2561

- เดือนมกราคม บริษัทซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเพิ่มขึ้น 1 ลำ ได้แก่ เรือ “เอลิณา” น้ำหนักบรรทุก 13,221 เมตริกตัน เพื่อให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มไปในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อาฟริกา ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น และภูมิภาคเอเชียใต้ ได้แก่ ประเทศอินเดีย ประเทศศรีลังกา และประเทศบังกลาเทศ เป็นต้น ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท มีเรือเพิ่มขึ้นเป็น 11 ลำ และมีน้ำหนักบรรทุกรวมเพิ่มขึ้นเป็น 96,202 เมตริกตัน

ปี 2560

- เดือนกุมภาพันธ์ บริษัทซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเพิ่มขึ้น 1 ลำ ได้แก่ เรือ “อลิญา” น้ำหนักบรรทุก 12,999 เมตริกตัน เพื่อให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มไปในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อาฟริกา ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น และภูมิภาคเอเชียใต้ ได้แก่ ประเทศอินเดีย ประเทศศรีลังกา และประเทศบังกลาเทศ เป็นต้น ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท มีเรือเพิ่มขึ้นเป็น 9 ลำ และมีน้ำหนักบรรทุกรวมเพิ่มขึ้นเป็น 59,660 เมตริกตัน
- เดือนกุมภาพันธ์ AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 20 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 115 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 5.17 ล้านลิตร
- เดือนมีนาคม บริษัทขายเรือญาณิ ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของบริษัทที่กำหนดอายุการใช้งานเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีไว้ประมาณ 30 ปี ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท มีจำนวนเรือ 8 ลำและมีน้ำหนักบรรทุกรวมเป็น 56,730 เมตริกตัน

ปี 2560

- เดือนมีนาคม AMAL ซื้อรถบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 15 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองรถบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 130 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 5.85 ล้านลิตร
- เดือนพฤษภาคม บริษัทซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเพิ่มขึ้น 1 ลำ ได้แก่ เรือ “อันณิกา” น้ำหนักบรรทุก 13,250 เมตริกตัน เพื่อให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มไปในภูมิภาคเอเชียตะวันออก อาทิเช่น ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น และภูมิภาคเอเชียใต้ ได้แก่ ประเทศอินเดีย ประเทศศรีลังกา และประเทศบังกลาเทศ เป็นต้น ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท มีจำนวนเรือเพิ่มขึ้นเป็น 9 ลำ และมีน้ำหนักบรรทุกรวมเพิ่มขึ้นเป็น 69,980 เมตริกตัน
- เดือนกรกฎาคม บริษัทซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเพิ่มขึ้น 1 ลำ ได้แก่ เรือ “สลิมา” น้ำหนักบรรทุก 13,001 เมตริกตัน เพื่อให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มไปในภูมิภาคเอเชียตะวันออก (เช่น ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น) และภูมิภาคเอเชียใต้ อาทิเช่น ประเทศอินเดีย ประเทศศรีลังกา และประเทศบังกลาเทศ เป็นต้น ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท มีเรือเพิ่มขึ้นเป็น 10 ลำ และมีน้ำหนักบรรทุกรวมเพิ่มขึ้นเป็น 82,981 เมตริกตัน
- เดือนกรกฎาคม AMAL ซื้อรถบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 10 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองรถบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 140 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 6.30 ล้านลิตร
- เดือนกันยายน AMAL ซื้อรถบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 10 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองรถบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 150 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 6.75 ล้านลิตร

ปี 2559

- เดือนกุมภาพันธ์ บริษัทเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 161.80 ล้านบาท โดยออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 518,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 100.00 บาทต่อหุ้น และเสนอขายหุ้นทั้งหมดให้กับ บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด (“PTGLG”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน) (“PTG”) ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.97 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ณ ขณะนั้น) ส่งผลให้ PTGLG เข้ามาเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท ในสัดส่วนร้อยละ 32.01 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว การเพิ่มทุนในครั้งนี้ช่วยให้บริษัท นำเงินที่ได้ไปใช้ในการลงทุนขยายธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ โดยลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเพื่อขยายเส้นทางการให้บริการไปในภูมิภาคเอเชียตะวันออก และนำไปเพิ่มทุนใน AMAL เพื่อขยายธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ นอกจากนี้ การเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้กับ PTGLG ยังช่วยให้เกิดความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างบริษัท และ PTG ภายใต้เงื่อนไขทางการค้าที่เป็นธรรมและเกิดประโยชน์กับทั้งสองฝ่าย (รายละเอียดเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทที่เกี่ยวข้องกับ PTG แสดงอยู่ในส่วนที่ 2.2 ข้อที่ 1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ 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 ซื้อรถบรรทุกน้ำมันเพิ่ม 10 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองรถบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 53 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 2.39 ล้านลิตร

ปี 2559

- เดือนเมษายน ที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีมติให้ดำเนินการจดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด และเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ตราไว้จากเดิม 100.00 บาทต่อหุ้น เป็น 0.50 บาทต่อหุ้น ส่งผลให้จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและเรียกชำระแล้วเพิ่มขึ้นจาก 1,618,000 เป็น 323,600,000 หุ้น และเพิ่มทุนจดทะเบียนจำนวน 54.00 ล้านบาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 108,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 0.50 บาทต่อหุ้น โดยให้เสนอขายต่อประชาชนทั้งจำนวน
- เดือนพฤษภาคม บริษัทจดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด
- ไตรมาส 2 บริษัทซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเพิ่มขึ้น 1 ลำ ได้แก่ เรือ “เมญา” น้ำหนักบรรทุก 9,942 เมตริกตัน ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท มีเรือเพิ่มขึ้นเป็น 7 ลำและมีน้ำหนักบรรทุกรวมเพิ่มขึ้นเป็น 33,641 เมตริกตัน การซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีในครั้งนี้เพิ่มความสามารถในการให้บริการแก่ลูกค้าโดยเฉพาะเป็นการขยายเส้นทางให้บริการไปยังภูมิภาคเอเชียตะวันออก (เช่น ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น)
- ไตรมาส 2 AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 27 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีเรือเพิ่มขึ้นเป็น 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 โดยเพิ่มจำนวนเรือบรรทุกน้ำมันเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ
- เดือนตุลาคม ที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีมติให้ยกเลิกการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวน 108,000,000 หุ้น ที่ได้มีมติอนุมัติการจัดสรรในเดือนเมษายน และให้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าว ดังนี้
 - 1) หุ้นสามัญ จำนวน 102,000,000 หุ้น ให้เสนอขายต่อประชาชน
 - 2) 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 การซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีในครั้งนี้เพิ่มความสามารถในการให้บริการแก่ลูกค้าโดยเฉพาะเป็นการขยายเส้นทางให้บริการไปยังภูมิภาคเอเชียตะวันออก (เช่น ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น) และภูมิภาคเอเชียใต้ (เช่น ประเทศอินเดีย ประเทศปากีสถาน ประเทศศรีลังกา และประเทศบังกลาเทศ เป็นต้น)
- เดือนตุลาคม AMAL ซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 15 คัน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีเรือเพิ่มขึ้นเป็น 95 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 4.28 ล้านลิตร
- เดือนธันวาคม บริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ โดยทำการซื้อขายหลักทรัพย์ในวันแรกในวันที่ 22 ธันวาคม 2559 ด้วยทุนจดทะเบียน จำนวน 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 ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมัน

ปี 2558

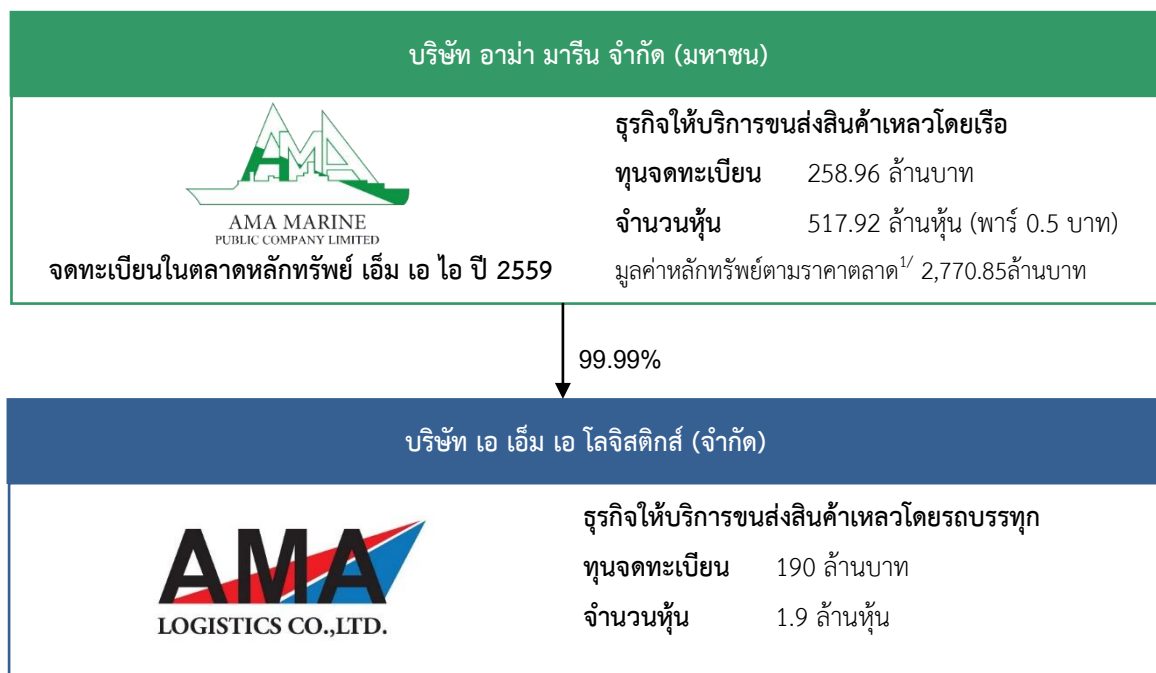
ของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 35 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 1.58 ล้านลิตร

- ไตรมาส 2 AMAL ซื้อรถบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 3 คัน เพื่อรองรับการให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ได้อย่างเหมาะสม ส่งผลให้กองรถบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มขึ้นเป็น 38 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 1.71 ล้านลิตร
- ไตรมาส 3 บริษัทซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเพิ่ม 1 ลำ เพื่อเพิ่มความสามารถในการบรรทุกสินค้า ได้แก่ เรือ “เมซอนร์” มีน้ำหนักบรรทุก 4,823 เมตริกตัน ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท มีเรือ 6 ลำและมีน้ำหนักบรรทุกรวมเป็น 23,699 เมตริกตัน
- ไตรมาส 4 AMAL ซื้อรถบรรทุกน้ำมันเพิ่ม 5 คัน เพื่อให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ได้อย่างเหมาะสม ส่งผลให้กองรถบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถเพิ่มเป็น 43 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 1.94 ล้านลิตร

ปี 2557

- เดือนกรกฎาคม บริษัทจัดตั้งบริษัทย่อยในชื่อบริษัท เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ จำกัด (“AMAL”) เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2557 มีทุนจดทะเบียนเท่ากับ 5.00 ล้านบาท (แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 50,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 100.00 บาทต่อหุ้น) และบริษัทถือหุ้นใน AMAL ในสัดส่วนร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว
- เดือนกันยายน AMAL ทำสัญญาจ้างขนส่งไบโอดีเซล B100 กับผู้ผลิตไบโอดีเซล B100 แห่งหนึ่ง ตามสัญญาดังกล่าว AMAL ทำหน้าที่ขนส่งไบโอดีเซล B100 จากโรงงานผลิตของผู้ผลิต ไบโอดีเซล B100 ดังกล่าว ไปส่งให้กับโรงกลั่นน้ำมันที่ซื้อไบโอดีเซล B100
- เดือนกรกฎาคม AMAL ซื้อรถบรรทุกน้ำมัน 5 คัน (โดยรถบรรทุกน้ำมัน 1 คัน (ชุด) ประกอบไปด้วย รถหัวลากจูง (หัวลาก) 1 คัน และรถหางพ่วงบรรทุกน้ำมัน (หางลาก) ปริมาณบรรทุก 45,000 ลิตร 1 คัน) เพื่อรองรับการขนส่งไบโอดีเซล B100 ให้กับผู้ผลิตไบโอดีเซล B100 รายดังกล่าว กองรถบรรทุกน้ำมันของ AMAL ในช่วงแรก จึงมีรถทั้งหมด 5 คัน และมีปริมาณการบรรทุกรวม 0.23 ล้านลิตร
- เดือนธันวาคม AMAL เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 40.00 ล้านบาท โดยออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 350,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 100.00 บาทต่อหุ้น และเสนอขายให้กับผู้ถือหุ้นเดิม ทั้งนี้ บริษัทได้จองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนทั้งหมด ส่งผลให้บริษัทถือหุ้นใน AMAL ในสัดส่วนร้อยละ 100.00 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว การเพิ่มทุนในครั้งนี้ AMAL ต้องการนำเงินที่ได้ ไปใช้ในการลงทุนขยายธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ โดยเพิ่มจำนวนรถบรรทุกน้ำมันเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ

1.3. โครงสร้างการถือหุ้น



หมายเหตุ: 1/ มูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาด ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2563

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 รถบรรทุกน้ำมันกึ่งพ่วง (Tanker Truck)	190	1,900,000	1,899,997	99.99

2.1 ธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

ก. ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ผลิตภัณฑ์ (สินค้า) ที่บริษัทให้บริการขนส่ง

บริษัทเน้นการให้บริการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) เป็นหลัก โดยสินค้าที่บริษัทให้บริการขนส่งในปัจจุบัน เป็นผลิตภัณฑ์น้ำมันพืช (Vegetable Oil Product), น้ำมันปาล์มเพื่อใช้ในอุตสาหกรรม (Crude Palm Oil, Palm Fatty Acid Distillate, RBD Palm Oil, RBD Palm Stearin, Crude Palm Kernel Oil, Crude Palm Kernel oilien, Crude Coconut oil, Crude Soybean Oil) และน้ำมันปาล์มบริโภค (Palm Olien)

ลักษณะการให้บริการขนส่งสินค้า

ปัจจุบันบริษัทให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter หรือ Spot Charter) โดยบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่งสินค้าทั้งหมด

เส้นทางการขนส่งสินค้าทางเรือสามารถแบ่งออกได้เป็น 5 เส้นทางหลัก ดังนี้

เส้นทางการเดินเรือ	รายละเอียด
เส้นทางเมียนมา	เรือของบริษัท จะรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศอินโดนีเซีย หรือประเทศมาเลเซีย เพื่อไปส่งสินค้าที่ท่าเรือปลายทางในประเทศเมียนมา
เส้นทางเวียดนาม	เรือของบริษัท จะรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศอินโดนีเซีย หรือประเทศมาเลเซีย เพื่อไปส่งสินค้าที่ท่าเรือปลายทางในประเทศเวียดนาม
เส้นทางฟิลิปปินส์	เรือของบริษัท จะรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศอินโดนีเซีย หรือประเทศมาเลเซีย เพื่อไปส่งสินค้าที่ท่าเรือปลายทางในประเทศฟิลิปปินส์
เส้นทางเอเชียตะวันออก	เรือของบริษัท จะรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศอินโดนีเซีย หรือประเทศมาเลเซีย เพื่อไปส่งสินค้าที่ท่าเรือปลายทางในประเทศจีน และ/หรือประเทศเกาหลีใต้
เส้นทางเอเชียใต้	เรือของบริษัท จะรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศอินโดนีเซีย หรือประเทศมาเลเซีย เพื่อไปส่งสินค้าที่ท่าเรือปลายทางในประเทศอินเดีย และ/หรือประเทศบังกลาเทศ

นอกจากนี้ บริษัทอาจให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะอื่น เช่น

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

สัดส่วนการขนส่งสินค้าทุกประเภท (ทั้งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ) ในปี 2560 ถึงปี 2561 จำแนกตามเส้นทางการขนส่งที่สำคัญ แสดงได้ดังนี้

เส้นทางการขนส่ง	ปี 2561 (%)	ปี 2562 (%)	ปี 2563 (%)
เส้นทางเมียนมา	21.00	14.33	3.00
เส้นทางเวียดนาม	13.42	12.19	12.27
เส้นทางฟิลิปปินส์	9.84	5.94	12.06
เส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ - อื่นๆ ^{1/}	1.84	3.26	17.92
เส้นทางจีน	19.40	48.21	48.89
เส้นทางอินเดีย	34.50	16.07	5.86
รวมทั้งหมด	100.00	100.00	100.00

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 บริษัทเน้นการให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ กับผู้ผลิตและจำหน่ายในต่างประเทศเป็นหลัก เนื่องจากบริษัทมีประสบการณ์และความชำนาญในการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมัน ปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ มาเป็นเวลานาน ประกอบกับบริษัทได้รับการยอมรับจากลูกค้า ซึ่งเป็นผู้ผลิตและจำหน่ายน้ำมัน พืชชนิดต่างๆ (โดยเฉพาะน้ำมันปาล์ม) รายใหญ่ของโลก และมีความต้องการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิด ต่างๆ ไปในหลายประเทศ โดยเฉพาะประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภูมิภาคเอเชียตะวันออก และภูมิภาคเอเชียใต้ โดยประเภทของลูกค้าแบ่งเป็นกลุ่ม ได้ดังนี้ คือ ICOF, Astra-KLK, AVOF, Nova, Wilmar, BARI และลูกค้ารายอื่นๆ

กลยุทธ์ทางการตลาด

บริษัทมุ่งเน้นการขยายขอบเขตการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าหลัก ของบริษัทที่มีความต้องการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ไปยังภูมิภาคต่างๆ และตอบสนองความ ต้องการของลูกค้าใหม่ ที่มีความต้องการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) ประเภทต่างๆ กลับมายังภูมิภาคเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้น ในปี 2563 บริษัทยังคงขยายเขตเส้นทางการขนส่งสินค้าออกไปยังภูมิภาคเอเชียตะวันออก และ เอเชียใต้ เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าหลักของบริษัทและลูกค้าใหม่ที่จะเพิ่มขึ้น

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

นโยบายการกำหนดราคา

เป็นรูปแบบ ประเมินการต้นทุนบวกกำไร ภายใต้กลไกราคาตลาด

ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม

- ผลผลิตปาล์มน้ำมันของมาเลเซียและอินโดนีเซีย
สภาอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มมาเลเซีย (MPOC) รายงานผลผลิตปาล์มน้ำมันของมาเลเซีย = 19.14 ล้านตัน ลดลงกว่าปีที่ผ่านมา 7.2 แสนตัน
ในส่วนของประเทศอินโดนีเซียนั้น ตามรายงานจากสมาคมผู้ค้าปาล์มน้ำมันอินโดนีเซีย (GAPKI) พบว่า ผลผลิตปาล์มน้ำมันในปี 2563 = 47.034 ล้านตัน เปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา ลดลง 1.46 แสนตัน (สมาคมฯ ประกาศตัวเลขผลผลิตปาล์มน้ำมันปี 2562 = 47.18 ล้านตัน)
สาเหตุจาก การขาดแคลนแรงงานซึ่งเป็นผลกระทบจากการระบาดของโคโรนาไวรัส 2019 อีกทั้งการขยายพื้นที่เพาะปลูกทำได้น้อยลงเนื่องจากนโยบายรัฐบาลของทั้งสองประเทศที่ต้องการรักษาพื้นที่ป่าไม้ในสัดส่วนที่เหมาะสม ขาดวิธีการให้ปุ๋ยอย่างถูกต้อง รวมถึงสภาพอากาศแปรปรวนและภัยแล้ง เป็นต้น
- ประเทศผู้นำเข้าน้ำมันปาล์มที่สำคัญ ได้แก่ จีนและอินเดีย ในปี 2563 อินเดียยังคงเป็นประเทศผู้นำเข้าอันดับหนึ่ง ในส่วนของประเทศจีนมีการนำเข้าในปี 2563 ต่ำกว่าปี 2562 เล็กน้อยเนื่องจาก จีนสามารถควบคุมการระบาดของโคโรนาไวรัส 2019 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และภายหลังจากที่ผ่อนคลายมาตรการล็อกดาวน์ ได้มีการกระตุ้นเศรษฐกิจและเพิ่มจำนวนการนำเข้าน้ำมันปาล์มอย่างต่อเนื่องเพื่อใช้ในการบริโภคและสำรองคลังภายในประเทศ
- การเปลี่ยนแปลงค่าเงินบาทส่งผลต่อผลประกอบการของบริษัท จากความแตกต่างของสกุลเงินที่ใช้ในการยื่นภาษีกับสกุลเงินที่ใช้ในการบันทึกบัญชีตามมาตรฐานการบัญชี ค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐโดยเฉลี่ยทั้งปี อ่อนค่าลงกว่าปีที่ผ่านเล็กน้อย ประมาณ 0.77% เนื่องจากการระบาดของโคโรนาไวรัส 2019 ทำให้มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจน้อยลงอย่างมาก รวมถึงธนาคารแห่งประเทศไทยมีการปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายลง 0.75% จากปีที่ผ่านมา
- การระบาดของโคโรนาไวรัส 2019 มีผลกระทบต่ออุปทานน้ำมันของโลกทำให้ราคาน้ำมันดิบลดลงจากปี 2562 ประมาณ 35% โดยอ้างอิงจากราคาน้ำมันดิบเบรนท์

ส่วนแบ่งการตลาด

สัดส่วนการให้บริการขนส่งน้ำมันพืชทางทะเล อยู่ในอันดับที่ 1 ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในสัดส่วนการตลาด 21% หากกล่าวโดยรวมพื้นที่ให้บริการในประเทศอินเดีย จีน บังคลาเทศ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัทให้บริการขนส่งเป็นสัดส่วนโดยรวมทั้งหมดประมาณ 6.47% ของปริมาณการนำเข้าในพื้นที่ให้บริการดังกล่าว

แนวโน้มการแข่งขันและคู่แข่งในตลาดปัจจุบัน

เนื่องจากการระบาดของโควิด-19 หลายประเทศทั่วโลกต้องปิดประเทศ ส่งผลต่ออุปสงค์อุปทานทั่วโลกอย่างฉับพลัน กระทั่งต่อการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศทำให้มีเรือที่ให้บริการมากเกินไปจากความต้องการของตลาดในช่วงแรก จนเมื่อประเทศจีนทำการควบคุมการระบาดของโรคได้อย่างมีประสิทธิภาพและเปิดประเทศในช่วงเดือนมีนาคม 2563 รัฐบาลจีนออกนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ รวมถึงเพิ่มจำนวนการนำเข้าน้ำมันปาล์มเพื่อการบริโภคและส่งออก ประกอบกับราคาน้ำมันดิบอยู่ในช่วงขาลง ส่งผลให้กองเรือบริษัทสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 เป็นต้นมา

อนึ่ง การดำเนินงานของบริษัทภายใต้สถานการณ์ระบาดของโควิด-19 ทางบริษัทได้มีระบบการจัดการด้านการรักษาสุขอนามัยอย่างเคร่งครัด รวมถึงยังคงรักษาคุณภาพและมาตรฐานในการให้บริการที่ดียิ่งขึ้น เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดอย่างต่อเนื่อง

สมาคมผู้ค้าปาล์มน้ำมันอินโดนีเซีย (GAPKI) คาดการณ์ว่าผลผลิตปาล์มน้ำมันในปี 2564 น่าจะสูงขึ้นถึง 49 ล้านตัน จากการพัฒนาภาคเกษตรกรรมที่ดีขึ้น และสภาพอากาศที่เอื้ออำนวยต่อผลผลิตปาล์มมีแนวโน้มดีขึ้นกว่าปีก่อน รวมถึงปัจจัยด้านราคา

อย่างไรก็ตามในภาคการส่งออกนั้นขึ้นกับประสิทธิภาพของวัคซีนป้องกันโควิด-19 เป็นสำคัญ หากใช้วัคซีนได้ผลเป็นที่น่าพอใจ จะส่งผลต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจและอุปสงค์น้ำมันปาล์มเพิ่มสูงขึ้น

เช่นเดียวกันกับมาเลเซียที่มีการคาดการณ์ในผลผลิตปาล์มน้ำมันในปี 2564 อยู่ที่ 19.6 ล้านตัน ซึ่งมากกว่าปีที่ผ่านมามาประมาณ 2 แสนตัน

ค. การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

การจัดหาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี

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

บริษัท มีนโยบายในการจัดหาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีที่เป็นเรือมือสอง ที่มีอายุประมาณ 10 ปี นับจากวันที่สร้าง บริษัท จะตรวจสอบ เลือกซื้อเรือมือสองที่มีสภาพดี และราคาที่เหมาะสม เพื่อที่จะสามารถจัดหาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีที่ต้องการได้ภายในเวลาที่ได้ประเมินไว้โดยใช้เงินลงทุนไม่สูงมาก

ในการซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีแต่ละครั้ง บริษัท จะกำหนดคุณสมบัติเรือมือสองที่ต้องการ เช่น ขนาดระวางบรรทุกสินค้า อายุการใช้งานเรือ (ปีที่สร้าง) อยู่ที่ได้ต่อเรือลำอื่นๆ และ ประเภทเครื่องยนต์หลักขับเคลื่อนเรือ เครื่องกำเนิดไฟฟ้า และอุปกรณ์หลักของเรือ เป็นต้น จากนั้นจึงค้นหาเรือที่ต้องการจากรายงานการซื้อขายเรือมือสองที่จัดทำโดยนายหน้าซื้อขายเรือ ซึ่งทำหน้าที่ประสานงานระหว่างผู้ซื้อเรือและผู้ขายเรือ เพื่อขอข้อมูลและรายละเอียดการซื้อขาย ต่อรอง

ราคา และชนิดเข้าไปประเมินสภาพเรือโดยตรง ทั้งนี้ ก่อนการซื้อเรือมือสองแต่ละครั้ง บริษัท จะจัดหาทีมงานที่มีความชำนาญเฉพาะทาง (โดยอาจจะเป็นเจ้าของหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการของบริษัทและเจ้าหน้าที่ฝ่ายเทคนิค หรือผู้ประเมินภายนอก) ให้เข้าไป ประเมินสภาพของเรือโดยเทียบกับอายุการใช้งานรวมทั้ง ประเมินค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพื่อให้พร้อมใช้งาน ตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี ซึ่งบริษัท จะนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการประกอบการพิจารณาซื้อเรือในแต่ละครั้ง

การจัดหาผู้ให้บริการซ่อมบำรุงเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี

เพื่อให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัท สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัยและสามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้ต่อเนื่อง รวมถึงให้เป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐาน และแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัย ในการเดินเรือ และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และกรมเจ้าท่าของประเทศไทย

บริษัทจึงกำหนดและปฏิบัติตามข้อกำหนดตามวงรอบการซ่อมบำรุงเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีที่ใช้งานมาแล้วในระยะเวลาประมาณ 30 เดือน ซึ่งจะต้องนำเรือขึ้นอู่แห้ง (Dry Docking) เพื่อตรวจสอบสภาพของตัวเรือ ที่ใช้งานอยู่ได้แนวน้ำ รวมถึงโครงสร้างต่างๆ รอบลำเรือ , ถังน้ำมันเรือ , ถังบรรจุสินค้า , อุปกรณ์เดินเรือ และระบบปฏิบัติการที่จำเป็นต่างๆ บนเรือ เช่น ระบบเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเรือ ระบบไฟฟ้าและระบบอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการขนถ่ายสินค้าบนเรือ เป็นต้น โดยเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ สถาบันจัดชั้นเรือ กรมเจ้าท่า ซึ่งเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบสภาพโครงสร้างตัวเรือสินค้า การบำรุงรักษาอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการเดินเรือ ให้อยู่ในมาตรฐานและมีความคงทนทะเล ซึ่งการนำเรือขึ้นอู่แห้ง (Dry Docking) แต่ละครั้งจะใช้ระยะเวลาในการซ่อมบำรุงโดยประมาณที่ 1 ถึง 1.5 เดือน

การจัดหาน้ำมันหล่อลื่นต่างๆ อะไหล่เครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆที่จำเป็นของเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี

บริษัทกำหนดให้มีการสำรองอะไหล่เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่จำเป็นซึ่งต้องสำรองเก็บไว้อยู่บนเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี เช่น ฝาสูบ (Cylinder Cover) กระบอกสูบ (Cylinder Liner) ชุดลูกสูบ(Piston, Connecting rod) แหวนลูกสูบ (Piston Ring) และอุปกรณ์ที่จำเป็นในการขนถ่ายสินค้า เพื่อสำรองไว้บนเรือ ฯลฯ โดยสามารถนำมาใช้งานได้ทันทีเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน เป็นต้น

ในการสั่งซื้อ น้ำมันหล่อลื่น อะไหล่และอุปกรณ์ต่างๆ รวมถึงการจัดหาผู้ให้บริการเฉพาะทางต่างๆ บริษัทจะคัดเลือกจากผู้ที่มีความชำนาญพิเศษเฉพาะทาง หรือจากผู้ผลิตเครื่องกลต่างๆ (Engine maker) ผู้จำหน่ายสินค้า อุปกรณ์ทั่วไป (Supplier)หรือผู้ให้บริการงานซ่อมทำ (Sub-Contractor) ที่มีรายชื่ออยู่ในทะเบียนรายชื่อผู้ขายสินค้าหรือให้บริการ (Approved Vender List) ซึ่งเป็นผู้ที่ผ่านการพิจารณาคุณสมบัติและผ่านการประเมินตามที่กำหนดของบริษัท โดยเปรียบเทียบราคาสินค้าหรือบริการและเงื่อนไขในการจำหน่ายของผู้จำหน่ายหรือผู้ให้บริการตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป ยกเว้นในกรณีซื้อสินค้าเร่งด่วนหรือมีผู้ให้บริการเพียงรายเดียวหรือผู้ชำนาญการเฉพาะทาง จึงจะดำเนินการโดยอาจไม่มีผู้ที่จะมาเปรียบเทียบราคาได้ แต่ก็ใช้ความชำนาญจากพนักงานฝ่ายที่เกี่ยวข้องในองค์กรที่มีประสบการณ์ในการกำกับดูแลเช่นกัน

ในการสั่งซื้อน้ำมันหล่อลื่น ในปี 2563 ได้ทำการประกวดราคาน้ำมันหล่อลื่นเพื่อใช้กับ กองเรือทุกลำของบริษัท โดยฝ่ายจัดซื้อและฝ่ายเทคนิคได้ร่วมกันพิจารณา ตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ทั้งด้าน คุณภาพ ราคาและ บริการ โดยบริษัทที่ได้รับเลือกให้เป็นผู้จำหน่ายน้ำมันหล่อ ประจำปี 2563 มี 2 ราย ดังนี้

1. บริษัท ฤทธา อินเตอร์เทรด จำกัด ตัวแทนจำหน่ายน้ำมันหล่อ ยี่ห้อ SHELL เพื่อใช้สำหรับ เรือลิเลญา เรืออณณิกา เรือเอลิมา เรืออุลญา และเรือสลิดา
2. บริษัท เซฟรอน (ไทย) จำกัด มหาชน ผู้ผลิตน้ำมันหล่อลื่น ยี่ห้อ CALTrex เพื่อใช้สำหรับเรืออามา เรือเบิกไพร เรือจ้าวโนมา เรือพริมโรส และเรือเมซอนร์

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 ต้องถูกคัดสรรและ เปรียบเทียบกันระหว่างผู้จำหน่ายน้ำมันตามข้อ (2)
- (4) หากมีความต้องการ สั่งซื้อแบบล่วงหน้า FFP (Fixed Forward Price) ฝ่ายบริหาร จะเป็นผู้กำหนดปริมาณ และกำหนดช่วงเวลา ให้ทางฝ่ายจัดซื้อสอบถามผู้จำหน่ายน้ำมัน (Bunker Trader) เพื่อสรรหาราคาที่เหมาะสมต่อไป

- ในปี 2563 บริษัทได้ทำการสั่งซื้อน้ำมันแบบล่วงหน้า ประเภทที่มีค่ากำมะถันต่ำ (LSFO 0.5%) ในช่วงไตรมาส ที่ 1 เดือน มกราคม , กุมภาพันธ์ , มีนาคม ในปริมาณ เดือนละ 500 ตัน / เดือน โดยทยอยซื้อเป็นช่วง ๆ ใน 3 สัญญาแรก ดังนี้

1.สัญญาที่ 1/2020 - 500 MT สำหรับเดือน มกราคม @ 520 PMT	2.สัญญาที่ 1/2020 - 500 MT สำหรับเดือน กุมภาพันธ์ @ 520 PMT	3.สัญญาที่ 1/2020 -500 MT สำหรับเดือน มีนาคม @ 520 PMT
---	---	--

- ซื้อเพิ่มเติมสำหรับไตรมาสที่ 1 สำหรับ เดือนมีนาคมและ เมษายน ดังนี้

1.สัญญาที่ 2/2020 - 300 MT สำหรับเดือน มีนาคม @ 520 PMT	2.สัญญาที่ 2/2020 - 700 MT สำหรับเดือน เมษายน @ 515 PMT	
---	---	--

- ในไตรมาสที่ 2 บริษัทได้สั่งซื้อน้ำมันที่มีค่ากำมะถันต่ำ (LSFO 0.5%) ล่วงหน้า เพื่อใช้ในเดือน เมษายน ในปริมาณ 300 ตัน เดือน พฤษภาคม ปริมาณ 1000 ตัน และเดือนมิถุนายน 1000 ตัน ตามราคาดังนี้

1.สัญญาที่ 3/2020 - 300 MT สำหรับเดือน เมษายน @ 270 PMT	2.สัญญาที่ 3 /2020 - 500 MT สำหรับเดือน พฤษภาคม @ 280 PMT	3.สัญญาที่ 3/2020 -500 MT สำหรับเดือน มิถุนายน @ 280 PMT
---	---	--

1.สัญญาที่ 4/2020 - 500 MT สำหรับเดือน พฤษภาคม @ 270 PMT	2.สัญญาที่ 4/2020 - 500 MT สำหรับเดือน มิถุนายน @ 270 PMT	
--	---	--

- ในไตรมาสที่ 3 บริษัทได้สั่งซื้อน้ำมันที่มีค่ากำมะถันต่ำ (LSFO 0.5%) ล่วงหน้า เพื่อใช้สำหรับ ไตรมาสที่ 4 ในเดือน ตุลาคม พฤศจิกายน ธันวาคม ตามราคดังนี้

1.สัญญาที่ 5/2020 - 800 MT สำหรับเดือน ตุลาคม @ 316 PMT	2.สัญญาที่ 5/2020 - 800 MT สำหรับเดือนพฤศจิกายน @ 326 PMT	
---	---	--

1.สัญญาที่ 6/2020 - 400 MT สำหรับเดือน พฤศจิกายน @ 325 PMT	2.สัญญาที่ 6/2020 - 500 MT สำหรับเดือน ธันวาคม @ 323 PMT	
--	--	--

- (5) ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่สั่งซื้อต้องเพียงพอสำหรับการเดินเรือจนถึงจุดรับน้ำมันครั้งสุดท้าย ในบางครั้ง บริษัท อาจซื้อน้ำมันปริมาณในระดับที่เพียงพอสำหรับการเดินเรือในเที่ยวเรือนั้น ๆ เพื่อไปปรับน้ำมันในจุดถัดไปที่มีราคาจำหน่ายต่ำกว่าหรือสะดวกกว่า

ทั้งนี้ ราคาจำหน่ายน้ำมันของผู้จำหน่ายน้ำมันในแต่ละประเทศที่เรือบรรทุกน้ำมันผ่าน อาจมีราคาแตกต่างกัน ได้มาก โดยขึ้นอยู่กับหลายๆ ปัจจัย เช่น สภาวะราคาน้ำมันในตลาดโลก ต้นทุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงน้ำมันในแต่ละประเทศ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของผู้จำหน่ายน้ำมันในแต่ละเมืองท่าต่างๆ เป็นต้น

การจัดหาและฝึกอบรมผู้ทำการในเรือ

ในการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือและงานสินค้าที่กำหนดโดยหน่วยงานต่างๆ เช่น องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO), แนวทางการปฏิบัติของอุตสาหกรรมเรือและสินค้าประเภทน้ำมัน และหน่วยงานราชการที่กำกับดูแลท่าเรือและการขนส่งทางเรือในแต่ละประเทศ

บริษัทฯ จัดหาผู้ทำการในเรือโดยการเปิดรับสมัครและแจ้งข่าวสารการรับสมัครไปยังช่องทางต่างๆ เช่น แจ้งผ่านพนักงานของบริษัท ,แจ้งข้อมูลผ่านศูนย์ฝึกอบรมวิชาชีพและโรงเรียนการเดินเรือต่างๆ ,ลงประกาศในวารสารที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ เป็นต้น บุคคลที่จะได้รับการบรรจุให้ทำหน้าที่ผู้ทำการในเรือจะต้องผ่านเกณฑ์การคัดเลือกที่สำคัญ เช่น

- ต้องมีใบอนุญาตหรือประกาศนียบัตรตามตำแหน่งที่ออกโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ต้องผ่านการอบรมหลักสูตรที่อนุมัติโดยกรมเจ้าท่า เพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับการเดินเรือสากลที่เกี่ยวข้อง
- ควรมีประสบการณ์ในตำแหน่งที่จะได้รับการบรรจุไม่น้อยกว่า 2 ปี
- ผ่านการทดสอบความรู้ที่จัดโดยบริษัทฯ และผ่านการสัมภาษณ์จากผู้บังคับบัญชาตามสายงาน
- สามารถสื่อสารภาษาอังกฤษได้ดี (สำหรับตำแหน่งนายเรือและนายประจำเรือ)
- ไม่เคยต้องโทษในคดีที่เกี่ยวข้องกับการลักทรัพย์ ฉ้อโกงเงินนายจ้าง คดีทำร้ายร่างกายหรือใช้ความรุนแรง และคดีที่เกี่ยวข้องกับการใช้สารเสพติด

ภายหลังการบรรจุให้เป็นผู้ทำการในเรือ บริษัทฯ จะจัดให้มีการอบรมเพื่อให้ผู้ทำการในเรือทุกคนรับทราบและเข้าใจระเบียบและวิธีการปฏิบัติงานที่ถูกต้อง ซึ่งรวมถึงการอบรมในเรื่องระบบปฏิบัติงานตามระบบบริหารงานความปลอดภัยของเรือ (International Safety Management System) โดยฝ่ายปฏิบัติการและฝ่ายควบคุมคุณภาพและความปลอดภัยของบริษัทฯ ยังกำหนดให้ผู้ทำการในเรือใหม่ต้องปฏิบัติงานร่วมกับผู้ทำการในเรือที่ทำหน้าที่มานานและมีประสบการณ์ เพื่อให้สามารถเรียนรู้การปฏิบัติงานจากการทำงานจริง (On the Job Training)

2.2 ธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ

ก) ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ผลิตภัณฑ์ (สินค้า) ที่บริษัทให้บริการขนส่ง

บริษัท ยังคงเน้นการให้บริการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) เป็นหลัก สินค้าที่ AMAL ให้บริการขนส่งปัจจุบันได้แก่ กลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิง ไบโอดีเซล B100 และเอทานอล

ลักษณะการให้บริการขนส่งสินค้า

ในการขนส่งสินค้าทางรถ AMAL ให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะเป็นรายเที่ยว โดยบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่งสินค้าทั้งหมด

เส้นทางการขนส่งสินค้าทางรถสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

ลักษณะการให้บริการ	ลูกค้า	รายละเอียดเส้นทาง
เส้นทางที่ขนส่งสินค้าเที่ยวเดียว (One Trip)	น้ำมันเชื้อเพลิง (กลุ่ม PTG)	รถบรรทุกทุกน้ำมันของบริษัท จะรับน้ำมันเบนซินหรือน้ำมันดีเซลจากโรงกลั่นน้ำมันของ บมจ. ไทยออยล์ (“TOP”) และไปส่งยังคลังน้ำมันของ บมจ. พีทีจี เอ็นเนอยี (“PTG”) จากนั้นจะกลับไปยังโรงกลั่นน้ำมันของ TOP เพื่อเริ่มขนส่งสินค้าในเที่ยวถัดไป
	เอทานอล (นอกกลุ่ม PTG)	รถบรรทุกทุกเอทานอลของบริษัท จะรับเอทานอลจากโรงงานผลิตของผู้ว่าจ้าง และไปส่งยังโรงกลั่นน้ำมันของ บมจ. ไทยออยล์ (“TOP”) จากนั้นจะกลับไปยังโรงงานผลิตเอทานอลของผู้ว่าจ้างเพื่อรอรับสินค้าในเที่ยวถัดไป
เส้นทางที่มีสินค้าเที่ยวขากลับ (Backhaul Cargo)	ไบโอดีเซล (นอกกลุ่ม PTG)	หลังจากรถบรรทุกทุกน้ำมันของบริษัทไปส่งน้ำมันดีเซลยังคลังน้ำมันของ บมจ. พีทีจี เอ็นเนอยี (“PTG”) จะมีรถบรรทุกทุกน้ำมันบางส่วนวิ่งกลับไปรับไบโอดีเซล (B100) จากโรงงานผู้ผลิต และไปส่งยังโรงกลั่นน้ำมันของ TOP เมื่อลงไบโอดีเซลเสร็จแล้วก็สามารถรอรับน้ำมันดีเซล เพื่อวิ่งงานเที่ยวถัดไป

AMAL ให้บริการขนส่งสินค้าในปี 2560-2562 เมื่อจำแนกตามประเภทสินค้า และลักษณะการให้บริการขนส่ง ดังนี้

ประเภทสินค้า	ปี 2561		ปี 2562		ปี 2563	
	จำนวน เที่ยววิ่ง	ร้อยละ	จำนวน เที่ยววิ่ง	ร้อยละ	จำนวน เที่ยววิ่ง	ร้อยละ
เที่ยววิ่งที่ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง	26,530	88.14	34,192	87.43	38,624	84.92
เที่ยววิ่งที่ขนส่งไบโอดีเซล (B100)	3,570	11.86	4,771	12.20	6,639	14.60
เที่ยววิ่งที่ขนส่งเอทานอล	-	-	145	0.37	220	0.48
รวม	30,100	100.00	39,108	100.00	45,483	100.00
เส้นทางที่ขนส่งสินค้าเที่ยวเดียว (One Trip)	26,530	88.14	34,337	87.80	38,844	85.40
เส้นทางที่มีสินค้าเที่ยวขากลับ (Backhaul Cargo) ^{1/}	3,570	11.86	4,771	12.20	6,639	14.60
รวม	30,100	100.00	39,108	100.00	45,483	100.00

หมายเหตุ: ^{1/} ในการขนส่งสินค้าในลักษณะที่มีสินค้าเที่ยวขากลับ (Backhaul Cargo) ประกอบไปด้วย เที่ยวขาไป ขนน้ำมันเชื้อเพลิงไปยังคลังน้ำมัน PTG และเที่ยวขากลับแวะรับไบโอดีเซล เพื่อนำไปส่งยังโรงกลั่นน้ำมัน TOP

ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้า

รถบรรทุกน้ำมันของ AMAL ที่เป็นรถเทรลเลอร์พ่วง 22 ล้อ สินค้าที่บรรทุกต้องมียานหนักไม่เกิน 30 ตัน ทำให้รถบรรทุกน้ำมันสามารถบรรทุกน้ำมันเบนซินได้ 45,000 ลิตร บรรทุกน้ำมันดีเซลได้ 42,000 ถึง 43,000 ลิตร บรรทุกไบโอดีเซลได้ 40,000 ลิตร และบรรทุกเอทานอล ได้ 44,000 ลิตร เนื่องจากสินค้าแต่ละชนิดมีความหนาแน่น (Density) ไม่เท่ากัน กองรถบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีอายุเฉลี่ยประมาณ 1- 6 ปี

ข. ตลาดและการแข่งขัน

กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

บริษัท เน้นการให้บริการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) ชนิดต่างๆ เป็นหลัก เนื่องจากเป็นสินค้าที่บริษัทมีประสบการณ์และความชำนาญในการขนส่ง และเป็นสินค้าที่สามารถใช้รถบรรทุกน้ำมันขนส่งได้เช่นเดียวกัน ดังนั้น บริษัทจึงกำหนดกลุ่มเป้าหมายไปยังกลุ่มผู้ประกอบการในธุรกิจต่างๆ ที่มีความต้องการขนส่งสินค้าเหลวชนิดต่างๆ เช่น

- (1) กลุ่มผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีความต้องการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทต่างๆ จากโรงกลั่นน้ำมันหรือคลังน้ำมันของผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ ไปยังคลังน้ำมันหรือจุดจำหน่ายน้ำมันของตนเอง
- (2) กลุ่มผู้ผลิตและจำหน่ายไบโอดีเซล B100 ที่มีความต้องการขนส่งไบโอดีเซล B100 จากโรงงานผลิต ไปยังโรงกลั่นน้ำมันหรือคลังน้ำมันของผู้ซื้อ/ผู้ขายไบโอดีเซล B100 ตกลงกันไว้
- (3) กลุ่มผู้ผลิตและจำหน่ายเอทานอล (Ethanol) หรือ เอทิลแอลกอฮอล์ (Ethyl Alcohol) ที่มีความต้องการขนส่งเอทานอลจากโรงงานผลิต ไปยังโรงกลั่นน้ำมันหรือคลังน้ำมันของผู้ซื้อ/ผู้ขายเอทานอลตกลงไว้

อย่างไรก็ตาม บริษัท อาจจะให้บริการขนส่งสินค้าประเภทอื่นนอกเหนือจากสินค้าเหลวได้ หากบริษัท พิจารณาแล้วเห็นว่า การให้บริการขนส่งดังกล่าวมีโอกาสในการเติบโตและสร้างรายได้และผลกำไรที่ดีให้กับบริษัทในระยะยาว

กลยุทธ์ทางการตลาด

บริษัท เน้นการให้บริการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) เป็นหลัก เนื่องจากเป็นตลาดเฉพาะกลุ่ม (Niche Market) และเป็นสินค้าที่บริษัท มีความคุ้นเคยในการบริหารจัดการ บริษัท เน้นการสร้างเชื่อมั่นของลูกค้าที่มีต่อการให้บริการขนส่งสินค้าของบริษัท เช่น

- 1) การใช้รถบรรทุกน้ำมันใหม่ในการให้บริการขนส่ง โดยเฉพาะการให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเป็นสินค้าอันตรายที่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นอย่างมาก
- 2) มีระบบการติดตามเพื่อช่วยให้ทราบตำแหน่งและพิกัดของรถ รวมถึงควบคุมความเร็วของรถแบบ Real time ด้วยอุปกรณ์ GPS Tracking และมีระบบช่วยติดตามและควบคุมการขนส่ง รวมถึงพนักงานขับรถ ด้วย VDO แบบ Real time ที่เรียกว่าระบบ One track MDVR เพื่อให้ผู้ว่าจ้างขนส่งเกิดความมั่นใจในด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการเดินทาง และป้องกันการสูญหายของสินค้าระหว่างทางขนส่ง
- 3) การนำข้อมูลตำแหน่งรถบรรทุกน้ำมันมาใช้ในการวางแผนการเดินทางเพื่อให้มั่นใจได้ว่ารถบรรทุกน้ำมันสามารถส่งมอบสินค้าได้ภายในเวลาที่ลูกค้ากำหนด
- 4) การกำหนดให้พนักงานขับรถมีหน้าที่ตรวจทานความถูกต้องของข้อมูลที่ระบุในเอกสารขนส่งสินค้า (ได้แก่ ชนิดและปริมาณสินค้าที่รับ/ส่ง สถานที่รับ/ส่งสินค้า เป็นต้น) กับข้อมูลที่ได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการเพื่อป้องกันความผิดพลาด
- 5) การกำหนดให้มีการใช้ซีล (Seal) ในการปิดผนึกว่าจ่ายสินค้าและช่องรับสินค้า เพื่อให้ลูกค้ามั่นใจได้ว่าจะไม่มีการปลอมปนหรือขโมยสินค้าในระหว่างการขนส่งสินค้า
- 6) มีการนำระบบ ERP โดยเลือกใช้ โปรแกรม Microsoft Dynamics Nav มาช่วยในการคำนวณค่าขนส่งและจัดการวางบิลเรียกเก็บเงินจากผู้ว่าจ้าง เพื่อให้เกิดความมั่นใจในการเรียกเก็บเงินจากค่าบริการรับจ้างขนส่ง

ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

- การสนับสนุนจากภาครัฐตามแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ตามแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ไทยแลนด์ 4.0 และข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอาเซียนของประเทศไทย เป็นปัจจัยหลักที่สนับสนุนการเติบโตของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย
- ข้อมูลรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2562 จากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การขนส่งสินค้าทางถนนยังคงเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 78.60 ในปี 2561 และร้อยละ 78.30 ในปี 2562
- ข้อมูลการใช้น้ำมันดีเซลและเบนซิน ภาคขนส่งในประเทศไทยพบว่าปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลในประเทศไทยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยปี 2563 ปริมาณการจำหน่ายกลุ่มน้ำมันเบนซินทั้งหมดมีจำนวน 11,709 ล้านลิตร ลดลงจากปี 2562 เท่ากับ 81.61 ล้านลิตร หรือร้อยละ 0.69 ขณะที่ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันดีเซล ในปี 2563 มีจำนวนทั้งหมด 23,946 ล้านลิตร ลดลงจากปี 2562 เท่ากับ 657 ล้านลิตร หรือร้อยละ 2.67 การบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงเล็กน้อยในปีนี้ เนื่องจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 และมาตรการควบคุมการระบาดด้านต่างๆ เช่น การปิดการเดินทางระหว่างประเทศ การปิดเมือง (City Lockdown) ทำให้ปริมาณการบริโภคน้ำมันลดลง แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาแนวโน้มตลอด 5 ปี พบว่าปริมาณการใช้น้ำมันมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสะท้อนถึงความต้องการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงไปยังสถานีบริการน้ำมันและผู้ใช้ น้ำมันที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ธุรกิจขนส่งสินค้าเลวทางรถมีแนวโน้มเติบโตขึ้น อีกทั้งราคาน้ำมันทั่วโลกมีการปรับตัวลงส่งผลให้ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น
- จากการที่คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ (กพช.) มีมติเห็นชอบส่งเสริมให้ใช้น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว B10 เป็นน้ำมันพื้นฐาน เริ่มบังคับใช้ 1 มกราคม 2563 ส่งผลให้ปริมาณการใช้ไบโอดีเซล (B100) เพิ่มขึ้นเป็น 6.20 ล้านลิตรต่อวัน จึงส่งเสริมให้มีความต้องการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและไบโอดีเซล B100 ในประเทศเพิ่มขึ้น

- จากสถิติของกรมการขนส่งทางบก พบว่า ปริมาณการจดทะเบียนรถทุกประเภทสะสมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา โดยปริมาณการจดทะเบียนสะสม ณ สิ้นปี 2561 เท่ากับ 1,122,057 คัน ปี 2562 เท่ากับ 1,149,68 คัน ปี 2563 จำนวน 1,173,801 คัน คิดเป็นการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยต่อปี (CAGR) เท่ากับร้อยละ 2.69 ต่อปี
- บริษัทฯ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการฟลิตรด้วยการพยายามหาสินค้าเที่ยววิ่งขากลับ (Backhaul Cargo) มากขึ้น โดยเฉพาะการขนไปโอดิเซล เพื่อเพิ่มรายได้และกำไรให้มากขึ้น
- บริษัทได้รับการรับรองระบบคุณภาพ ISO 9001

ค. การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

การจัดการรถบรรทุกน้ำมัน

บริษัท มีนโยบายในการจัดการรถบรรทุกน้ำมันใหม่เพื่อให้บริการขนส่งสินค้า แม้ว่ารถบรรทุกน้ำมันใหม่จะมีราคาและค่าเสื่อมราคาสูงกว่ารถบรรทุกน้ำมันมือสอง แต่รถบรรทุกน้ำมันใหม่มีอัตราการบริโภคน้ำมันต่ำกว่าเพราะเครื่องยนต์ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยกว่าและยังไม่เกิดการสึกหรอ รถบรรทุกน้ำมันใหม่มีโอกาสเสียหายจนต้องหยุดซ่อมน้อยกว่า บริษัทจึงสามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้ต่อเนื่องกว่า นอกจากนี้ บริษัท มีนโยบายในการสั่งซื้อรถบรรทุกน้ำมันในส่วนที่เป็นหัวลากจากผู้ผลิตหัวลากเพียง 2 ราย เพื่อลดความยุ่งยากในการบำรุงรักษาที่หลากหลายและการเก็บรักษาอะไหล่รถบรรทุกน้ำมันจำนวนมากจากการใช้รถหัวลากจากผู้ผลิตหลายราย เมื่อบริษัท ต้องการสั่งซื้อรถบรรทุกน้ำมัน เจ้าหน้าที่ฝ่ายจัดซื้อจะประสานงานไปยังตัวแทนจำหน่ายของผู้ผลิตหัวลากเพื่อสั่งซื้อรถหัวลากจูงโดยตรง และประสานงานไปยังผู้ผลิตหัวลากเพื่อส่งประกอบรถหางพ่วงรถบรรทุกน้ำมัน

การจัดหาผู้ให้บริการซ่อมบำรุงรถบรรทุกน้ำมัน

บริษัทกำหนดให้ฝ่ายซ่อมบำรุง จัดทำแผนการตรวจเช็คสภาพรถและอุปกรณ์ติดรถตามกำหนดระยะเวลา/ระยะทางที่ผู้ผลิตหัวลากและTrailer กำหนด ซึ่งบริษัทแยกเป็นชนิดรถหัวลากและTrailerได้ 4 ชนิดดังนี้

1. Volvo 370 FM11
2. Volvo 400 FM13
3. Isuzu 360 GXZ360
4. Heil Trailer HAL-P4525

โดยการซ่อมบำรุงแบ่งออกเป็น 2ชนิด

1. ซ่อมบำรุงภายนอก ในกรณีรถและTrailer ที่อยู่ในระยะประกันทางบริษัทจะส่งไปทำการซ่อมบำรุงรักษาตามศูนย์บริการของบริษัทผู้จำหน่ายที่มีความชำนาญ และจะส่งทางช่างของบริษัทเข้าไปอบรมและเรียนรู้ปฏิบัติงานร่วมกับช่างศูนย์บริการบริษัทผู้จำหน่าย เพื่อรองรับหลังการหมดระยะประกันหรือกรณีการเสียหายเร่งด่วน
2. ซ่อมบำรุงภายใน หลังจากการบำรุงรักษาหมดระยะประกันจากผู้แทน ของรถและTrailer เพื่อเป็นการลดขั้นตอนในการบำรุงรักษาให้รวดเร็ว และประหยัดค่าใช้จ่าย โดยทางบริษัทจะมีฝ่ายซ่อมบำรุงเป็นผู้ดูแล ส่วนทางช่างผู้ปฏิบัติงานของบริษัทได้ให้ทางผู้แทนผลิตภัณฑ์มาอบรมที่บริษัทหรือได้ส่งไปอบรมกับบริษัทเจ้าของผลิตภัณฑ์

การจัดหาอะไหล่และอุปกรณ์ที่สำคัญของรถบรรทุกน้ำมัน

บริษัท กำหนดให้มีการสำรองอะไหล่และอุปกรณ์ที่สำคัญของรถบรรทุกน้ำมัน เฉพาะรายการที่มีการใช้บ่อยครั้ง เช่น ยางรถยนต์ น้ำมันเครื่องและไส้กรอง ฯลฯ เป็นต้น ในการสั่งซื้ออะไหล่และอุปกรณ์ต่างๆ รวมถึงการเข้ารับบริการจากผู้ให้บริการเฉพาะด้าน บริษัท คัดเลือกจากผู้จำหน่ายหรือผู้ให้บริการที่มีรายชื่ออยู่ในทะเบียนรายชื่อผู้ขายสินค้าหรือผู้ให้บริการ

(Approved Vender List) ซึ่งเป็นผู้ขายหรือผู้ให้บริการที่ผ่านการพิจารณาคุณสมบัติและผ่านการประเมินตามที่บริษัท กำหนด โดยเปรียบเทียบราคาจำหน่าย สินค้าหรือบริการที่จำหน่าย และเงื่อนไขในการจำหน่ายอื่นๆ ของผู้จำหน่ายหรือผู้ ให้บริการตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป ยกเว้นในกรณี เร่งด่วน หรือมีผู้จำหน่ายหรือผู้ให้บริการเพียงรายเดียว

การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถบรรทุกน้ำมัน

ในการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง ให้กับรถบรรทุกน้ำมัน โดยทางบริษัทฯ ได้จัดสร้าง ถังน้ำมัน ขนาดถังละ 21,000 ลิตร จำนวน 2 ถัง ไว้ที่หน่วยงานศรีราชา โดยในปี 2561 ได้สร้างถังน้ำมันขนาด 16,000 ลิตร เพิ่มอีก 1 ถัง รวมเป็น 3 ถัง เพื่อรองรับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น โดยจะตกลงราคาซื้อขายกับผู้ขาย เป็นครั้ง ๆ ไปตามสภาวะราคาน้ำมันในตลาดสิงคโปร์ แต่ ทั้งนี้ราคาซื้อขายกันนั้นเป็นราคาขายส่ง (Wholesale) ทำให้ต้นทุนราคาน้ำมันของบริษัท ถูกกว่าการนำรถไปเติมที่ปั๊มทั่วไป อยู่ประมาณ 1.50 – 2.00 บาท/ลิตร โดยรถที่เข้ามาแวะพัก หรือจอดที่หน่วยงานศรีราชา สามารถเติมน้ำมันที่หน่วยงาน ก่อน ออกไปวิ่งรับงานตามที่ได้รับมอบหมาย ส่วนรถบรรทุกน้ำมันที่ไม่ได้มีเส้นทางวิ่งกลับมาที่ หน่วยงาน ศรีราชา สามารถเติมน้ำมันจากสถานีบริการน้ำมันรายใดก็ได้ที่อยู่บนเส้นทางเดินรถ (ยกเว้น การขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับ PTG ที่มีข้อตกลง ให้รถบรรทุกน้ำมันที่ให้บริการต้องเติมน้ำมันจากสถานีบริการน้ำมัน PT) เท่านั้น ทั้งนี้ บริษัท คัดเลือกสถานีบริการน้ำมัน จาก 1) สถานีบริการน้ำมันที่อยู่บนเส้นทางขนส่งสินค้า 2) ระยะห่างจากจุดเริ่มเดินรถหรือจุดพักรถก่อนหน้าที่เหมาะสม เพื่อให้พนักงานขับรถสามารถหยุดพักได้ตามเวลาที่กฎหมายกำหนด 3) สถานีบริการน้ำมันมีพื้นที่เหมาะสมสำหรับการเติมน้ำมันของรถบรรทุกขนาดใหญ่ และมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมสำหรับการหยุดพักรถ

การจัดหาและฝึกอบรมพนักงานขับรถ

บริษัทจัดหาพนักงานขับรถโดยการเปิดรับสมัครและแจ้งข่าวสารการรับสมัครไปยังช่องทางต่างๆ เช่น แจ้งผ่าน พนักงานของบริษัท (โดยเฉพาะพนักงานขับรถ) ลงประกาศในเว็บไซต์จัดหางานและหนังสือพิมพ์ เป็นต้น บุคคลที่จะได้รับการ บรรจุให้ทำหน้าที่พนักงานขับรถจะต้องผ่านเกณฑ์การคัดเลือกที่สำคัญ เช่น

- ต้องมีใบอนุญาตขับรถรถยนต์ประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นใบอนุญาตสำหรับขับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตราย
- ต้องมีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยเฉพาะรถขนส่งวัตถุอันตราย ไม่น้อยกว่า 2 ปี
- ผ่านการทดสอบความรู้เกี่ยวกับการขับรถบรรทุกขนาดใหญ่และการทดสอบการขับรถบรรทุกในภาคปฏิบัติ รวมถึงผ่านการสัมภาษณ์จากผู้บังคับบัญชา
- ไม่เคยต้องโทษในคดีที่เกี่ยวกับการลักทรัพย์ ฉ้อโกงเงินนายจ้าง คดีทำร้ายร่างกายหรือใช้ความรุนแรง และคดี ที่เกี่ยวกับการใช้สารเสพติด
- การอบรมกับกรมธุรกิจพลังงาน

ภายหลังการบรรจุให้เป็นพนักงานขับรถ บริษัทฯ จะจัดให้มีการอบรมเพื่อให้พนักงานขับรถทุกคนรับทราบและ เข้าใจระเบียบและวิธีการปฏิบัติงานที่ถูกต้อง ซึ่งรวมถึงการอบรมการขับขี่ที่ปลอดภัย และการระงับเหตุฉุกเฉินเบื้องต้นอันเกิด จากผลิตภัณฑ์ที่บรรทุก บริษัท กำหนดให้พนักงานขับรถใหม่ต้องปฏิบัติงานร่วมกับพนักงานขับรถที่ทำหน้าที่มานาน เพื่อให้ สามารถเรียนรู้การปฏิบัติงานจากการทำงานจริง (On the Job Training)และเป็นการประเมินความสามารถในการปฏิบัติงาน

การเพิ่มจำนวนรถบรรทุกน้ำมัน ระหว่างปี 2563

เดือน	จำนวนรถยกมา	จำนวนรถที่เพิ่ม	จำนวนรถที่มีไว้ใช้งาน	ปริมาณบรรทุก(ล้านลิตร)
มีนาคม	181	10	191	8.46
พฤษภาคม	191	10	201	9.05
มิถุนายน	201	15	216	9.72
พฤศจิกายน	216	19	235	10.58

ผลสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าประจำปี 2563

ลำดับที่	รายชื่อลูกค้า	% ความพึงพอใจ
1	บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด	85.71%
2	บริษัท น้ำมันพืชปทุม จำกัด	88.39%
3	บริษัท พีพีพี กรีน คอมเพล็กซ์ จำกัด	98.21%
4	บริษัท เอไอ เอนเนอร์จี จำกัด	98.21%
5	บริษัท อี 85 จำกัด	98.21%
6	บริษัท อีเอส เพาเวอร์ จำกัด	100.00%
เฉลี่ย		93.97%

โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้	ปี 2561		ปี 2562		ปี 2563	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการให้บริการ						
1.1 การขนส่งสินค้าทางเรือ (บมจ. อาม่า มารีน)	1,287.71	72.84	1,269.02	66.57	1,168.18	64.73
1.2 การขนส่งสินค้าทางรถ (บจก. เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์)	486.26	27.51	630.69	33.08	639.11	35.41
รวมรายได้จากการให้บริการ	1,773.97	100.35	1,899.71	99.65	1,807.29	100.13
รายได้อื่น ^{1/}	(6.21)	(0.35)	6.69	0.35	(2.48)	(0.13)
รวมรายได้	1,767.76	100.00	1,906.40	100.00	1,804.81	100.00

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

3. ปัจจัยความเสี่ยง

ความเสี่ยงที่อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท มีดังนี้

1. ความเสี่ยงที่เกิดจากปัจจัยมหภาค

1.1 ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและเรือบรรทุกน้ำมัน ถือเป็นต้นทุนหลักที่สำคัญสำหรับธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางรถ โดยเฉพาะในช่วงต้นปี 2563 ที่ IMO (International Maritime Organization) หรือ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งของสหประชาชาติ บังคับใช้กฎหมายใหม่เกี่ยวกับมาตรฐานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อการเดินเรือทางทะเล โดยกำหนดให้เรือขนส่งลดปริมาณการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์หรือกำมะถันเหลือ 0.5% ซึ่งทำให้ราคาน้ำมันกำมะถันต่ำ 0.5% ทะยานขึ้นอย่างมาก นอกจากนี้ การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทั่วโลกและมาตรการควบคุมการระบาดต่างๆ เช่น การปิดการเดินทางระหว่างประเทศ การปิดเมือง (City Lockdown) มาตรการ Social Distancing มีผลให้ราคาน้ำมันลดลงอย่างมาก

สำหรับการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัทให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะรายเที่ยว (Voyage Charter) โดยบริษัทจะตกลงอัตราค่าขนส่งสินค้ากับผู้เช่าเรือ (Charterer) ผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) และนายหน้าจะแจ้งให้ลูกค้าพิจารณาและเจรจาอัตราค่าขนส่งสินค้าต่อไป เมื่อลูกค้าตกลงรับอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าที่บริษัทเสนออัตราค่าบริการขนส่งดังกล่าวก็จะใช้อ้างอิงในการให้บริการขนส่งสินค้าตลอดไปจนกว่าจะมีการเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้ หากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและ/หรืออัตราแลกเปลี่ยนระหว่างสกุลเงินบาทกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐมีการปรับเพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างมีนัยสำคัญ บริษัทกับผู้เช่าเรือจะร่วมกันเจรจา (ผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ) เพื่อปรับเพิ่มหรือลดอัตราค่าขนส่งสินค้าเพื่อให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังมีการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันด้วยการทำสัญญากำหนดราคาน้ำมันล่วงหน้า (Fixed Forward Price) ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงของการผันผวนของราคาน้ำมันได้มากขึ้น

ดังนั้น การปรับอัตราค่าขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้บริษัทและผู้ว่าจ้างมั่นใจได้ว่าอัตราค่าขนส่งสินค้าจะอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเป็นธรรมสำหรับบริษัทและผู้ว่าจ้าง

1.2 ความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติ – สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

สำหรับการเดินเรือในทะเล พายุฝนเป็นภัยธรรมชาติที่สำคัญที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินหรืออาจส่งผลให้การขนส่งสินค้าเกิดความล่าช้าได้ บริษัทจึงกำหนดให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัททุกลำต้องติดตั้งอุปกรณ์โทรพิมพ์สำหรับรับข้อมูลการเตือนภัยและพยากรณ์อากาศที่เรียกว่า NAVTEX (Navigational Telex) และการติดต่อสอบถามข้อมูลสภาพอากาศกับชายฝั่งหรือเรือลำอื่นที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงผ่านวิทยุสื่อสารย่านความถี่ VHF และ MF/HF ทั้งนี้ นายเรือ (Master) จะนำข้อมูลพยากรณ์อากาศที่ได้ในแต่ละวันมาใช้ประกอบการจัดทำแผนการเดินทาง (Passage Planning) และทบทวนแผนการเดินทางในแต่ละวัน หากเส้นทางเดินเรือมีความเสี่ยงที่จะเผชิญกับสภาพอากาศที่ผิดปกติ นายเรือสามารถปรับเส้นทางเดินเรือเพื่อหลีกเลี่ยงพายุฝนและลมมรสุมที่รุนแรง ในกรณีที่นายเรือเห็นว่าไม่สามารถหลีกเลี่ยงพายุฝนและลมมรสุมได้ อาจจอดพักเรือใกล้เกาะขนาดใหญ่ที่อยู่ใกล้ที่สุด หรืออาจเดินเรือย้อนกลับเส้นทางที่ผ่านมาได้ ทั้งนี้ นายเรือต้องแจ้งให้ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการที่ประจำอยู่ที่บริษัททราบข้อมูลการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินเรือและช่วงเวลาที่จะถึงท่าเรือปลายทาง

บริษัทเชื่อมั่นว่าประสบการณ์การเดินเรือของบริษัทมากกว่า 20 ปี สามารถบริหารจัดการการเดินเรือในกรณีที่สภาพอากาศผิดปกติได้อย่างเหมาะสม ที่ผ่านมามีบริษัทไม่เคยได้รับความเสียหายจากภัยธรรมชาติอย่างมีนัยสำคัญกับทรัพย์สินและสินค้าที่ขนส่ง

1.3 ความเสี่ยงจากมาตรการและข้อกำหนดของหน่วยงานราชการในประเทศที่ตั้งท่าเรือ ที่อาจส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจของบริษัท

การให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือของบริษัททั้งหมดเป็นการให้บริการในต่างประเทศ โดยบริษัทรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศหนึ่งและนำไปส่งยังท่าเรือปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งแต่ละประเทศที่บริษัทนำเรือเข้าเทียบท่าจะมีส่วนควบคุมเรือในเมืองท่า (Port State Control) ทำหน้าที่ตรวจเรือที่เข้ามายังเมืองท่าต่างๆ โดยจะพิจารณาทั้งส่วนของโครงสร้างตัวเรือ อุปกรณ์ความปลอดภัยประจำเรือ ผู้ทำการในเรือ และเอกสารการเดินเรือ ว่าถูกต้องตามกฎระเบียบข้อบังคับสากล เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในเรือ (SOLAS) อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ (MARPOL) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของผู้ทำการในเรือ (STCW) เป็นต้น หากมีข้อบกพร่องร้ายแรงอาจทำให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีลำนั้นไม่สามารถจอดเทียบท่าได้ หรือไม่สามารถรับส่งสินค้า หรือไม่สามารถเดินเรือออกจากท่าได้ บริษัทอาจมีความเสี่ยงที่ไม่สามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้ตามที่ตกลงไว้กับลูกค้า หากบริษัทไม่สามารถปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ และข้อบังคับสากลดังกล่าว

ทั้งนี้ บริษัทตระหนักถึงความสำคัญในการปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยฝ่ายปฏิบัติการทำหน้าที่ติดตามการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบและข้อบังคับสากล และ กฎระเบียบและข้อบังคับเฉพาะที่กำหนดโดยแต่ละประเทศ (ถ้ามี) เพื่อให้บริษัทสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ อย่างต่อเนื่อง ที่ผ่านมา ในการสุ่มตรวจเรือของเจ้าหน้าที่ส่วนควบคุมเรือในเมืองท่า (Port State Officer) ในแต่ละประเทศ บริษัทไม่เคยถูกตรวจพบว่าปฏิบัติผิดกฎระเบียบและข้อบังคับร้ายแรงจนเป็นเหตุให้ถูกห้ามไม่ให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทเดินเรือเข้า/ออกท่าเรือ หรือห้ามไม่ให้รับ/ส่งสินค้า

1.4 ความเสี่ยงจากเหตุโจรสลัดและการปล้นสะดมของโจรสลัด – สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

ในการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือโดยทั่วไป เรือบรรทุกสินค้ามีความเสี่ยงที่จะถูกโจรสลัดเข้าโจมตีเพื่อปล้นสะดมสินค้าในเรือหรือสิ่งของมีค่าของลูกเรือ หรือจับตัวลูกเรือและยึดเรือบรรทุกสินค้าเพื่อเรียกค่าไถ่ ที่ผ่านมามีรายงานการโจมตีของโจรสลัดในหลายพื้นที่ เช่น บริเวณอ่าวโซมาเลีย บริเวณทะเลอาราเบียน บริเวณมหาสมุทรอินเดีย และบริเวณช่องแคบมะละกา เป็นต้น นอกจากนี้ การจอดเรือบรรทุกสินค้าที่ท่าเรือในเมืองต่างๆ มีความเสี่ยงที่จะเกิดเหตุโจรสลัดสินค้าหรือสิ่งของมีค่าของลูกเรือได้เช่นกัน

แม้ว่าบริเวณช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นพื้นที่ที่เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทเดินเรือผ่านเป็นประจำ จะเกิดเหตุไม่บ่อยและไม่รุนแรงเท่ากับพื้นที่อื่น ประกอบกับสินค้าที่บริษัทขนส่งเป็นผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ซึ่งไม่เป็นที่ต้องการของกลุ่มโจรสลัดเท่ากับน้ำมันเชื้อเพลิง อย่างไรก็ตาม บริษัทได้กำหนดให้มีแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ (Ship Security Plan: SSP) ซึ่งระบุถึงวิธีปฏิบัติในการรักษาความปลอดภัยในเรื่องต่างๆ รวมถึงการป้องกันเหตุโจรสลัดและการปล้นสะดมของโจรสลัด โดยแผนดังกล่าวจะต้องได้รับความเห็นชอบจากเจ้าพนักงานตรวจเรือของกรมเจ้าท่า และสอดคล้องกับมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวปฏิบัติที่กำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ทั้งนี้ ตามแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ (SSP) บริษัทกำหนดให้มีการจัดเวรยามเฝ้าระวังและเตือนภัยเมื่อตรวจพบความผิดปกติของเรือลำอื่นที่อยู่ในรัศมีโดยรอบและมีการกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติเมื่อตรวจพบความผิดปกติ เช่น

- 1) การแจ้งผู้ทำการในเรือเพื่อเตรียมพร้อมรับมือกับเหตุการณ์
- 2) การแจ้งเตือนเรือที่เคลื่อนที่เข้าหาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทเพื่อส่งสัญญาณให้เรือดังกล่าวทราบ ว่าผู้ทำการในเรือได้สังเกตถึงความผิดปกติและเตรียมเฝ้าระวังแล้ว

- 3) การเคลื่อนที่ออกจากเรือที่เคลื่อนที่เข้ามา
- 4) การแจ้งข้อมูลกลับมายังบริษัท และ
- 5) การขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการที่ดูแลรักษาชายฝั่งในน่านน้ำที่เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทเดินเรืออยู่ เป็นต้น

นอกจากนี้ บริษัทยังศึกษาและกำหนดให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทเดินเรือในเส้นทางและช่วงเวลาที่มีความปลอดภัย เช่น การไม่เดินเรือเข้าพื้นที่เสี่ยงในเวลากลางคืน เนื่องจากการสังเกตสิ่งผิดปกติจะทำได้ยาก เป็นต้น สำหรับการจอดเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีที่ท่าเรือในเมืองต่างๆ บริษัทกำหนดให้มีการจัดเวรยามเฝ้าระวังและเตือนภัยเมื่อตรวจพบความผิดปกติของบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องที่เข้าใกล้เรือ

บริษัทยังได้ติดตามข้อมูลเกี่ยวกับการปล้นสะดมของโจรสลัดที่เผยแพร่โดยศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (“หน่วยงาน ศรชล.”) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นตามมติของสภามันคงแห่งชาติ เพื่อทำหน้าที่ป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายทางทะเลต่างๆ (ซึ่งรวมถึง การป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด) และปฏิบัติการกิจอื่นตามที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล ทั้งนี้ บริษัทได้นำข้อมูลและสถิติการเกิดเหตุมาใช้ประกอบการวางแผนการเดินทาง โดยบริษัทได้ส่งตัวแทนฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมกับทาง ศรชล. เมื่อมีการจัดประชุมหารือทุกครั้ง

ดังนั้น บริษัทเชื่อมั่นว่าการบริหารจัดการการเดินทางในปัจจุบันเพียงพอสำหรับการป้องกันความเสี่ยงจากเหตุโจรสลัดและการปล้นสะดมของโจรสลัด ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทไม่เคยได้รับความเสียหายในทรัพย์สินและสินค้าที่ขนส่ง และไม่เคยสูญเสียเจ้าหน้าที่ประจำเรือจากเหตุโจรสลัดและการปล้นสะดมของโจรสลัด

2. ความเสี่ยงจากการประกอบธุรกิจและการดำเนินงานของบริษัท

2.1 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) – สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

ในธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) เป็นบุคคลที่มีบทบาทสำคัญทำหน้าที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้เช่าเรือ (Charterer) ซึ่งหมายถึงลูกค้าของบริษัทและเจ้าของเรือ (Ship Owner) ซึ่งหมายถึง บริษัทเนื่องจากนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือจะทราบความต้องการของทั้ง 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 ไม่เป็นบุคคลเกี่ยวโยงกับบริษัท บริษัทจึงถือได้ว่ามีความเสี่ยงจากการพึ่งพิงนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือเพียงรายเดียว เนื่องจากบริษัทอาจสูญเสียลูกค้าที่ติดต่อผ่านกลุ่มบริษัท MEGAPORTS ได้หากกลุ่มบริษัท MEGAPORTS ไม่แนะนำให้ลูกค้าใช้บริการขนส่งสินค้ากับบริษัทต่อไป

สาเหตุที่บริษัทติดต่อกับกลุ่มบริษัท MEGAPORTS เป็นนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือเพียงรายเดียว เนื่องจากในอดีตบริษัทเคยติดต่อกับนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือหลายราย ซึ่งแต่ละรายก็จะมีขีดความสามารถหรือศักยภาพในการจัดหาสินค้าและติดต่อลูกค้าที่แตกต่างกัน รวมถึงมีการให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกที่แตกต่างกันไป ที่ผ่านมา บริษัทเลือกที่จะพัฒนาความสัมพันธ์กับกลุ่มบริษัท MEGAPORTS เพราะมีศักยภาพในการให้บริการและสามารถทำหน้าที่ให้บริษัทได้ดังต่อไปนี้

- 1) สามารถติดต่อกับลูกค้าได้เป็นจำนวนมาก ทำให้บริษัทสามารถเลือกให้บริการกับลูกค้าที่ให้อัตราค่าขนส่งที่ดีได้ และสามารถวางแผนการจัดหาสินค้าและลูกค้าได้อย่างต่อเนื่อง
- 2) มีประสบการณ์ในธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือเป็นเวลานานจึงสามารถคัดเลือกและแนะนำลูกค้าที่มีฐานะทางการเงินที่ดีให้กับบริษัทได้ ทำให้บริษัทลดความเสี่ยงที่จะไม่สามารถเรียกเก็บเงินค่าบริการขนส่งสินค้าจากลูกค้าลงได้
- 3) ทำหน้าที่ประสานงานกับตัวแทนเจ้าของเรือ (Ship Agent) ที่ท่าเรือต้นทางและปลายทางได้ทำให้การนำเรือเข้าเทียบท่าและการรับ/ส่งสินค้าเป็นไปอย่างราบรื่น
- 4) ดำเนินการชำระค่าใช้จ่ายในการนำเรือเข้าเทียบท่าตามที่ตัวแทนเจ้าของเรือเรียกเก็บ แล้วจึงเรียกเก็บกับบริษัทในภายหลัง ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกและประหยัดค่าธรรมเนียมธนาคารให้กับบริษัทได้

อย่างไรก็ตาม บริษัทเชื่อมั่นว่าการมีกลุ่มบริษัท MEGAPORTS เป็นนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือเพียงรายเดียวไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทในระยะยาว เนื่องจากที่ผ่านมาบริษัทและกลุ่มบริษัท MEGAPORTS มีการพัฒนาความสัมพันธ์ทางการค้ากันมาอย่างต่อเนื่อง โดยกลุ่มบริษัท MEGAPORTS ได้แนะนำลูกค้าให้ใช้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทเพิ่มขึ้นในแต่ละปี

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

- 1) การจัดส่งสินค้าได้ตามกำหนดระยะเวลาที่ตกลงไว้กับลูกค้า
- 2) การเก็บรักษาสินค้าไม่ให้เกิดการปนเปื้อน
- 3) การควบคุมดูแลสินค้าไม่ให้เกิดการสูญหายเกินกว่าที่กำหนด
- 4) การดูแลรักษาเรือ เครื่องจักรกลภายในเรือ และถังสินค้าให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมให้บริการอยู่ตลอดเวลา ซึ่งผู้เช่าเรือ (Charterer) สามารถประเมินได้จากผลการปฏิบัติงานในช่วงที่ผ่านมา รวมถึงข้อร้องเรียนจากผู้รับสินค้า (Consignee) ที่ท่าเรือปลายทาง

ทั้งนี้ บริษัทมั่นใจว่าลูกค้าของบริษัท (รวมถึงลูกค้าที่ติดต่อผ่านกลุ่มบริษัท MEGAPORTS) เชื่อมั่นในคุณภาพการให้บริการของบริษัท

2.2 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่ – สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

ปัจจุบัน บริษัทให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือกับผู้เช่าเรือ (Charterer) รายใหญ่ 5 ราย ได้แก่

- 1) ICOF SHIP CHARTERING PTE LTD
- 2) ASTRA-KLK PTE LTD
- 3) NOVA CARRIERS (SINGAPORE) PTE LTD (NOVA)
- 4) APICAL VIETNAM OILS&FATS PTE LTD (AVOF)
- 5) BORNEO AGRI-RESOURCES INTERNATIONAL PTE LTD (BARI)

บริษัทจึงถือได้ว่ามีความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่ หากลูกค้ารายใหญ่รายใดรายหนึ่งไม่ใช้บริการขนส่งสินค้าทางเรือกับบริษัทต่อไป บริษัทอาจไม่สามารถหาลูกค้ารายใหม่ทดแทนได้ ส่งผลให้รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือลดลงอย่างมีนัยสำคัญได้

บริษัทเชื่อว่าการให้บริการขนส่งสินค้ากับลูกค้ารายใหญ่น้อยราย ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทในระยะยาว เนื่องจากลูกค้ารายใหญ่อ้างว่าเป็นผู้จำหน่ายน้ำมันปาล์มที่สำคัญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียใต้ จึงมีความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางเรืออย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ บริษัทเชื่อมั่นว่าที่ผ่านมาบริษัทสามารถให้บริการที่มีคุณภาพกับลูกค้าได้อย่างสม่ำเสมอ เช่น

- 1) บริษัทจัดส่งสินค้าได้ตามกำหนดระยะเวลาที่ตกลงไว้กับลูกค้า เพราะการส่งมอบที่ล่าช้ากว่าแผนอาจทำให้ลูกค้าเสียค่าปรับหรือสูญเสียความเชื่อมั่นจากผู้ซื้อสินค้าของลูกค้าได้
- 2) บริษัทเก็บรักษาสินค้าไม่ให้เกิดการปนเปื้อน (Contamination) ระหว่างการขนส่ง เนื่องจากสินค้าที่บริษัทขนส่งเป็นน้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชที่ใช้ในการบริโภค (Food Grade) การปนเปื้อนของสิ่งแปลกปลอมต่างๆ อาจทำให้น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชมีคุณสมบัติต่ำกว่าที่ลูกค้าตกลงไว้กับผู้ซื้อของลูกค้า จึงอาจถูกปฏิเสธการรับสินค้าและสร้างความเสียหายให้กับลูกค้าได้
- 3) บริษัทมีการควบคุมและดูแลสินค้าไม่ให้เกิดการสูญหายเกินกว่าปริมาณที่กำหนด โดยที่ผ่านมามีบริษัทไม่เคยได้รับการร้องเรียนเรื่องการสูญหายของสินค้าจากลูกค้า ทำให้ลูกค้ามั่นใจได้ว่าสินค้าที่บริษัทขนส่งจะส่งถึงผู้ซื้อสินค้าของลูกค้าได้ตามจำนวนที่ตกลงกันไว้
- 4) บริษัทดูแลรักษาเรือ เครื่องจักรกลภายในเรือ และถังสินค้าให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมให้บริการ ทำให้เกิดความมั่นใจของผู้รับสินค้าปลายทาง

บริษัทมีความเชี่ยวชาญ ชำนาญและมีประสบการณ์ยาวนานในการขนส่งสินค้า ดังนั้นบริษัทเชื่อว่าลูกค้าของบริษัทจะใช้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีแนวโน้มที่จะใช้บริการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นตามความต้องการนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี

2.3 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่ – สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

ปัจจุบัน AMAL ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือกับลูกค้าเพียง 2 ราย ได้แก่

- 1) บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน) (“PTG”) ซึ่งเป็นผู้ค้าปลีกและค้าส่งน้ำมันเชื้อเพลิง โดยขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงจากโรงกลั่นที่ PTG ซื่อน้ำมันไปยังคลังน้ำมันของ PTG
- 2) ผู้ผลิตไบโอดีเซล B100 ขนาดใหญ่รายหนึ่ง โดยขนส่งไบโอดีเซล B100 จากโรงงานผลิตไปยังโรงกลั่นน้ำมันที่สั่งซื้อไบโอดีเซล B100
- 3) ผู้ผลิตเอทานอล โดยขนส่งจากโรงงานผลิตไปยังโรงกลั่นน้ำมัน

บริษัทจึงถือได้ว่ามีความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่ หากลูกค้ารายใดรายหนึ่งไม่ใช้บริการขนส่งสินค้ากับ AMAL และไม่สามารถหาลูกค้ารายใหม่ทดแทนได้ รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรืออาจลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ตาม บริษัทมีแผนที่จะให้ AMAL เพิ่มจำนวนลูกค้าโดยขยายการให้บริการขนส่งไปยังสินค้าประเภทอื่นนอกเหนือจากน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 เช่น ผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์ม ได้แก่ น้ำมันปาล์มดิบ (CPO) น้ำมันปาล์มกึ่งบริสุทธิ์ (RBDPO) และน้ำมันปาล์มบริโภค (Palm Olein) เป็นต้น และ เอทานอล (Ethanol) รวมถึงสินค้าเหลวประเภทอื่นๆ เพื่อให้ขนส่งสินค้าที่หลากหลายมากขึ้น และสามารถเพิ่มอัตราการใช้รถได้มากขึ้น ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าเหลวเพียงอย่างเดียวทำให้บริษัทไม่จำเป็นต้องลงทุนซื้อรถบรรทุกสินค้าหลายประเภท ดังนั้น บริษัทคาดว่าจำนวนลูกค้าของ AMAL จะทยอยเพิ่มขึ้นตาม

การเติบโตของธุรกิจและลดการพึ่งพิงลูกค้ารายใดรายหนึ่งลงได้ โดยในปี 2563 AMAL มีรายได้จากการขนส่งสินค้าให้ลูกค้ารายอื่นนอกจาก PTG ประมาณ 15% ของรายได้ทั้งหมด (ปี 2562 รายได้จากลูกค้ารายอื่นประมาณ 10%)

2.4 ความเสี่ยงจากการที่ไม่มีสัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้าระยะยาว – สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

สำหรับธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัทให้บริการขนส่งสินค้ากับผู้เช่าเรือ (Charterer) ในลักษณะเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) คือ การให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทางแต่ละครั้งตามที่ผู้เช่าเรือได้แจ้งความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าให้บริษัททราบผ่านทางนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Ship Broker) ทั้งนี้ การที่บริษัทไม่มีการทำสัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้าระยะยาว ในขณะที่บริษัทมีการลงทุนเพื่อเพิ่มจำนวนเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีหลายลำในช่วงที่ผ่านมาและที่คาดว่าจะลงทุนเพิ่มในอนาคต ส่งผลให้บริษัทมีความเสี่ยงที่ผลการดำเนินงานจะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ หรืออาจไม่สามารถชำระเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่กู้ยืมเพื่อลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีได้ ในกรณีบริษัทไม่สามารถให้บริการขนส่งสินค้ากับผู้เช่าเรือได้มากเพียงพอ

อย่างไรก็ตาม ผู้เช่าเรือที่เป็นลูกค้าหลักของบริษัทเป็นผู้นำน้ำมันปาล์มขนาดใหญ่ จึงมีความต้องการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มให้กับผู้นำเข้าน้ำมันปาล์มอย่างต่อเนื่อง บริษัทได้พัฒนาความสัมพันธ์กับผู้เช่าเรือมาเป็นเวลานานจากการให้บริการที่มีคุณภาพกับลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ ส่งผลให้ผู้เช่าเรือที่เป็นลูกค้าหลักของบริษัทใช้บริการขนส่งสินค้าทางเรือกับบริษัทอย่างต่อเนื่องและเพิ่มขึ้นในช่วงที่ผ่านมา บริษัทจึงเชื่อมั่นว่าผู้เช่าเรือที่เป็นลูกค้าหลักของบริษัทจะใช้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทต่อไปในระยะยาว แม้ว่าบริษัทจะไม่มีการทำสัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้าระยะยาวกับผู้เช่าเรือ

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

2.5 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 และน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง บริษัทก็ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าเฉพาะกลุ่มเป็นอย่างดี บริษัทกำลังศึกษาและวางแผนความเป็นไปได้ที่จะขยายการให้บริการขนส่งสินค้าไปยังสินค้ากลุ่มอื่นๆ ที่นอกเหนือจากที่ขนส่งอยู่ในปัจจุบัน รวมถึงการให้บริการในรูปแบบอื่นเพื่อมุ่งสู่การเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์อย่างครบวงจร บริษัทเชื่อว่าจะสามารถลดผลกระทบความเสี่ยงดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่บริหารจัดการได้

2.6 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคลากรที่มีประสบการณ์เฉพาะด้านของบริษัท

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

บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคลากรที่มีประสบการณ์เฉพาะด้าน บริษัทจึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากรเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ และประสิทธิภาพในการทำงาน โดยบริษัทจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานในแต่ละหน่วยงานอย่างต่อเนื่อง และส่งเสริมให้พนักงานภายในหน่วยงานแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ทำงาน รวมถึงกำหนดให้เจ้าหน้าที่แผนกทรัพยากรบุคคลวางแผนและติดตามการอบรมและเข้ารับการทดสอบเพื่อรับใบอนุญาตหรือต่ออายุใบอนุญาตของพนักงาน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าพนักงานของบริษัทเข้าใจและสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบและวิธีปฏิบัติใหม่ๆ ที่ปรับเปลี่ยนในแต่ละปีได้

นอกจากการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความชำนาญ บริษัทยังตระหนักถึงความสำคัญในการรักษาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ บริษัทจึงได้มีการพิจารณาและกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมให้กับพนักงาน โดยอ้างอิงจากอัตราค่าตอบแทนในอุตสาหกรรมเดียวกัน เพื่อจูงใจให้บุคลากรของบริษัททำงานร่วมกับบริษัทในระยะยาว และพิจารณาเลื่อนขั้นให้กับพนักงานที่มีความรู้ความสามารถให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม ให้สามารถใช้ความรู้ความสามารถในการพัฒนาบริษัทได้เต็มความสามารถ ดังนั้นบริษัทคาดว่าความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคลากรที่มีประสบการณ์เฉพาะด้านของบริษัทจะไม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจในอนาคต

2.7 ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสินค้า

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

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

- 1) การเดินยามเพื่อตรวจดูความเรียบร้อยของจุดเสี่ยงที่อาจเกิดเพลิงไหม้ทุกๆ 4 ชั่วโมง
- 2) การสุ่มตรวจเจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือเพื่อตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์หรือตรวจหาสารเสพติดอย่างสม่ำเสมอ
- 3) การตรวจสอบและทดสอบเครื่องมือและอุปกรณ์การเดินเรือเป็นประจำทุกเดือน
- 4) การตรวจสอบสภาพอากาศและความพร้อมของเรือก่อนออกจากท่าเรือต้นทางและก่อนเข้าท่าเรือปลายทางเป็นต้น

สำหรับการขนส่งสินค้าทางรถ บริษัทกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางรถ โดยกำหนดให้พนักงานขับรถต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เช่น

- 1) การกำหนดให้พนักงานขับรถต้องเดินรถไม่เกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน และต้องหยุดพักรถเป็นเวลา 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

นอกจากนี้ บริษัทได้ทำประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทและ AMAL สำหรับการให้บริการขนส่งทางเรือ บริษัทได้ทำประกันภัยเรือและเครื่องจักร (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 ที่ผ่านมาระบบบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทไม่เคยประสบอุบัติเหตุร้ายแรงใดๆ

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

บริษัทเชื่อว่ามาตรการต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้น จะช่วยลดความเสี่ยงและความเสียหายจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสินค้าให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

2.8 ความเสี่ยงจากการจอตรอรับ/ส่งสินค้าจากความไม่พร้อมของท่าเรือหรือลูกค้า

การให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือในบางครั้ง อาจเกิดเหตุการณ์ที่เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีไม่สามารถรับ/ส่งสินค้าได้เมื่อไปถึงท่าเรือ จากหลายสาเหตุ เช่น

- 1) ลูกค้าไม่พร้อมรับ/ส่งสินค้า เนื่องจากสินค้าไม่พร้อมส่ง หรือเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการรับ/ส่งสินค้าไม่ครบถ้วน
- 2) ท่าเรือที่กำหนดให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีไปรับ/ส่งไม่พร้อมให้เรือเข้าเทียบท่า ซึ่งอาจเกิดจากข้อจำกัดของท่าเรือที่ไม่สามารถรองรับการรับ/ส่งสินค้าจากเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีจำนวนมากได้
- 3) ถึงสำหรับบรรจุสินค้าที่ท่าเรือปลายทางเต็มจึงไม่สามารถรับสินค้าจากเรือได้ เป็นต้น ทั้งนี้ ในกรณีที่เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีต้องจอตรอที่ท่าเรือเป็นเวลานาน บริษัทจะได้รับผลกระทบจากค่าใช้จ่ายที่เพิ่มสูงขึ้นจากการจอตรอ นอกจากนี้ การจอตรอที่ท่าเรือเป็นเวลานานอาจส่งผลกระทบต่อแผนการรับส่งสินค้าในเที่ยวถัดไปจนอาจทำให้บริษัทเสียโอกาสในการให้บริการขนส่งสินค้ากับลูกค้ารายอื่นที่เปลี่ยนไปใช้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีจากเจ้าของเรือรายอื่น เนื่องจากไม่สามารถรอเรือของบริษัทได้

บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการจอตรอรับ/ส่งสินค้าจากความไม่พร้อมของท่าเรือหรือลูกค้า บริษัทจึงเรียกเก็บค่าเสียเวลา (Demurrage Charge) จากการจอตรอเกินเวลาที่กำหนด โดยคิดในอัตราค่าเสียเวลาต่อวัน หรือต่อชั่วโมงที่ต้องจอตรอ ที่ผ่านมารการจอตรอรับ/ส่งสินค้าเกินกว่ากำหนดส่วนใหญ่เกิดขึ้นที่ท่าเรือในประเทศเมียนมา บริษัทจึงได้เจรจากับผู้เช่าเรือผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) เพื่อกำหนดอัตราค่าเสียเวลา (Demurrage Charge) ให้เหมาะสมกับความล่าช้าที่เกิดขึ้นจริง ดังนั้น บริษัทเชื่อว่าบริษัทสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงจากการจอตรอรับ/ส่งสินค้าจากความไม่พร้อมของท่าเรือหรือลูกค้าให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมได้

2.9 ความเสี่ยงจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 หรือ โควิด-19

ในปี 2563 สถานะเศรษฐกิจทั่วโลกได้รับผลกระทบอย่างหนักจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 หรือ โควิด-19 ส่งผลให้ทั่วโลกต้องบังคับใช้มาตรการที่เข้มข้นเพื่อควบคุมการระบาด อาทิ มาตรการปิดเมืองหรือล็อกดาวน์ ที่ส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจหยุดชะงัก อย่างไรก็ตามบริษัทมีการจัดทำแผนรับสถานการณ์ฉุกเฉินจากภัยพิบัติจากโรคไวรัสโควิด-19 (Covid-19 Contingency Plan) เพื่อบรรเทาผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจให้ได้มากที่สุดโดยมีการเฝ้าระวังและติดตามผลกระทบอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินต่อไปได้

3. ความเสี่ยงด้านการเงิน

3.1 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

ในการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัทติดต่อลูกค้าผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) ที่อยู่ในต่างประเทศ ทำให้อัตราค่าขนส่งสินค้าที่บริษัทตกลงกับลูกค้าเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ บริษัทจึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนที่อาจทำให้บริษัทได้รับเงินค่าขนส่งสินค้าในสกุลเงินบาทแตกต่างจากที่ตั้งใจไว้

จนอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการดำเนินธุรกิจและการลงทุนขยายธุรกิจ รวมถึงความสามารถในการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของบริษัท

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

นอกจากนี้ บริษัทยังกำหนดให้การกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินสำหรับลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีลำใหม่กู้ยืมเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อให้ดอกเบี้ยและเงินต้นที่ชำระเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อช่วยลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้น้อยลงได้

3.2 ความเสี่ยงจากการเรียกเก็บค่าขนส่งจากลูกค้าผ่านทางนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ

ในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ ลูกค้าเกือบทั้งหมดที่บริษัทให้บริการขนส่งสินค้าเป็นผู้เช่าเรือ (Charterer) ที่อยู่ต่างประเทศ ทำให้การติดต่อและประสานงานกับลูกค้าโดยตรงทำได้ยาก นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) จึงทำหน้าที่ช่วยบริษัทในการเรียกเก็บเงินค่าบริการขนส่งสินค้าจากทางผู้เช่าเรือ อย่างไรก็ตาม นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือที่บริษัทใช้บริการเป็นบริษัทที่อยู่ในต่างประเทศเช่นเดียวกัน ทำให้บริษัทมีขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการติดตามหนี้สินมากกว่าการดำเนินธุรกิจกับบุคคลในประเทศ บริษัทจึงถือว่ามีความเสี่ยงจากการติดตามหนี้จากลูกหนี้ในต่างประเทศ

ปัจจุบัน บริษัทกำหนดให้กลุ่มบริษัท MEGAPORTS ทำหน้าที่เรียกเก็บเงินค่าขนส่งสินค้าจากลูกค้าของบริษัททั้งหมด โดยบริษัทกำหนดให้นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือรวบรวมเงินค่าขนส่งสินค้าที่เรียกเก็บจากลูกค้าในแต่ละเที่ยวและโอนให้บริษัทรวมกันเป็นครั้งเดียว เพื่อลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับค่าธรรมเนียมธนาคาร อย่างไรก็ตาม บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจจะไม่สามารถเรียกเก็บเงินค่าขนส่งที่นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือได้เรียกเก็บจากลูกค้าได้ บริษัทจึงกำหนดให้การโอนเงินแต่ละครั้งเกิดจากการรวมเงินค่าขนส่งสินค้าไม่เกิน 2 ถึง 3 เที่ยว เพื่อให้ระยะเวลาในการโอนเงินแต่ละครั้งไม่นานเกินไปหรือจำนวนเงินไม่สูงเกินไป จึงช่วยจำกัดความเสี่ยงจากการเรียกเก็บค่าขนส่งจากนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือได้ ในขณะที่ยังสามารถบริหารค่าใช้จ่ายในการโอนเงินได้อย่างเหมาะสม สำหรับเงินค่าขนส่งสินค้าที่เกิดจากการให้บริการขนส่งโดยเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีขนาดใหญ่ บริษัทกำหนดให้นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือโอนเงินค่าขนส่งสินค้าให้ทุกครั้งที่เรียกเก็บจากลูกค้า ที่ผ่านมาบริษัทติดต่อธุรกิจกับกลุ่มบริษัท MEGAPORTS มาเป็นเวลานานกว่า 10 ปี โดยนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือช่วยทำหน้าที่ดังกล่าวมาเป็นเวลานานโดยไม่เคยเกิดปัญหาเรื่องการเรียกเก็บเงินจากนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ

นอกจากนี้ บริษัทยังได้มีการติดตามฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท MEGAPORTS จากข้อมูลทางการเงินที่ปรากฏในงบการเงินของกลุ่มบริษัท MEGAPORTS โดยบริษัทพบว่ากลุ่มบริษัท MEGAPORTS มีผลการดำเนินงานที่ดีและมีฐานะการเงินที่มั่นคง บริษัทจึงเชื่อว่าการกำหนดให้นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือรวบรวมเงินค่าขนส่งสินค้าและโอนให้บริษัทเป็นครั้งเดียวจะไม่กระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทเนื่องจากระยะเวลาและจำนวนเงินที่บริษัทกำหนดให้โอนต่อครั้งไม่สูงมาก

4. ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการ

4.1 ความเสี่ยงจากการมีกลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มีอำนาจกำหนดนโยบายการบริหาร

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องดังกล่าว จึงได้กำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการที่ช่วยให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทเป็นไปอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม โดยบริษัทกำหนดให้มีการแต่งตั้งบุคคลภายนอกเป็นกรรมการอิสระจำนวน 4 คนจากกรรมการบริษัททั้งหมด 10 คน เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบ ถ่วงดุลการตัดสินใจ และพิจารณาอนุมัติรายการต่างๆ ก่อนนำเสนอ

ต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น และแต่งตั้งกรรมการอิสระทั้ง 4 คน ทำหน้าที่กรรมการตรวจสอบ เพื่อตรวจสอบการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และสอบทานให้บริษัทมีระบบควบคุมภายในที่เหมาะสม รวมถึงสอบทานให้บริษัทมีการจัดทำและเปิดเผยรายงานทางการเงินที่ถูกต้องและทันเวลา บริษัทยังกำหนดให้มีคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อทำหน้าที่สรรหาบุคคลที่มีความรู้ความสามารถเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดต่างๆ รวมถึงพิจารณาและกำหนดรูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนให้กับคณะกรรมการบริษัทโดยแต่งตั้งกรรมการอิสระ 4 คน เป็นกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจากกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนทั้งหมด 3 คน และแต่งตั้งกรรมการอิสระ 1 คน เป็นประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 รายละเอียดทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 สินทรัพย์ถาวรและสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่บริษัท และบริษัทย่อยใช้ในการประกอบธุรกิจมีมูลค่าสุทธิหลังหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าตัดจำหน่ายสะสม เท่ากับ 3,076.17 ล้านบาท รายละเอียดสินทรัพย์ถาวรและสินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงได้ดังนี้

ประเภท/ลักษณะสินทรัพย์	มูลค่าสุทธิทางบัญชี (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
ที่ดิน	40.00	AMAL เป็นเจ้าของ	ไม่มี
เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและอุปกรณ์เรือ ^{1/}			
- เรือเดินทะเล	2,080.04	บริษัท เป็นเจ้าของ	เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีส่วนใหญ่ปลดภาระจำนองแล้ว ยกเว้นเรือบรรทุกน้ำมันที่บริษัท ลงทุนซื้อในช่วงปี 2558 ถึงปี 2561 ^{1/}
- รายจ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือรอตตัดจ่าย	99.85	บริษัท เป็นเจ้าของ	
- อุปกรณ์ประจำเรือ	11.76	บริษัท เป็นเจ้าของ	
รถบรรทุกน้ำมันและอุปกรณ์รถ	791.41	AMAL เป็นเจ้าของ	รถบรรทุกน้ำมันทั้งหมดติดภาระตามสัญญาเช่าซื้อ
สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน			
- อาคารและโรงงาน	23.10	AMAL เป็นเจ้าของ	ไม่มี
- สำนักงานสำเร็จรูป	0.75	AMAL เป็นเจ้าของ	ไม่มี
- ส่วนปรับปรุงอาคารสำนักงาน	8.71	บริษัท และ AMAL เป็นเจ้าของ	ไม่มี
- เครื่องตกแต่งสำนักงาน	1.35	AMAL เป็นเจ้าของ	ไม่มี
- อุปกรณ์และเครื่องใช้สำนักงาน	7.20	บริษัท และ AMAL เป็นเจ้าของ	ไม่มี
- เครื่องจักร	1.56	AMAL เป็นเจ้าของ	ไม่มี
- ยานพาหนะ	3.64	บริษัท และ AMAL เป็นเจ้าของ	ไม่มี
งานระหว่างก่อสร้าง	0.51	บริษัท และ AMAL เป็นเจ้าของ	
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	6.29	บริษัท และ AMAL เป็นเจ้าของ	ไม่มี
รวมทั้งหมด	3,076.17		

หมายเหตุ: 1/ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทได้จดจำนองเรือ “เมซอนร” เรือ “อลูญา” เรือ “อลิลญา” เรือ “อณณิกา” เรือ “สลิดา” และเรือ “เอลิมา” ที่ลงทุนซื้อในช่วงปี 2558 ปี 2559 ปี 2560 และปี 2561 ไว้เป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินรวม 2 แห่ง

2/ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีรถบรรทุกน้ำมันจำนวน 235 คัน (โดยรถบรรทุกน้ำมัน 1 คัน (ชุด) ประกอบไปด้วย รถหัวลากสูง (หัวลาก) 1 คัน และรถพ่วงบรรทุกน้ำมันปริมาณบรรทุก 45,000 ลิตร อีก 1 คัน) และมีรถหัวลากสูง 1 คัน (สำรองไว้ใช้ในระหว่างซ่อมแซมรถหัวลากสูงคันอื่น) โดยรถบรรทุกน้ำมันทั้งหมดและรถหัวลากสูงอีก 1 คัน อยู่ภายใต้สัญญาเช่าการเงินกับสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง โดยมีกำหนดการชำระค่าเช่าเป็นรายเดือน

ทั้งนี้ สินทรัพย์ถาวรและสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่สำคัญสามารถแบ่งตามลักษณะการใช้งานของสินทรัพย์สำหรับการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท ได้ดังนี้

4.1.1 เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี จำนวน 9 ลำ สำหรับให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ 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/}
เบิกไพร	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัท ลงทุนซื้อ: 2555 - ปีที่สร้าง: 2536 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 3 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 3,165 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในเส้นทางเวียดนามและ/หรือ เส้นทางฟิลิปปินส์
อาม่า	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัท ลงทุนซื้อ: 2555 - ปีที่สร้าง: 2537 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 4 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 3,110 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในเส้นทางเวียดนาม
เมซอนร์	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัท ลงทุนซื้อ: 2558 - ปีที่สร้าง: 2546 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 13 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 4,823 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในเส้นทางเมียนมาและ/หรือ เส้นทางเวียดนาม
เมญ่า	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัท ลงทุนซื้อ: 2559 - ปีที่สร้าง: 2550 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 17 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 9,942 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในเส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ/หรือเอเชียใต้

ชื่อเรือ	ข้อมูลเรือที่สำคัญ	การให้บริการ ^{1/}
อุลลญา	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัทลงทุนซื้อ: 2559 - ปีที่สร้าง: 2552 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 19 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 13,020 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในเส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ/หรือเส้นทางเอเชียใต้ และ/หรือเส้นทางฟิลิปปินส์
อลิลญา	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัทลงทุนซื้อ: 2560 - ปีที่สร้าง: 2552 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 19 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 13,020 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในเส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ/หรือเส้นทางเอเชียใต้
อันณิกา	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัทลงทุนซื้อ: 2560 - ปีที่สร้าง: 2552 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 19 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 13,020 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในเส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และ/หรือเส้นทางฟิลิปปินส์
สลินา	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัทลงทุนซื้อ: 2560 - ปีที่สร้าง: 2552 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 19 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 13,020 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในเส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ/หรือเส้นทางเอเชียใต้ และ/หรือเส้นทางฟิลิปปินส์
เอลิณา	<ul style="list-style-type: none"> - สัญชาติ: ไทย - ปีที่บริษัทลงทุนซื้อ: 2561 - ปีที่สร้าง: 2551 - อายุการใช้งานคงเหลือ: 18 ปี - น้ำหนักบรรทุก: 13,020 เมตริกตัน - ประเภทเรือ: เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (IMO II/III) 	ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในเส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ/หรือเส้นทางเอเชียใต้ และ/หรือเส้นทางฟิลิปปินส์

หมายเหตุ: 1/ เส้นทางให้บริการขนส่งสินค้าสำหรับเรือแต่ละลำในบางช่วงอาจแตกต่างจากที่แสดงไว้ในตาราง เนื่องจากบริษัทมีการบริหารจัดการเส้นทางเดินเรือ โดยปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือบางลำบางช่วงเวลาเพื่อให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการให้บริการลูกค้า หรือการรับน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือ เป็นต้น

รถบรรทุกน้ำมัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัท มีรถบรรทุกน้ำมัน จำนวน 235 คัน สำหรับการให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 และเอทานอล ในประเทศ รายละเอียดที่สำคัญของรถบรรทุกสินค้าเหลวของบริษัท สรุปได้ดังนี้

ประเภทรถ	ข้อมูลรถที่สำคัญ	การให้บริการ ^{1/}
รถบรรทุกน้ำมัน (235 คัน)	รถบรรทุกน้ำมัน 1 คัน (ชุด) ประกอบไปด้วย - รถหัวลากจูง (หัวลาก) ที่ต่อพ่วงกับรถพ่วงบรรทุกน้ำมันเพื่อการลากจูง - รถพ่วงบรรทุกน้ำมัน ซึ่งมีลักษณะเป็นถังบรรจุของเหลวที่ทำจากอลูมิเนียม โดยมีปริมาณบรรจุสูงสุด 45,000 ลิตร	ให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง (ได้แก่ น้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซล) ไบโอดีเซล B100 และเอทานอลในประเทศ โดยขนส่งใน 3 ลักษณะ ได้แก่ - การขนส่งน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันไปยังคลังน้ำมันของ PTG - การขนส่งไบโอดีเซลและเอทานอลจากโรงงานผู้ผลิต ไปยังโรงกลั่นน้ำมัน

4.1.2 สำนักงานใหญ่

นอกจากทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัท ดังกล่าวข้างต้นแล้ว บริษัท ได้เช่าพื้นที่สำนักงาน เพื่อใช้เป็นสำนักงานใหญ่ของบริษัท ทั้งนี้ สัญญาเช่าพื้นที่สำนักงานมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

(1) สัญญาเช่าพื้นที่สำนักงาน - อาคาร เดอะ โนน ทาวเวอร์ ชั้น 33

คู่สัญญา	:	1. บริษัท อามา มารีน จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ในฐานะผู้เช่า 2. บริษัท แกรนด์ คาแนล แลนด์ จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้ให้เช่า
ระยะเวลา	:	วันที่ 16 มกราคม 2562 ถึงวันที่ 15 มกราคม 2565
พื้นที่สำนักงานที่เช่า	:	พื้นที่ขนาด 398.96 ตารางเมตร เลขที่ TNA02 ชั้น 33 ทาวเวอร์เอ โครงการ เดอะ โนน ทาวเวอร์ แกรนด์ พระราม 9 เลขที่ 33/4 ถนน พระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร
อัตราค่าเช่าและค่าบริการ	:	บริษัทตกลงชำระค่าเช่าและค่าบริการให้กับผู้ให้เช่าเป็นรายเดือน ตามอัตราที่ตกลงไว้ในสัญญาเช่าพื้นที่สำนักงาน
การต่อสัญญา	:	ผู้ให้เช่าให้สิทธิแก่ บริษัท ต่อระยะเวลาเช่าไปอีก 3 ปี โดยต้องแจ้งผู้ให้เช่าทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 90 วัน ก่อนวันสิ้นสุดสัญญา โดยอัตราค่าเช่าและค่าบริการเป็นไปตามที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าพื้นที่สำนักงาน

4.1.3 สำนักงานย่อยและศูนย์ซ่อมบำรุง

AMAL ยังได้เช่าพื้นที่สถานีบริการน้ำมัน PT ในอำเภอลาดหลุมแก้ว จังหวัดปทุมธานี และซื้อที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง ในอำเภอสรรพยา จังหวัดชัยภูมิ เพื่อใช้เป็นสำนักงานย่อยของ AMAL เป็นจุดจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง เพื่ออำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางรถ ทั้งนี้ สัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาซื้อขายที่ดินมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

(1) สัญญาเช่าพื้นที่สถานีบริการน้ำมัน PT (แห่งที่ 2)

คู่สัญญา	:	1. บริษัท ปิโตรเลียมไทยคอร์ปอเรชั่น จำกัด ในฐานะผู้ให้เช่า
ระยะเวลา	:	วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2564

พื้นที่ที่เช่า	:	พื้นที่ขนาด กว้าง 4 เมตร ยาว 5 เมตร (พื้นที่พร้อมสิ่งปลูกสร้างบางส่วนภายในสถานบริการน้ำมัน PT ในอำเภอลาดหลุมแก้ว จังหวัดปทุมธานี)
อัตราค่าเช่าและค่าบริการ	:	AMAL ตกลงชำระค่าเช่าให้กับผู้ให้เช่าเป็นรายเดือน ตามอัตราที่ตกลงไว้ในสัญญาเช่าพื้นที่สำนักงาน รวมถึงชำระค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินให้กับผู้ให้เช่า
เงินประกันการเช่า	:	AMAL ตกลงมอบเงินประกันตามที่กำหนดไว้ในสัญญาให้กับผู้ให้เช่า เพื่อเป็นหลักประกันการเช่า หาก AMAL เช่าจนครบกำหนดระยะเวลาตามสัญญา โดยมีได้ประพัตติผลสัญญา และมีได้ค่างชำระเงินต่างๆ ตามสัญญา ผู้ให้เช่าจะคืนเงินจำนวนนี้ให้โดยไม่มีดอกเบี้ย
การต่อสัญญา	:	AMAL สามารถต่ออายุสัญญา โดยส่งหนังสือแจ้งไปยังผู้ให้เช่าภายในเวลาไม่เกินกว่า 3 เดือน และไม่ต่ำกว่า 1 เดือนก่อนวันที่ครบกำหนดตามสัญญา

4.2 สัญญาสำคัญที่เกี่ยวข้องในการดำเนินธุรกิจ

ในการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ AMAL และลูกค้าจะลงนามในสัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้า เพื่อตกลงเงื่อนไขที่สำคัญในการให้บริการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ สัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้าให้กับลูกค้าทั้ง 3 ราย มีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

4.2.1 สัญญาว่าจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง (ฉบับที่ 1)

คู่สัญญา	:	1. บริษัท เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ จำกัด (“AMAL”) ในฐานะผู้รับจ้าง 2. บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด ในฐานะผู้ว่าจ้าง
วันที่ลงนาม	:	วันที่ 1 มกราคม 2563 ถึงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565
ระยะเวลา	:	2 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563
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 และอัตราค่าขนส่งที่อ้างอิงจากระยะทางที่ขนส่งและราคาขายปลีกของน้ำมันดีเซลภายในสถานบริการน้ำมันในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล
สรุปสาระสำคัญของสัญญา	:	- AMAL ตกลงรับจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทุกประเภทของผู้ว่าจ้างจากโรงกลั่นน้ำมันของ TOP ไปยังคลังน้ำมันตามที่กำหนด เพื่อส่งมอบน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับผู้ว่าจ้าง ให้แล้วเสร็จตามวัน เวลา ปริมาณ และสถานที่ ซึ่งผู้ว่าจ้างได้กำหนดและแจ้งให้ AMAL ทราบล่วงหน้าในแต่ละคราว

	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้ว่าจ้างตกลงรับประกันปริมาณงานขั้นต่ำของการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับ AMAL ไว้ที่อัตราร้อยละ 80 ของปริมาณการปริมาณงานขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมดที่ผู้ว่าจ้างได้ดำเนินการแจ้งเป็นหนังสือให้ AMAL รับทราบ - AMAL มีหน้าที่จัดหาบรรทุกน้ำมันจำนวน 180 คัน ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนด โดยเข้าเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญา หากเกินกำหนดระยะเวลาดังกล่าว AMAL ตกลงชำระค่าปรับให้กับผู้ว่าจ้างตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญา - AMAL ต้องนำหนังสือค้ำประกันของธนาคารพาณิชย์ (Letter of Guarantee) ซึ่งไม่มีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดของการค้ำประกัน ในวงเงิน 4.0 ล้านบาท มามอบให้กับผู้ว่าจ้างเพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญา - AMAL ตกลงชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ตามมูลค่า ประเภทและชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงที่เสียหาย สูญหาย หรือชำรุดบกพร่อง โดยการคิดคำนวณราคาของผลิตภัณฑ์ตามราคาที่ระบุในเอกสารกำกับการขนส่งหรือใบกำกับภาษี ณ วันที่เกิดเหตุ - ในกรณีที่ปรากฏว่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ขนส่งเกิดการเสื่อมสภาพหรือมีคุณภาพลดลง AMAL ตกลงชำระเงินค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เสื่อมสภาพ สูญหาย สูญเสีย หรือมีคุณภาพลดลง รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งปวงให้กับผู้ว่าจ้างจนครบถ้วนในทันที
--	--

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

2/ เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2561 บริษัท และ PTGLG (คู่สัญญาเดิม ในฐานะผู้ว่าจ้าง) ได้ทำบันทึกข้อตกลงแนบท้ายสัญญา โดยตกลงให้เปลี่ยนแปลงตัวผู้ว่าจ้างตามสัญญาว่าจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง จาก PTGLG มาเป็นกลุ่มบริษัท PTG และให้มีผลนับตั้งแต่วันที่ทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติม

4.2.2 สัญญาว่าจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง (ฉบับที่ 2)

คู่สัญญา	:	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 ระยะเวลาที่สัญญามีผลบังคับใช้จะถูกปรับเพิ่มหรือปรับลดระยะเวลาต่อไปได้ในภายหน้าขึ้นอยู่กับการประเมินผลงานตามสัญญา
การบอกเลิกสัญญา	:	สัญญาสามารถยกเลิกได้ทันทีเมื่อเกิดเหตุการณ์ต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> - หาก AMAL กระทำผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่งหรือหลายข้อรวมกัน หรือ - คู่สัญญาไม่สามารถทำงานให้เสร็จเรียบร้อยภายในเวลาที่กำหนด หรือ - คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง หรือ - คู่สัญญาละทิ้งการทำงาน ไม่แก้ไขงานส่วนหนึ่งส่วนใดให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ตามสัญญา หรือ - คู่สัญญาเป็นบุคคลล้มละลาย <p>ก่อนครบกำหนดระยะเวลาที่สัญญามีผลบังคับใช้ สัญญาสามารถยกเลิกได้โดยการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้ว่าจ้างทราบล่วงหน้าก่อนถึงวันสิ้นสุดไม่น้อยกว่า 30 วัน</p>

ค่าขนส่งสินค้า	:	ผู้ว่าจ้างตกลงชำระค่าขนส่ง โดยคิดคำนวณ จากปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ AMAL ขนส่ง และอัตราค่าขนส่งที่อ้างอิงจากระยะทางที่ขนส่งและราคาขายปลีกของน้ำมันดีเซลภายในสถานีสถานีบริการน้ำมันในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ 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 มีหน้าที่จัดหารถบรรทุกทุกน้ำมันจำนวน 50 คัน ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนด โดยเข้าเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาภายในเดือนมีนาคม 2559 หากเกินระยะเวลาดังกล่าว AMAL ตกลงชำระค่าปรับให้กับผู้ว่าจ้างตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญา - AMAL ต้องนำหนังสือค้ำประกันของธนาคารพาณิชย์ (Letter of Guarantee) ซึ่งไม่มีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดของการค้ำประกัน ในวงเงิน 4.0 ล้านบาท มามอบให้กับผู้ว่าจ้าง เพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญา - AMAL ตกลงชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ตามมูลค่า ประเภทยี่ห้อและชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงที่เสียหาย สูญหาย หรือชำรุดบกพร่อง โดยการคิดคำนวณราคาของผลิตภัณฑ์ตามราคาที่ระบุในเอกสารกำกับขนส่งหรือใบกำกับภาษี 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

3/ เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2561 บริษัท และ PTGLG (คู่สัญญาเดิม ในฐานะผู้ว่าจ้าง) ได้ทำบันทึกข้อตกลงแนบท้ายสัญญา โดยตกลงให้เปลี่ยนแปลงตัวผู้ว่าจ้างตามสัญญาว่าจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง จาก PTGLG มาเป็นกลุ่มบริษัท PTG และให้มีผลนับตั้งแต่วันที่ทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติม

4.2.3 สัญญาว่าจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง (ฉบับที่ 3)

คู่สัญญา	:	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 ระยะเวลาที่สัญญามีผลบังคับใช้อาจถูกปรับเปลี่ยนหรือปรับลดระยะเวลาต่อไปได้ในภายหน้าขึ้นอยู่กับผลการประเมินผลงานตามสัญญา
การบอกเลิกสัญญา	:	สัญญาสามารถยกเลิกได้ทันทีเมื่อเกิดเหตุการณ์ต่อไปนี้

		<ul style="list-style-type: none"> - หาก AMAL กระทำผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่งหรือหลายข้อรวมกัน หรือ - 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 มีหน้าที่จัดการบรรทุกน้ำมันจำนวน 70 คัน ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนด โดยเข้าเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาภายในเดือนมีนาคม 2560 หากเกินระยะเวลาดังกล่าว AMAL ตกลงชำระค่าปรับให้กับผู้ว่าจ้างตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญา - AMAL ต้องนำหนังสือค้ำประกันของธนาคารพาณิชย์ (Letter of Guarantee) ซึ่งไม่มีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดของการค้ำประกัน ในวงเงิน 4.0 ล้านบาท มามอบให้กับผู้ว่าจ้าง เพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญา - AMAL ตกลงชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ตามมูลค่า ประเภทและชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงที่เสียหาย สูญหาย หรือชำรุดบกพร่อง โดยการคิดคำนวณราคาของผลิตภัณฑ์ตามราคาที่ระบุในเอกสารกำกับขนส่งหรือใบกำกับภาษี 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 สัญญาว่าจ้างขนส่งไปโอติเซล B100

คู่สัญญา	:	<ol style="list-style-type: none"> 1. บริษัท เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ จำกัด (“AMAL”) ในฐานะผู้รับจ้าง 2. ผู้ผลิตและจำหน่ายไปโอติเซล B100 ในฐานะผู้ว่าจ้าง(บริษัท น้ำมันพีซปทุม จำกัด)
วันที่ลงนาม	:	วันที่ 15 กันยายน 2557

ระยะเวลา	:	1 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน 2557 หากคู่สัญญาได้บอกเลิก สัญญากับอีกฝ่ายหนึ่งจะมีผลทำให้สัญญาถูกตัดออกไปคราวละ 1 ปี
การบอกเลิกสัญญา	:	คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีสิทธิบอกเลิกสัญญาโดยต้องแจ้งให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษร โดยผู้ว่าจ้างจะต้องแจ้งให้ AMAL ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 90 วัน และ AMAL จะต้องแจ้งให้ผู้ว่าจ้างทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 180 วัน
ค่าขนส่งสินค้า	:	ผู้ว่าจ้างตกลงชำระค่าขนส่ง โดยคิดคำนวณ จากปริมาณไบโอดีเซล B100 ที่ AMAL ขนส่ง และ อัตราค่าขนส่งที่อ้างอิงจากราคาขายปลีกของน้ำมันดีเซลภายในสถานีบริการน้ำมันในเขตพื้นที่ กรุงเทพฯ 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. คूमครองผู้ประสภภัยจากรถยนต์และประกันรถยนต์คุ้มครองบุคคลที่ 3 หรือความรับผิดชอบบุคคลภายนอก โดยมีวงเงินชดเชยตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนด - AMAL ต้องรับผิดชอบในความเสียหาย สูญหาย หรือขาดตกบกพร่อง หรือการปลอมปนของสินค้าทั้งในด้านคุณภาพและปริมาณ เนื่องจากการควบคุมรักษาหรือการขนส่งสินค้าของ AMAL ทั้งนี้ นับตั้งแต่ รถบรรทุกน้ำมันของ AMAL ออกจากสถานที่จ่ายสินค้าของผู้ว่าจ้าง จนถึงผู้รับสินค้าได้ลงชื่อตรวจรับสินค้าในใบส่งของหรือใบแจ้งหนี้ - AMAL ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งหมด หากพนักงานขับรถของ AMAL กระทำการทุจริต ยักยอก ขโมย หรือผสมปลอมปนสินค้าในระหว่างการขนส่งสินค้าให้ผู้ว่าจ้าง โดยมีหลักฐานชัดเจน

4.2.5 ข้อตกลงว่าจ้างการขนส่งสินค้า

คู่สัญญา	:	1. บริษัท เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ จำกัด (“AMAL”) ในฐานะผู้รับจ้าง 2. บริษัท เอ ไอ เอนเนอร์จี จำกัด (มหาชน) (“AIE”) ในฐานะผู้ว่าจ้าง
วันที่ลงนาม	:	วันที่ 1 มกราคม 2563
ระยะเวลา	:	1 ปี 1 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2562 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563
ค่าขนส่งสินค้า	:	ผู้ว่าจ้างจะชำระค่าจ้างให้กับผู้รับจ้าง ตามปริมาณน้ำมันไบโอดีเซล ที่ได้ถูกขนส่งไปยังสถานที่ต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในสัญญา โดยผู้รับจ้างได้รับมอบน้ำมันที่ขนส่งอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และอยู่ในระยะเวลาที่กำหนดไว้เรียบร้อยแล้ว
สรุปสาระสำคัญของข้อตกลง	:	<ul style="list-style-type: none"> - AMAL ต้องนำส่งไบโอดีเซล (B100) จากโรงงาน AIE ไปยังบรรดาคลังน้ำมันต่างๆ ของ AIE ให้เสร็จตามวัน เวลา ปริมาณ และสถานที่ ที่ได้กำหนดไว้ - AMAL จะต้องจัดหาและตรวจสอบยานพาหนะที่ใช้บรรทุกน้ำมันไบโอดีเซลที่มีคุณภาพ มั่นคง แข็งแรง สะอาด และจะไม่ทำให้เกิดความเสียหายใดๆ รวมทั้งจัดหาพนักงานขับรถที่มีใบอนุญาตขับขี่ประเภท 4 และจัดหาอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลที่เพียงพอ เพื่อให้การขนส่งน้ำมันไบโอดีเซล ตามสัญญาดังนี้เป็นไปอย่างถูกต้องครบถ้วน และแล้วเสร็จตรงตาม

	กำหนดระยะเวลาที่ตกลงกัน
--	-------------------------

4.2.6 ข้อตกลงว่าจ้างการขนส่งสินค้า

คู่สัญญา	: 1.บริษัท เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ จำกัด (“AMAL”) ในฐานะผู้รับจ้าง 2.บริษัท พีพีพี กรีน คอมเพล็กซ์ จำกัด ในฐานะผู้ว่าจ้าง
วันที่ลงนาม	: วันที่ 12 กรกฎาคม 2562
ระยะเวลา	: ไม่ระบุ
ค่าขนส่งสินค้า	: ผู้ว่าจ้างตกลงชำระค่าขนส่ง โดยคิดคำนวณ จากปริมาณไบโอดีเซลที่ AMAL ขนส่ง และอัตราค่าขนส่งที่อ้างอิงจากราคาขายปลีกของน้ำมันดีเซลภายในสถานีบริการน้ำมันในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล
สรุปสาระสำคัญของข้อตกลง	: <ul style="list-style-type: none"> - AMAL รับสินค้าไบโอดีเซล (B100) จากบริษัท แอ็บโซลูท พาวเวอร์ พี จำกัด ไปส่งยังโรงกลั่น บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) พื้นที่ อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี - AMAL จะจัดการเตรียมรถและอุปกรณ์ส่วนควบที่จำเป็นต้องใช้ขนส่งให้พร้อมและมีสภาพสมบูรณ์ปลอดภัยและเป็นไปตามข้อกำหนดกำหนด - AMAL คิดค่าขนส่งตามใบเสนอราคา ลงวันที่ 31 พฤษภาคม 2562 - น้ำมันกลั่นค่าปลายทางขาดได้ไม่เกิน 50 ลิตร จากน้ำมันก้นถัง (ยัดน้ำมันจากใบส่งสินค้า) ถ้าน้ำมันกลั่นค่าปลายทางเกินจากน้ำมันก้นถังที่กำหนด ให้คิดค่าเสียหายตามราคาที่ขาย - หากสินค้าเกิดความเสียหายระหว่างการขนส่ง AMAL ต้องรับผิดชอบค่าเสียหาย ตามมูลค่าสินค้าทั้งหมด ภายในระยะเวลาไม่เกิน 45 วัน นับจากวันรับสินค้า

4.2.7 สัญญาว่าจ้างขนส่งเอทานอล

คู่สัญญา	: 1. บริษัท เอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ จำกัด (“AMAL”) ในฐานะผู้รับจ้าง 2. บริษัท อีเอส เพาเวอร์ จำกัด ในฐานะผู้ว่าจ้าง
วันที่ลงนาม	: วันที่ 1 สิงหาคม 2562
ระยะเวลา	: 2 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2562 ถึง วันที่ 31 กรกฎาคม 2564
การบอกเลิกสัญญา	: ผู้รับจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ โดยแจ้งให้ผู้ว่าจ้างทราบเป็นหนังสือก่อนกำหนดวันเลิกสัญญา โดยต้องมีเหตุผลอันสมควรและเป็นที่ยอมรับของทั้งสองฝ่าย
ค่าขนส่งสินค้า	: ผู้ว่าจ้างจะจ่ายเงินให้แก่ผู้รับจ้างตามปริมาณ เอทานอล ที่ทำการขนส่ง โดยจ่ายค่าขนส่งตามใบเสนอราคาเลขที่ ESP 6201-001 ลงวันที่ 1 สิงหาคม 2562 การพิจารณาปรับอัตราค่าขนส่งให้แก่ผู้รับจ้างตามอัตราค่าขนส่ง โดยใช้ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ณ สถานีบริการของผู้ว่าจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้การปรับอัตราค่าขนส่งดังกล่าวขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้ว่าจ้างฝ่ายเดียว
สรุปสาระสำคัญของสัญญา	: <ul style="list-style-type: none"> - AMAL ต้องเป็นผู้ที่ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งจากกรมการขนส่งทางบก เป็นผู้มิใบอนุญาตขนส่งเอทานอลตามมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543 - AMAL ต้องมีรถบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง (Tank Truck) เพื่อขนส่งเอทานอลไปยังสถานที่

	<p>ปลายทางที่ผู้ว่าจ้างกำหนด โดยรถบรรทุกต้องอยู่ในสภาพดี มีคุณสมบัติตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนด มีอุปกรณ์ในการขนส่งเอทานอลอย่างปลอดภัยมีประสิทธิภาพ โดยได้รับการรับรองจากกรมสรรพสามิต และกรมธุรกิจพลังงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> - AMAL ต้องจัดหาพนักงานขับรถที่มีความสามารถ มีประสบการณ์ในการขับขี่ และมีใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายให้เพียงพอกับจำนวนรถบรรทุก - AMAL ต้องจัดทีมกู้ภัยฉุกเฉิน พร้อมทั้งอุปกรณ์ในการกู้ภัยตามที่ผู้ว่าจ้างกำหนด - AMAL ต้องทำการขนส่งเอทานอล ให้ทันภายในเวลาที่กำหนดและตกลงไว้กับผู้ว่าจ้าง หากผู้รับจ้างมิได้ปฏิบัติตามจนเป็นเหตุให้ผู้รับตราส่ง ได้รับความเสียหายจากการกระทำดังกล่าว ผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบในค่าขนส่งที่อาจเพิ่มขึ้น
--	--

4.3 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทมีนโยบายลงทุนในบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมที่มีวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการที่เป็นส่วนสนับสนุนกิจการของบริษัท อันจะทำให้บริษัทมีผลประกอบการหรือผลกำไรเพิ่มมากขึ้น 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 2563 บริษัทไม่มีข้อพิพาททางกฎหมาย ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลเสียหายต่อสินทรัพย์ของบริษัทหรือบริษัทย่อยเกินกว่าร้อยละ 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
เว็บไซต์	: www.amamarine.co.th
โทรศัพท์	: 0-2001-2801
โทรสาร	: 0-2001-2800
ทุนจดทะเบียน	: 258,960,000 บาท
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	: 258,958,386.50 บาท
จำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด	: 517,916,773 หุ้น
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหุ้น	: 0.50 บาท

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์	: บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เลขที่ 93 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขต ดินแดง 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 ลีกล แอดไวซอรี เคาน์ซิล จำกัด ชั้น 14 อาคารโอลิมเปียไทยทาวเวอร์ 444 ถนนรัชดาภิเษก แขวงสามเสนนอก เขตห้วย ขวาง กทม 10310
โทรศัพท์	: 0-2512-6090
โทรสาร	: 0-2512-6091