

ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ” หรือ “SONIC”) ประกอบธุรกิจให้บริการจัดการระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศแบบครบวงจร (International Logistics Services Provider) ให้บริการทั้งการนำเข้าและส่งออกทั้งทางทะเล และทางอากาศ ให้บริการด้านพิธีการกรมศุลกากร การขนส่งในประเทศ การขนส่งข้ามแดน (cross border) รวมถึงให้บริการศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า

1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมาย

วิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ของบริษัทคือ การเติบโตอย่างยั่งยืน เพื่อก้าวขึ้นไปสู่การเป็นผู้นำทางธุรกิจด้านโลจิสติกส์ และการบริหารจัดการในห่วงโซ่อุปทานแบบครบวงจร ในภูมิภาคอาเซียน

พันธกิจ พันธกิจของบริษัท ได้แก่

1. การสร้างความมั่นคงของธุรกิจอย่างยั่งยืน
2. การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างบริษัทกับลูกค้า คู่ค้า สังคมและสิ่งแวดล้อม
3. การพัฒนาบุคลากรให้มีประสิทธิภาพ สร้างคนคุณภาพและมีหัวใจในการให้บริการอย่างมืออาชีพ

เป้าหมาย

กลุ่มบริษัทฯ มีเป้าหมายในการขึ้นเป็นผู้นำตลาดการให้บริการโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศอาเซียน

1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาที่สำคัญ

พัฒนาที่สำคัญของบริษัทในช่วงที่ผ่านมา สรุปได้ดังนี้

ปี	พัฒนาที่สำคัญ
2538	- บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด ก่อตั้งขึ้นด้วยทุนจดทะเบียน 1 ล้านบาท มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท โดย ดร.สันติสุข โฆษอาณานนท์ เป็นผู้ถือหุ้นหลักในสัดส่วนร้อยละ 89.95 เพื่อประกอบธุรกิจให้บริการจัดการระบบโลจิสติกส์การขนส่งทางทะเล

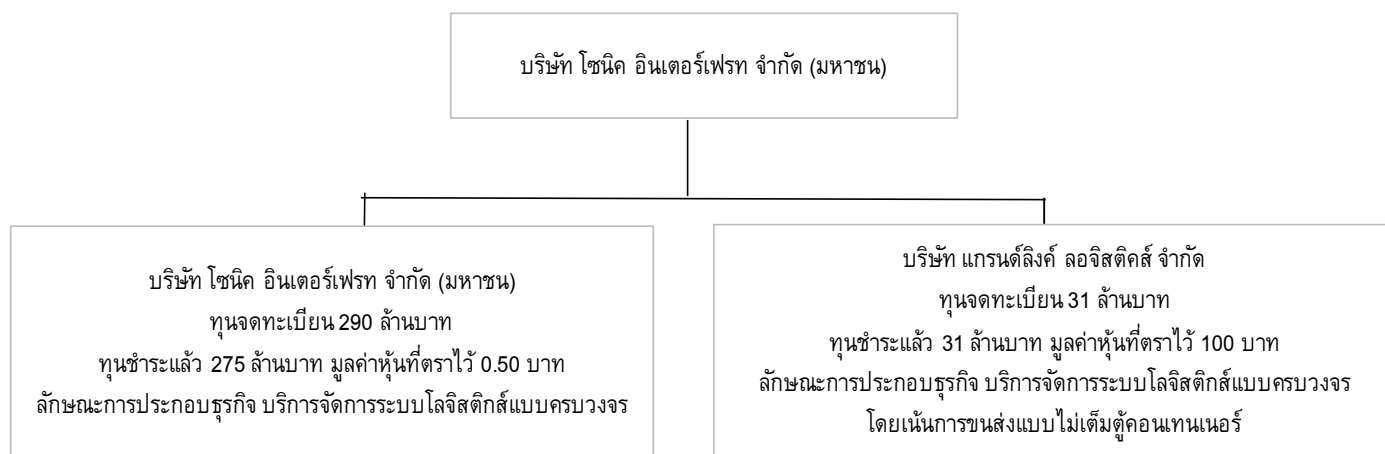
ปี	พัฒนาการที่สำคัญ
2540	- บริษัท จีแอลเอส อินเตอร์เฟรท จำกัด ("GLS") (ชื่อเดิม บริษัท โซนิคเอกซ์ จำกัด) ก่อตั้งขึ้นด้วยทุนจดทะเบียน 1 ล้านบาท มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท โดยดร.สันติสุข โฆษอาณานนท์ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 89.95 เพื่อประกอบธุรกิจให้บริการจัดการระบบโลจิสติกส์แบบไม่เต็มตู้ (LCL) เป็นหลัก
2541	- บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก Thai International Freight Forwarders Association (TIFFA)
2542	- บริษัท เจเนซิส โลจิสติกส์ จำกัด ("GENESIS") (ชื่อเดิม บริษัท คัสตอมแฮร์ส จำกัด) ก่อตั้งขึ้นด้วยทุนจดทะเบียน 1 ล้านบาท มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท โดย ดร.สันติสุข โฆษอาณานนท์ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 45 นางสาววิภาวรรณ พสุการประดิษฐ์ ร้อยละ 30 เพื่อประกอบธุรกิจให้บริการดำเนินพิธีศุลกากร ก่อนที่จะเพิ่มการให้บริการเป็นการจัดการระบบโลจิสติกส์เพิ่มเติมในภายหลัง - GLS เพิ่มทุนเป็น 4 ล้านบาท โดยมีผู้ร่วมทุนเพิ่ม ได้แก่ บริษัท ซีดับบลิวที โกลบลิ้งค์ จำกัด (สัญญาตีสิงคโปร์) ("CWT") ซึ่งถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49 นายวิชัย กิติโรจน์วัฒนา ถือหุ้นร้อยละ 10 ดร.สันติสุข โฆษอาณานนท์ ถือหุ้นร้อยละ 35.99 และนายพิศุทธิ์ ตั้งเด่นชัย ถือหุ้นร้อยละ 5
2544	- บริษัท จีแอลอี โลจิสติกส์ จำกัด ("GLE") ก่อตั้งขึ้นด้วยทุนจดทะเบียน 4 ล้านบาท มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท โดยนาย ลัม อัก เล้ง (สัญญาตีสิงคโปร์) ถือหุ้นร้อยละ 35 นายวุฒิชัย สุริยวรงค์ ถือหุ้นร้อยละ 35 นางสาวยุธิกา เทียมทอง ถือหุ้นร้อยละ 19.99 และนายรณัท เลี้ยวเลิศสกุลชัย ถือหุ้นร้อยละ 10 เพื่อประกอบธุรกิจให้บริการจัดการระบบโลจิสติกส์แบบเต็มตู้ (FCL) เป็นหลัก
2546	- บริษัท พีซ พร็อพ จำกัด ("PEACEPROP") ก่อตั้งขึ้นด้วยทุนจดทะเบียน 1 ล้านบาท มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท โดยดร.สันติสุข โฆษอาณานนท์ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.98 เพื่อประกอบธุรกิจจัดการอสังหาริมทรัพย์ สำหรับการให้เช่าอาคารสำนักงานแก่บริษัทในเครือ - บริษัท เอเชียัน อินเตอร์โลจิสติกส์ จำกัด ("ASIAN") (ชื่อเดิม บริษัท เอเชียัน กรุ๊ปเพจ เซอร์วิส ประเทศไทย จำกัด) ก่อตั้งขึ้นด้วยทุนจดทะเบียน 4 ล้านบาท มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท เพื่อประกอบธุรกิจให้บริการจัดการระบบโลจิสติกส์
2548	- บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด ซื้อหุ้น GLE จากผู้ถือหุ้นเดิมร้อยละ 79 และมีสถานะเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ - ดร.สันติสุข โฆษอาณานนท์ เพิ่มสัดส่วนการถือหุ้น GLS เป็นร้อยละ 39.99 จากการซื้อหุ้นจาก นายพิศุทธิ์ ตั้งเด่นชัย ร้อยละ 4
2550	- บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด ซื้อหุ้น PEACEPROP จากผู้ถือหุ้นเดิมทั้งหมด และมีสถานะเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ - บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด ซื้อหุ้น GENESIS จากผู้ถือหุ้นเดิมร้อยละ 99.99 และมีสถานะเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ

ปี	พัฒนาการที่สำคัญ
2551	- บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด เปิดสาขากิ่งแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อให้บริการการขนส่งทางบก และศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าบนพื้นที่กว่า 10 ไร่ - บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด ซื้อหุ้น GLS ในสัดส่วนรวมร้อยละ 50.99 จาก ดร.สันติสุข โฆษอาณาพันธ์ ร้อยละ 39.99 นาย วิชัย กิติโรจน์วัฒนา ร้อยละ 10 และนายพิศุทธิ์ ตั้งเด่นชัย ร้อยละ 1 ทำให้ GLS มีสถานะเป็นบริษัทร่วมของบริษัทฯ โดย CWT ยังคงถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49
2552	- บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด มีการเพิ่มทุนจดทะเบียนระหว่างช่วงปี 2548 ถึง 2552 จนมีจำนวนทุนจดทะเบียน 70.00 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีผู้ถือหุ้นหลัก คือ กลุ่มครอบครัว ดร. สันติสุข โฆษอาณาพันธ์ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 69.14 โดยหุ้นส่วนที่เหลือเสนอขายให้แก่พนักงานของบริษัทในกลุ่มตามความประสงค์ในการซื้อ เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการประกอบธุรกิจ - บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด เปิดพื้นที่ให้บริการเขตปลอดอากร (Free Zone) ชื่อ เขตปลอดอากร กิ่งแก้ว LCL ฟรีโซน ตั้งอยู่บนพื้นที่ขนาดพื้นที่ 5 ไร่ ถนนกิ่งแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อประกอบพาณิชย์กรรมสำหรับลูกค้าขนาดเล็กและขนาดกลางเพื่อใช้พื้นที่ในการนำเข้าสินค้า
2556	- บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด ขายหุ้น GLS ในสัดส่วนร้อยละ 10 ให้แก่นายวิชัย กิติโรจน์วัฒนา ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 40.99และมีสถานะเป็นบริษัทร่วมของบริษัทฯ
2558	- บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด ซื้อหุ้น ASIAN จากผู้ถือหุ้นเดิมทั้งหมด และมีสถานะเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ - บริษัทฯ ได้มีการปรับโครงสร้างระหว่างกลุ่มบริษัท โดยวิธีการควบรวมบริษัท (Amalgamation) ระหว่าง GLE, PEACEPROP และ ASIAN จัดตั้งเป็นบริษัทโดยใช้ชื่อว่า บริษัท แกรนด์ลิงก์ โลจิสติกส์ จำกัด ("GRANDLINK") โดย บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 93.70 และนายตัน เค็ง เทอ ปีเตอร์ ซึ่งเป็นผู้ร่วมก่อตั้ง GLE ถือหุ้นร้อยละ 6.29 เพื่อดำเนินธุรกิจการจัดการระบบโลจิสติกส์ โดยเน้นบริการแบบไม่เต็มตู้ (LCL) เป็นหลัก - GENESIS จดทะเบียนเลิกบริษัทเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2558 ซึ่งอยู่ระหว่างการชำระบัญชี - บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของสมาคมชิปปิงไทย - บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของกลุ่มสมาชิก The Cooperative Logistics Network (The COOP) - บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของกลุ่มสมาชิก Global Affinity Alliance - บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด ได้รับใบรับรอง ISO 9001: 2008 จาก UKAS Management System
2559	- บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด เปิดเส้นทางการให้บริการขนส่งระหว่างเขตแดนไปยังประเทศกัมพูชา และประเทศลาว - บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด ลงทุนซื้อที่ดินขยายพื้นที่ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่กิ่งแก้ว อีกกว่า 7 ไร่ รวมทั้งลงทุนเพิ่มรถหัวลาก และหางลาก จำนวน 40 คัน และ 73 คัน ตามลำดับ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางบก และการขนส่งสินค้าข้ามเขตแดน

ปี	พัฒนาการที่สำคัญ
	- บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด ระบุการให้บริการเขตปลอดอากร กิ่งแก้ว LCL ฟรีโซน โดยอยู่ระหว่างข้อพิพาทระหว่างกรมศุลกากรซึ่งกรมศุลกากรได้แจ้งยกเลิกใบอนุญาตให้เป็นผู้จัดตั้งเขตปลอดอากร และใบอนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดอากร
2560	- บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัท มหาชนจำกัด โดยเปลี่ยนชื่อเป็น "บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด (มหาชน)" ("SONIC") และจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงมูลค่าหุ้นที่ตราไว้จากหุ้นละ 100 บาท เป็นหุ้นละ 0.50 บาท - SONIC เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 70 ล้านบาทเป็น 290 ล้านบาท โดยแบ่งออกเป็น 580 ล้านหุ้นโดยการออกหุ้นใหม่เป็นหุ้นสามัญจำนวน 440 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 0.50 บาท - SONIC จัดสรรหุ้นที่ออกใหม่จำนวน 260 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 0.50 บาท ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น - SONIC จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ จำนวน 150 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.50 บาท เพื่อเสนอขายให้แก่ประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก (Initial Public Offering) และจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ จำนวน 30 ล้านหุ้น เพื่อเสนอขายไปสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญ (ESOP) ของบริษัทฯ ให้แก่ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย - SONIC ทำบันทึกข้อตกลงกับผู้ถือหุ้นของ GLS เพื่อปิด GLS
2561	- GLS ดำเนินการจดทะเบียนเลิกบริษัทกับนายทะเบียนเมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2561 ซึ่งอยู่ระหว่างการชำระบัญชี - จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ MAI เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2561 - ซื้ออาคารพาณิชย์ 3 ชั้นครึ่ง จำนวน 2 คูหา เพิ่มเป็นอาคารสำนักงานสาขาแหลมฉบัง ที่ตั้ง 106/45-6 หมู่ที่ 9 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี - เพิ่มสำนักงานที่สุพรรณภูมิ ที่ตั้ง 999 หมู่ 7 ถนนบางนาตราด ตำบลราชเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540 (อาคาร AO3 ชั้น 4 ห้อง 403)

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท มีดังนี้



- บริษัท เจเนซิส โลจิสติกส์ จำกัด จัดเลิกกิจการในปี 2558 ปัจจุบันอยู่ระหว่างชำระบัญชี
- บริษัท จีเอสเอส อินเตอร์เฟรท จำกัด จัดเลิกกิจการในปี 2561 ปัจจุบันอยู่ระหว่างชำระบัญชี

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้ของบริษัท และบริษัทย่อย แยกตามประเภทของการให้บริการ ดังนี้

โครงสร้างรายได้	งบการเงินรวม					
	รอบปี 2559		รอบปี 2560		รอบปี 2561	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการให้บริการขนส่ง						
- บริการขนส่งทางเรือ	555.23	65.64	610.56	63.16	759.25	65.72
- บริการขนส่งทางบก	229.99	27.19	277.95	28.75	301.86	26.12
- บริการขนส่งทางอากาศ	48.14	5.69	66.94	6.92	83.02	7.19
- บริการอื่นๆ/1	11.49	1.35	8.85	0.92	8.28	0.72
รวมรายได้จากบริการ	844.85	99.87	964.3	99.75	1,152.41	99.75
- รายได้อื่น/2	1.06	0.13	2.43	0.25	2.85	0.25
รายได้รวม	845.91	100.00	966.73	100.00	1,155.26	100.00

หมายเหตุ: /1 บริการอื่นๆ ได้แก่ ค่าบริการดำเนินการพิธีการศุลกากร ค่าบริการศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า
ค่าเช่าคลังหาปริมาณของบริษัทในเครือ และค่าบริการสำนักงาน
/2 รายได้อื่น ได้แก่ ดอกเบี้ยรับ กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินตราต่างประเทศ และ
รายได้จากการขายสินทรัพย์

2.2 ลักษณะผลิตภัณฑ์

บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย เป็นผู้ให้บริการจัดการระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Services Provider) โดยมีการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลแบบเต็มตู้และไม่เต็มตู้ และการขนส่งสินค้าทางบกเพื่อการสนับสนุนการขนส่งสินค้าจากบริษัทลูกค้าไปยังท่าเรือและท่าอากาศยานสำหรับสินค้าขาออก และการขนส่งสินค้าจากทางท่าเรือและท่าอากาศยานไปยังบริษัทลูกค้าในกรณีสินค้าขาเข้า โดยในด้านบริการขนส่งสินค้าทางบกนั้น บริษัทฯ มีรถหัวลากและหางลากที่ให้บริการเป็นของตนเอง เป็นจำนวน 73 คัน และ 167 คัน ณ 31 ธันวาคม 2561

ภาพรวมและประโยชน์ในการให้บริการของกลุ่มบริษัทฯ



นอกจากนี้เพื่อการอำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้า บริษัทฯ ได้เพิ่มการให้บริการขนส่งทางบกและศูนย์รวบรวมและการกระจายสินค้าซึ่งมีที่ตั้งอยู่ ณ ถนนกิ่งแก้ว จังหวัดสมุทรปราการ บนพื้นที่กว่า 24 ไร่ สำหรับการจัดการสินค้าที่กำลังรอการขนส่ง เพื่อให้สามารถจัดการขั้นตอนการขนส่งได้ครอบคลุมตั้งแต่จุดรับสินค้าของลูกค้าจนถึงจุดหมายปลายทางของสินค้า (Door-to-Door) นอกจากนี้กลุ่มบริษัทฯ ได้ขยายการให้บริการขนส่งทางบกข้ามชายแดน (Cross-border transport) ไปยังประเทศกัมพูชาและลาว เพื่อเปิดเส้นทางให้บริการแก่ลูกค้าทั้งรายเดิม และเป็นการเพิ่มฐานลูกค้ารายใหม่เพิ่มขึ้น

นอกเหนือจากคุณภาพและความรวดเร็วในการจัดส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง ความพึงพอใจของลูกค้ายังเป็นอีกปัจจัยสำคัญของธุรกิจการจัดการขนส่ง เนื่องด้วยหลักสำคัญในการเติบโตในธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ ลูกค้าต้องเชื่อมั่นในคุณภาพของการให้บริการ และมีความรู้สึกสบายใจจากบริการของพนักงาน ดังนั้นบริษัทฯ ตระหนัก

และมุ่งเน้นให้ความสำคัญในการส่งเสริมพัฒนาคุณภาพการให้บริการ โดยกลุ่มบริษัทฯ ได้จัดตั้งฝ่ายลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Service) เพื่อที่จะคอยดูแลให้คำปรึกษาเมื่อมีการใช้บริการ เพื่อให้ลูกค้าได้รับการตอบสนองและได้รับการติดตามแก้ไขปัญหาของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีความต่อเนื่อง ทั้งนี้การบริการของกลุ่มบริษัทฯ สามารถจำแนกออกเป็น 3 ประเภทดังนี้

1. ธุรกิจจัดการขนส่งสินค้าทางทะเล (Sea Freight)

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International Logistics Service Provider) ประเภทที่ไม่มีเรือเป็นของตัวเอง เพื่อการบริหารจัดการการเคลื่อนย้ายสินค้าทั้งการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศมาสู่ประเทศไทย และการส่งออกจากท่าเรือระหว่างจุดขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือในประเทศไทยไปยังที่หมายต่างประเทศ ทั้งนี้กลุ่มบริษัทฯ จะให้บริการในการจัดการขั้นตอนการส่งออกหรือนำเข้าที่ทำเรือในประเทศไทย ในการจองระวางเรือผ่านสายเรือชั้นนำระดับโลกและตู้คอนเทนเนอร์ (container) ที่เหมาะสมกับลักษณะและประเภทของสินค้า จัดการบริหารพื้นที่ตู้คอนเทนเนอร์ให้สามารถบริหารต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด และนำส่งมอบสินค้าลงเรือ รวมไปถึงการดำเนินการพิธีการศุลกากรและเอกสารประกอบในการส่งมอบสินค้า ตลอดจนติดตามสถานะของสินค้าจนถึงจุดหมาย โดยกลุ่มบริษัทฯ จะประสานงานกับเครือข่ายพันธมิตรในต่างประเทศเพื่อจัดการการส่งออกหรือนำเข้า ณ ท่าเรือของต่างประเทศ ทั้งนี้ ณ ปัจจุบันกลุ่มบริษัทฯ ได้ติดต่อกับเครือข่ายพันธมิตรในประเทศและต่างประเทศกว่า 63 ประเทศ โดยปีที่ผ่านมากลุ่มบริษัทฯ มีการส่งออก และนำเข้าไปสู่ประเทศทั้งในกลุ่มอาเซียน อันได้แก่ เวียดนาม อินโดนีเซีย พม่า มาเลเซีย ประเทศสหรัฐอเมริกา และกลุ่มประเทศในทวีปยุโรป อันได้แก่ เยอรมัน เนเธอร์แลนด์ และตุรกี เป็นหลัก



โดยปัจจุบันกลุ่มบริษัทฯ ให้บริการของการขนส่งทางทะเลอยู่ 2 ประเภทคือ

1. การขนส่งแบบเต็มตู้คอนเทนเนอร์ (Full container load: FCL)

หมายถึง การบรรจุสินค้าเต็มตู้คอนเทนเนอร์สำหรับลูกค้ารายเดียวในคอนเทนเนอร์หนึ่งๆ ซึ่งเป็นบริการที่เหมาะสมกับลูกค้าที่ต้องการขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมาก โดยบริษัทฯ จะร่วมวางแผนงานการส่งออกกับลูกค้าเป็นรายปี

บริษัทฯ จะเป็นผู้ดำเนินการติดต่อสายการบินเรือ ต่อรองคำระวางเรือ จอระวางเรือ รวมถึงจัดหาตู้คอนเทนเนอร์ที่เหมาะสมกับสินค้า จนส่งมอบสินค้าลงเรือ ตลอดจนถึงติดตามสถานะของสินค้าต้นทางจนถึงปลายทาง

2. การขนส่งแบบไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ (Less than container load: LCL)

หมายถึง การบรรจุสินค้า โดยแบ่งพื้นที่คอนเทนเนอร์แบบปลีก เพื่อรองรับการให้บริการสำหรับลูกค้าที่ต้องการขนส่งสินค้าปริมาณน้อย โดยกลุ่มบริษัทฯ จะทำหน้าที่เป็นผู้รวบรวมสินค้า (Consolidator) จากลูกค้าหลายราย และนำมาบรรจุวางบนพื้นที่คอนเทนเนอร์ โดยจะมีการคำนวณพื้นที่ในการจัดวางเพื่อบริหารกำไรให้ได้สูงสุด

การขนส่งทางทะเลเป็นหนึ่งในวิธีการขนส่งสินค้าที่มีต้นทุนต่ำ แต่ใช้ระยะเวลาในการขนส่งนานกว่าการขนส่งด้วยวิธีอื่น เหมาะสำหรับลูกค้าที่ต้องการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าจำนวนมาก มีน้ำหนักในการขนส่งมาก โดยสินค้าที่กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จะได้แก่ สินค้าที่เป็นสินค้าส่งออกหลักของประเทศไทย เช่น สินค้าแปรรูปจากภาคเกษตรกรรม สินค้าวัสดุอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าเคมีภัณฑ์ สินค้าประเภทอาหารและเครื่องดื่ม และสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นต้น

2. การจัดการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ (Air freight)

กลุ่มบริษัทฯ จะเป็นผู้ติดต่อและจองระวางสายการบิน ตามตารางเวลาและข้อกำหนดที่ลูกค้าต้องการซึ่งการขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่มีศักยภาพสูง เหมาะกับการขนส่งระหว่างประเทศที่ต้องการความรวดเร็วในระยะเวลาที่จำกัด แต่มีต้นทุนที่สูงกว่าการขนส่งทางเรือ สินค้าส่วนใหญ่ที่ขนส่งทางอากาศจะมีปริมาณค่อนข้างน้อยและมีมูลค่าสูงและต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ โดยคำนึงถึงความรวดเร็ว

3. ธุรกิจการจัดการขนส่งทางบกภายในประเทศ (Transport) และการจัดการขนส่งสินค้าข้ามแดน (Cross-border Transport)



นอกเหนือจากธุรกิจหลักที่ให้บริการขนส่งทางทะเลและทางอากาศแล้ว กลุ่มบริษัท ยังมีบริการเพื่อรองรับความต้องการของบริการขนส่งสินค้าทางบกเพื่อเป็นการพัฒนาธุรกิจและเป็นการต่อยอดความชำนาญในธุรกิจการให้บริการขนส่งแบบครบวงจรและต่อเนื่อง (Multimodal Transport) ในรูปแบบการขนส่งทางบกไปสู่ทางอากาศ (Land-Air) และการขนส่งทางบกไปสู่ทางน้ำ (Land-Sea) โดยบริษัท มีบริการขนส่งสินค้าทางบกเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ระหว่างจุดถ่าย/รับสินค้าของลูกค้าและท่าเรือ/ท่าอากาศยาน บริษัท จึงได้ขยายการบริการในส่วนของการดำเนินงานขนส่งภายในประเทศ ด้วยรถหัวลากและหางลาก รวมถึงรถบรรทุก 6 ล้อ และ 4 ล้อ เพื่อให้การให้บริการลูกค้าผู้นำเข้าและส่งออกได้อย่างครบวงจร ลดขั้นตอนการติดต่อกับหลายๆ ผู้ให้บริการ ปัจจุบันบริษัท ได้ขยายการให้บริการขนส่งทางบกตามจุดหมายที่ลูกค้าต้องการแก่ผู้ประกอบการทั่วไป



นอกเหนือจากการให้บริการขนส่งสินค้าทางบกภายในประเทศแล้วในปี 2559 กลุ่มบริษัท ยังได้ขยายการบริการในส่วนของการดำเนินงานขนส่งสินค้าข้ามชายแดน (Cross-border Transport) โดยมีพันธมิตรในประเทศดังกล่าวคอยช่วยบริการนำสินค้าไปส่งยังจุดหมายปลายทางและจัดหาสินค้าจากปลายทางส่งกลับมายังประเทศไทยโดยเริ่มต้นเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา ซึ่งการให้บริการขนส่งสินค้าข้ามชายแดนดังกล่าวจะเน้นการให้บริการบริษัทลูกค้าในประเทศซึ่งต้องการส่งออกสินค้าไปยังประเทศกัมพูชา และกลุ่มลูกค้ากัมพูชาซึ่งมีความต้องการขนส่งสินค้าข้ามมายังประเทศไทยและส่งออกต่อเนื่องไปสู่ทางอากาศ (Land-Air) เนื่องจากประเทศไทยมีสนามบินขนาดใหญ่ที่สามารถรองรับอากาศยานที่สามารถให้บริการไปยังทวีปอเมริกาและยุโรปได้ ทั้งนี้กลุ่มบริษัท ยังได้วางแผนในการเพิ่มเส้นทางการขนส่งสินค้าทางบกไปสู่ประเทศอื่นๆ มากขึ้นในอนาคต

2.3 การตลาดและการแข่งขัน

2.3.1 การตลาดและภาวะการแข่งขัน

กลยุทธ์การแข่งขัน

การให้บริการแบบครบวงจร (Total Logistics Service Provider)

กลุ่มบริษัท จำเป็นที่จะต้องตอบสนองทุกความต้องการของลูกค้า ในช่วงเริ่มต้นกลุ่มบริษัท เริ่มธุรกิจการเป็นตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศทางเรือ และต่อมาก็ได้เริ่มผลิตภัณฑ์การขนส่งทางอากาศ ซึ่งการขนส่งระหว่างจุดขนถ่ายสินค้าของลูกค้าจนถึงจุดขนถ่ายส่งออก จึงได้ริเริ่มแนวคิดการให้บริการระบบโลจิสติกส์อย่างครบวงจร กล่าวคือให้บริการตั้งแต่ให้คำปรึกษาเรื่องกฎเกณฑ์และวิธีการนำเข้าและส่งออก บริการผ่านพิธีศุลกากร ได้เพิ่มบริการการขนส่งทางบก โดยให้บริการทั้งรถหัวลาก หางลาก และรถบรรทุก ระยะเวลาดำเนินการ บริษัท ได้เริ่มขยายการให้บริการการขนส่งทางบกข้ามชายแดน (Cross-border transport) มีแผนที่จะขยาย

เส้นทางการขนส่งทางบกสู่ประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ ในอนาคต นอกจากนั้น บริษัท ยังมีศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ส่งผลให้บริษัท สามารถให้บริการแก่ลูกค้าได้อย่างครบวงจร ช่วยประหยัดเวลา และประสิทธิภาพในระบบการจัดการโลจิสติกส์ของลูกค้า

เครือข่ายพันธมิตรที่กว้างขวาง

บริษัท ยังได้สร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อตัวแทนการจัดการการขนส่งในประเทศต่างๆ เพื่อเป็นพันธมิตรในการส่งงานให้กันและกัน ปัจจุบันบริษัท มีพันธมิตรที่เป็นตัวแทนในต่างประเทศที่ติดต่อกันมาอยู่กว่า 207 ราย ครอบคลุมทุกทวีป โดยพันธมิตรที่ดำเนินธุรกิจด้วยกันมายาวนาน ก็ได้แนะนำตัวแทนอื่นๆ ให้แก่บริษัท อีกด้วย นอกจากนี้บริษัท ยังได้เข้าร่วมชมรมตัวแทนการขนส่งทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในประเทศไทยกลุ่มบริษัท ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกในสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) นอกจากนั้นกลุ่มบริษัท ยังได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของ The Cooperative Logistics Network ในปี 2558 ซึ่งเป็นสมาคมระดับนานาชาติ ครอบคลุมกว่า 124 ประเทศทั่วโลก และ Global Affinity Alliance โดยจะจัดประชุมอย่างน้อยปีละ 1 ครั้งเพื่อเป็นการขยายเครือข่ายพันธมิตรในการดำเนินธุรกิจร่วมกันกับตัวแทนในประเทศอื่นๆ เพื่อให้บริการได้ครอบคลุมได้มากยิ่งขึ้น โดยมีเป้าหมายในการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้วิธีการเพื่อเพิ่มศักยภาพและโอกาสในเชิงธุรกิจเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการที่จะขนส่งสินค้าไปเป้าหมายปลายทางที่เป็นประเทศคู่ค้า

ตารางสรุปการเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิก (Conference) ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ชื่อสมาคม	บริษัทที่เป็นสมาชิก	ปีที่เป็นสมาชิก	ปีที่สิ้นสุดการเป็นสมาชิก
Thai International Freight Forwarders Association: TIFFA	SONIC	21 เม.ย. 2541	ไม่มีกำหนด
The Cooperative Logistics Network	SONIC	21 ธ.ค. 2558	ไม่มีกำหนด
Global Affinity Alliance	GLINK	2561	2562
สมาคมชิปปิงไทย	SONIC	25 ม.ค. 2561	25 เม.ย. 2562
สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย	SONIC	1 ธ.ค. 2560	31 พ.ค. 2565

ความเชี่ยวชาญของบุคลากร

กลุ่มบริษัท เริ่มดำเนินงานด้านการจัดการระบบโลจิสติกส์มาตั้งแต่ปี 2538 บุคลากรของกลุ่มบริษัท ได้สะสมประสบการณ์และเครือข่ายซึ่งส่งผลให้การให้บริการจัดการระบบโลจิสติกส์แก่ลูกค้ามีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งการจองระวางเรือหรือเครื่องบินที่สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว การบริหารพื้นที่ในการบรรจุสินค้า เพื่อให้การขนส่งมีประสิทธิภาพสูงสุด การลดข้อผิดพลาดจากการขนส่งและการดำเนินการตามกฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องได้อย่างถูกต้อง และมุ่งเน้นการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง กลุ่มบริษัท สนับสนุนให้

บุคลากรได้รับการอบรมกับสถาบันภายนอกที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของตนเองเพื่อให้บริการได้แบบมืออาชีพอย่างต่อเนื่อง

คุณภาพในการให้บริการ

กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นความเป็นเลิศในการให้บริการแก่ลูกค้า เนื่องจากคุณภาพของการบริการเป็นหัวใจหลักของการดำเนินธุรกิจด้านการจัดการระบบโลจิสติกส์ กลุ่มบริษัทฯ จึงได้จัดตั้งฝ่ายดูแลลูกค้า (Customer Service) เพื่อแยกแผนกการบริการออกมาจากส่วนงานปฏิบัติการ เพื่อให้สามารถพัฒนา และติดตามคุณภาพของการบริการได้เฉพาะเจาะจงมากขึ้น ฝ่ายดูแลลูกค้าจะช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้รับบริการทั้งในระหว่างการขนส่ง ติดตามสถานะสินค้า รับปัญหาและให้คำแนะนำการแก้ไขปัญหาหลังการขนส่ง นอกเหนือจากนี้กลุ่มบริษัทฯ มีการให้ลูกค้าประเมินคุณภาพงานและมีการตรวจสอบแบบประเมินจากลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ กลุ่มบริษัทฯ มีช่องทางในการรับการติดต่อ หรือข้อร้องเรียน ได้หลายทางไม่ว่าจะเป็นการติดต่อผ่านเบอร์โทรศัพท์ อีเมล จดหมาย หรือผ่านทางเว็บไซต์ของกลุ่มบริษัทฯ

การรักษาฐานลูกค้าปัจจุบัน

เนื่องด้วยการแข่งขันของธุรกิจจัดการระบบโลจิสติกส์ที่สูงขึ้น การรักษาฐานลูกค้าในปัจจุบันจึงเป็นหัวใจหลักในการสร้างรายได้อย่างต่อเนื่องให้แก่กลุ่มบริษัทฯ และเนื่องด้วยกลุ่มบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจจัดการระบบโลจิสติกส์มากกว่า 23 ปี กลุ่มบริษัทฯ จึงมีฐานลูกค้าที่กว้าง ดังนั้นกลุ่มบริษัทฯ จึงให้ความสำคัญกับการคงไว้ซึ่งกลุ่มลูกค้าดังกล่าว และมอบหมายให้บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญของกลุ่มบริษัทฯ ดูแลกลุ่มลูกค้าอย่างใกล้ชิด โดยสร้างความรู้สึกระประทับใจ และความพึงพอใจในบริการอย่างสม่ำเสมอ โดยการคอยให้คำปรึกษาเพื่อลดกระบวนการทำงานของลูกค้า ลดค่าใช้จ่ายในการบริหารงานของลูกค้า อีกทั้งการเสนอบริการใหม่ๆ ของกลุ่มบริษัทฯ อาทิเช่น การขนส่งทางบกทั้งในประเทศและข้ามชายแดน ศูนย์รวบรวมเพื่อกระจายสินค้า เพื่อสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างครบวงจร

มาตรฐานความปลอดภัยในการให้บริการขนส่ง

นอกเหนือจากความรวดเร็วในการนำสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางแล้ว กลุ่มบริษัทฯ ยังได้ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการให้บริการขนส่งเป็นอันดับต้นๆ อีกด้วย ทั้งนี้ยานพาหนะที่กลุ่มบริษัทฯ ได้คัดสรรมานั้น จึงเป็นยานพาหนะที่ได้มาตรฐาน เป็นที่ยอมรับ และมีสมรรถนะในการใช้ประกอบธุรกิจจัดการขนส่งให้แก่ลูกค้าของกลุ่มบริษัท นอกเหนือจากนี้กลุ่มบริษัทฯ ยังมีนโยบายในการเลือกสรรบุคลากรที่มีคุณภาพมาช่วยดำเนินธุรกิจ เนื่องจากธุรกิจนี้จำเป็นที่จะต้องใช้บุคลากรที่มีประสบการณ์และมีความคุ้นชินกับประเภทงาน จึงจะสามารถสร้างความมั่นใจให้แก่ลูกค้าได้ถึงจุดหมายอย่างปลอดภัย และดูแลไม่ให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินและสินค้าของลูกค้าและกลุ่มบริษัทฯ

ทั้งนี้ยานพาหนะขนส่งที่กลุ่มบริษัทฯ ใช้ทุกคันจะได้รับการบำรุงรักษาจากศูนย์ซ่อมบำรุงที่มีคุณภาพสูงจากช่างผู้เชี่ยวชาญ ผู้ที่ได้รับการยอมรับของผู้ใช้ยานพาหนะทั้งในและต่างประเทศ เพื่อให้มั่นใจว่ายานพาหนะที่ใช้ประกอบการทุกคัน ได้รับการดูแลเพื่อให้ตรงตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด และมีการตรวจสอบสภาพความพร้อมของพนักงานขับรถก่อนปฏิบัติหน้าที่ โดยบริษัทฯ มีการกำหนดระเบียบว่าด้วยการปฏิบัติของพนักงานขับรถ และระเบียบว่าด้วยขั้นตอนการปฏิบัติงาน รวมถึงมีการทำแบบประเมินของพนักงานขับรถ นอกเหนือจากนี้บริษัทฯ ได้กำหนดให้พนักงานทำการตรวจสอบความพร้อมของยานพาหนะก่อนนำรถออกไปให้บริการแก่ลูกค้า และมีการควบคุมโดยจัดให้มีการสุ่มตรวจสอบสภาพและแอลกอฮอล์พนักงานผู้ให้บริการขับรถขนส่งอย่างเป็นประจำ

ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มบริษัท นำเสนอบริการด้านโลจิสติกส์แบบครบวงจร ทั้งการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศในรูปแบบต่างๆ อย่างครอบคลุมทุกความต้องการของลูกค้า ทำให้กลุ่มลูกค้าของกลุ่มบริษัท มีตั้งแต่ลูกค้ารายย่อยที่มีความต้องการที่จะส่งสินค้าปริมาณไม่มาก ไปจนถึงกลุ่มลูกค้าที่เป็นบริษัทเอกชน จนถึงหน่วยงานรัฐ โดยมีทั้งลูกค้าในประเทศและต่างประเทศ โดยกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของกลุ่มบริษัท สามารถจำแนกเป็นสองกลุ่มหลักดังนี้

(1) กลุ่มลูกค้าผู้นำเข้าและส่งออก

เป็นลูกค้าที่เป็นกลุ่มผู้ประกอบการเพื่อการส่งออกและนำเข้า กลุ่มลูกค้าที่เป็นโรงงานหรือผู้ผลิตสินค้าซึ่งอยู่ในหลากหลายอุตสาหกรรมพื้นฐานที่สำคัญของประเทศที่ทำการสั่งซื้อสินค้า และต้องการนำเข้ามาจากต่างประเทศเพื่อใช้ในการผลิต หรือการนำไปแปรรูป หรือต้องการส่งสินค้าออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศและรวมไปถึงในประเทศ ตัวอย่างเช่น กลุ่มธุรกิจอิเล็กทรอนิกส์ กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม กลุ่มธุรกิจเกษตรแปรรูป กลุ่มวัสดุก่อสร้าง

(2) กลุ่มลูกค้าธุรกิจที่เป็นผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้า

เป็นลูกค้ากลุ่มที่ผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าเช่นเดียวกันกับกลุ่มบริษัท ผู้ซึ่งให้บริการขนส่งสินค้านานาชาติทางทะเลซึ่งไม่มีสัญญาบริการกับตัวแทนอื่น และมีปริมาณการจัดส่งสินค้าจำนวนมากพอที่จะเช่าแบบเหมาตู้คอนเทนเนอร์ ดังนั้นกลุ่มธุรกิจผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ก็จะใช้บริการบริษัทที่เป็นผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าบริษัทอื่นเพื่อหาพื้นที่ว่างในการจัดส่งสินค้า หรือบางกรณีสำหรับกรณีนำเข้า ทั้งนี้ลูกค้าจำพวกธุรกิจผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าจะเป็นกลุ่มลูกค้าที่ได้รับการแนะนำมาจากเครือข่ายพันธมิตร (Agency Network)

นโยบายการกำหนดราคา

กลุ่มบริษัท มีนโยบายการกำหนดราคาโดยจะคิดจากต้นทุนการให้บริการบวกอัตรากำไร (Cost Plus Pricing) โดยจะคำนึงถึงปัจจัยสำคัญที่นำมาพิจารณาค่าบริการอันได้แก่ รูปแบบการขนส่ง จุดหมายปลายทาง ปริมาณสินค้า ขนาดของสินค้า ประเภทสินค้า น้ำหนักของสินค้า เป็นต้น บวกกับอัตรากำไรขั้นต้นที่เหมาะสม และพิจารณาร่วมกับปัจจัยอื่นๆ เช่น การเปรียบเทียบราคาของบริษัท และบริษัทย่อยกับราคาตลาดและราคาของคู่แข่ง ซึ่งการกำหนดราคาสินค้าอาจมีการปรับเปลี่ยนตามความเหมาะสมตามลักษณะงานกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย และโดยอาจมีการให้ส่วนลดแก่ลูกค้าในบางครั้ง ตามสภาวะการแข่งขันในขณะนั้น เพื่อให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งในตลาดได้ แต่ยังคงต้องรักษาอัตรากำไรให้ได้ตามที่กลุ่มบริษัท ได้ตั้งไว้ ทั้งนี้นโยบายได้ถูกจัดทำขึ้นเพื่อเป็นแนวทางในเรื่องการกำหนดราคาขาย เกิดความชัดเจนและสามารถปฏิบัติไปในทิศทางเดียวกัน และตรงกับนโยบายกลุ่มบริษัท ตลอดจนมีการควบคุมภายในที่ดี และเป็นกรอบการพิจารณาสำหรับพนักงานขายเวลาไปเสนองานให้แก่ลูกค้า

การตลาดและการส่งเสริมการขาย

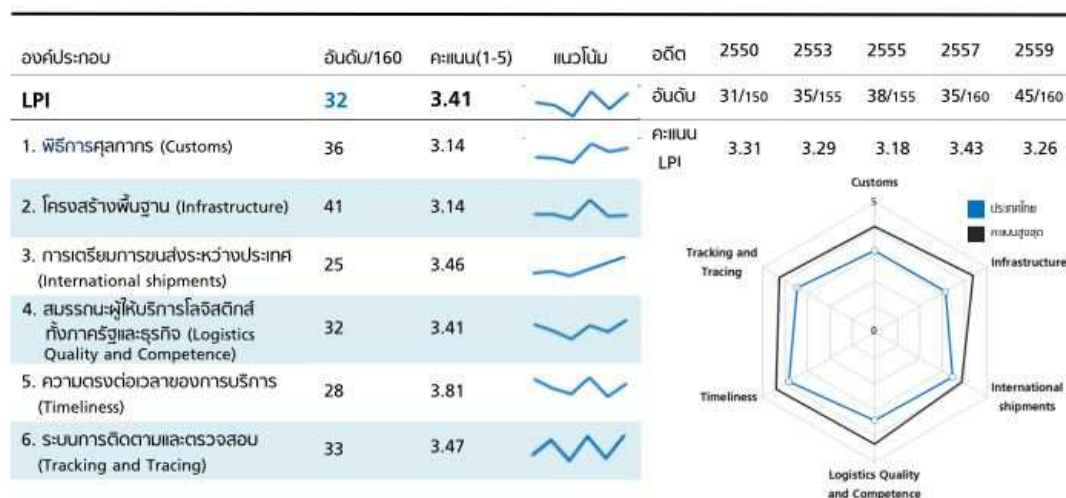
ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยเป็นธุรกิจที่ประกอบกิจการที่ไม่ซับซ้อนมากนัก จึงเป็นอุตสาหกรรมที่ดึงดูดให้มีผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง ซึ่ง

ก่อให้เกิดการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นและส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการบางรายต้องปิด ด้วยเหตุนี้ผู้ประกอบการจึงต้องพัฒนาและบริหารจัดการการควบคุมคุณภาพและความรวดเร็วในการให้บริการ และรวมไปถึงทำความเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจลูกค้าให้มากขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าและขยายฐานลูกค้าสืบไป

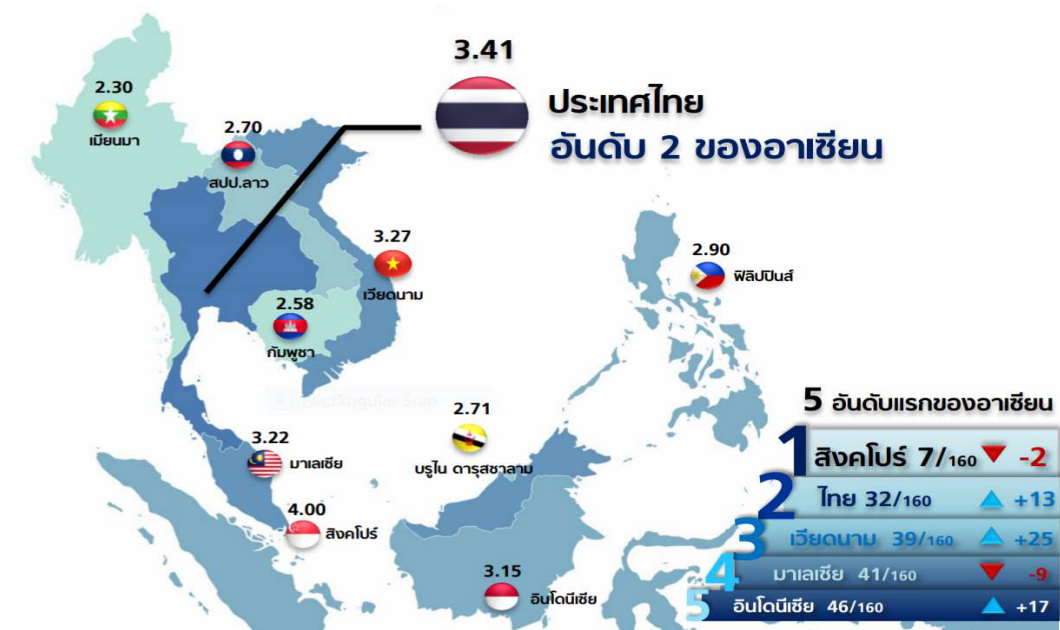
ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ มีกลยุทธ์ในการตลาดการบริการผ่านช่องทางทางการเข้าหาลูกค้าโดยตรง ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ ได้จัดสรรเจ้าหน้าที่ฝ่ายขายเป็นผู้เข้าไปติดต่อกับลูกค้าโดยตรง และการขายผ่านทางเว็บไซต์ (website) <http://www.sonic.co.th/> นอกเหนือจากนี้กลุ่มบริษัทฯ ยังมีการจัดอบรม ให้พนักงานพัฒนาความสัมพันธ์กับลูกค้า โดยการให้คำแนะนำทางด้านการจัดการด้านการขนส่งแบบครบวงจร การตลาดและการส่งเสริมการขายโดยการจัดทำกระบวนการศึกษาและการวิเคราะห์ข้อมูลของลูกค้าเพื่อให้พนักงานขายสามารถส่งเสริมการขายบริการและมีทักษะการบริการลูกค้าให้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้กลุ่มบริษัทฯ ได้ทำการตลาดผ่านตัวแทนในต่างประเทศ (Oversea Agent) ซึ่งจะมีการแนะนำหรือมอบหมายให้เป็นผู้จัดการการขนส่งสินค้าของลูกค้าของตัวแทนในต่างประเทศซึ่งต้องดำเนินการขึ้นตอนการขนส่งในประเทศไทย

2.3.2 ภาพอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

จากรายงานดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบ โลจิสติกส์ ระหว่างประเทศปี 2561 International Logistics Performance Index (LPI) 2018



คะแนนรวมดัชนีประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศสมาชิกอาเซียนในปี 2561



แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป การสร้างความน่าเชื่อถือต่อระบบโลจิสติกส์

- การประชาสัมพันธ์
- การแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ
- การบริหารจัดการความเสี่ยง

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงนโยบาย

- พิจารณาศักยภาพ
 - พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ เพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการเข้า-ส่งออก เพื่อลดระยะเวลา โดยเชื่อมโยงอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งแบบ G2G และ G2B และการชำระเงินแบบ e-Payment
 - พัฒนาระบบ Port Community System ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- การจัดทำฐานข้อมูลบูรณาการด้านโลจิสติกส์
 - จัดทำฐานข้อมูลให้เชื่อมโยงกันและใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ในแต่ละหน่วยงานอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการดำเนินการประเมินผล และวางแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
- โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ
 - ทางราง ทางถนน และสิ่งอำนวยความสะดวก เชื่อมโยงโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่อง

- หลายรูปแบบ และสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายทางราบและถนนของกลุ่มประเทศ CLMV และจีน
- ทางน้ำ เร่งแก้ปัญหาการขนส่งสินค้าทางน้ำ พัฒนากิจการกรม และโครงข่ายเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่า
 - การจัดการระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในเขตเมือง อาทิ การจัดการฝั่งเมือง การแก้ไขการจราจรติดขัด โดยนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการจัดส่งสินค้าในช่วงสุดท้าย (Last Mile Delivery)
 - สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ
 - การพัฒนามาตรฐานการบริการเทียบเคียงระดับสากล พัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่ง การขนส่งสินค้า ระบบคลังสินค้า และระบบตรวจสอบติดตามสินค้า และการวางแผนการจัดการความเสี่ยงของสินค้าคงคลัง
 - การพัฒนามาตรฐานวิชาชีพและบุคลากรโลจิสติกส์ให้ได้มาตรฐานสากล วางแผนจัดการกำลังคนให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ สนับสนุนความร่วมมือกับภาคเอกชนในการฝึกอบรมในระดับปฏิบัติงาน

การจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี 2561 (International Logistic Performance Index: LPI 2018)

ธนาคารโลกได้จัดอันดับวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index :LPI) ตั้งแต่ปี 2550 โดยสำรวจความพึงพอใจในประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศและรายงานผลการจัดอันดับทุก 2 ปี ในช่วงเดือนกรกฎาคม เพื่อสร้างความตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศและเป็นข้อมูลอ้างอิงในการขับเคลื่อนนโยบาย โดยการจัดอันดับใช้ข้อมูลปฐมภูมิจากแบบสำรวจ LPI ซึ่งมีกลุ่มเป้าหมายหลักคือ ผู้ประกอบการธุรกิจรับส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) และการขนส่งด่วน (Express Carrier) ที่มีการดำเนินการในประเทศนั้นๆ ทั้งนี้ เกณฑ์ชี้วัดของดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ 1) เกณฑ์ชี้วัดที่เป็นปัจจัยนำเข้า (Input) หรือปัจจัยด้านนโยบาย (Policy Regulation) ประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ ด้านพิธีการศุลกากร (Customs) ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) และด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistic Quality and Competence) 2) เกณฑ์ชี้วัดเชิงผลลัพธ์ (Outcome) หรือปัจจัยด้านประสิทธิภาพการให้บริการ (Service Delivery Performance) ประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) และด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking & Tracing)

พัฒนาการด้านโลจิสติกส์ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยได้มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่องภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ซึ่งมีเป้าหมายในการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโซ่อุปทาน และขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยให้แข่งขันได้ ตลอดจนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งตามเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมโยงไปสู่ประตูการค้าหลักของประเทศ สรุปผลการพัฒนา ดังนี้

ด้านพิธีการศุลกากร การพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต ใบรับรอง และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง กับกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ผ่านระบบ National Single Window (NSW) ครบทั้ง 36 หน่วยงาน การเชื่อมโยงข้อมูลกับประเทศสมาชิกอาเซียน (ASEAN Single Window : ASW) ซึ่งได้ เชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าอาเซียนเพื่อผ่านพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสาร (e-Form D) ระหว่างประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และเวียดนาม แล้ว และอยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อม เพื่อแลกเปลี่ยนเอกสารอื่นๆ เช่น ใบขนสินค้าอาเซียน (ACDD/Export information) ใบรับรองสุขอนามัย พืช (Electronic Phytosanitary Certificate) เป็นต้น

ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ การยกระดับมาตรฐานสายทางเพื่อ อำนวยความสะดวก การขนส่งสินค้าและการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงการค้าหลัก อาทิ ท่าเรือแหลม จบัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งประตูการค้าชายแดนที่สำคัญ นอกจากนี้รัฐบาลได้ให้ความสำคัญ และจัดสรรงบประมาณในการลงทุนพัฒนารถไฟทางคู่ทั่วประเทศ พัฒนาสถานีขนส่งและศูนย์เปลี่ยนถ่าน การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่าย การพัฒนาท่าเรือชายฝั่งที่ทำเรือกรุงเทพและท่าเรือ แหลมฉบัง เพื่อสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบและ เชื่อมโยงการขนส่งตู้สินค้าภายในประเทศไปสู่การส่งออกที่ทำเรือแหลมฉบัง สำหรับเทคโนโลยี สารสนเทศได้มีการพัฒนาโครงข่ายอินเทอร์เน็ตที่ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น

ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ ในปี 2560 มีผู้ประกอบการได้รับการรับรอง AEO (Authorized Economic Operations) ซึ่งเป็นใบรับรองที่จัดทำโดยกรมศุลกากร เพื่อรับรอง มาตรฐานความปลอดภัยในการนำเข้า-ส่งออก ตลอดจนเส้นทางขนส่งสินค้า จำนวน 345 ราย และมี แนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การพัฒนาบุคลากรและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ ผ่านโครงการอบรมยกระดับมาตรฐานผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การเป็นผู้ให้บริการครบวงจรที่สามารถ แข่งขันได้ รวมทั้ง การผลักดันผู้ประกอบการไทยเข้าสู่ภาคการค้าระหว่างประเทศเข้าสู่ภาคการค้า ระหว่างประเทศในตลาดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในเชิงรุกอย่างมีทิศทางผ่านศูนย์พัฒนาการค้าและ ธุรกิจไทยอาเซียน (AEC Business Support Center)

ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ การให้บริการขนส่งระหว่างประเทศของประเทศไทยมี ประสิทธิภาพสูงขึ้นสามารถรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ขยายตัวตามภาวะ เศรษฐกิจ โดยท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า 11 ล้าน TEUs ซึ่งปี 2560 จำนวนตู้ขนส่งสินค้าขาเข้า-ขาออก ผ่านท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณประมาณ 7.8 ล้าน TEUs เพิ่มขึ้น ร้อยละ 7.7 เมื่อเทียบกับปี 2559 และมีแนวโน้มสูงขึ้นถึง 9.8 ล้าน TEUs ในปี 2561 ประกอบกับการ กำหนดค่าระวางของผู้ประกอบการไทยสามารถจูงใจผู้ใช้บริการและพัฒนาความสะดวกต่อการเข้าถึง การให้บริการขนส่งสินค้าได้

ด้านความตรงต่อเวลาของการบริการ นโยบายการพัฒนาด้านกระบวนการศุลกากรสามารถช่วยลด ระยะเวลาในการปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้า – ส่งออก ส่งผลให้ประสิทธิภาพการให้บริการดีขึ้น อย่างต่อเนื่อง โดยระยะเวลากระบวนการตรวจสอบปล่อยสินค้าที่ประตูการขนส่งสำคัญนั้นลดลงเมื่อ เปรียบเทียบกับปี 2559 โดยระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการออกใบขนสินค้า Green Line สำหรับศุลกากร ท่าเรือแหลมฉบัง ใช้เวลาเพียง 1 นาที 31 วินาที ในปี 2560 จาก 3 นาที 27 วินาที ในปี 2559 ส่วนใบ ขนสินค้า Red Line ที่มีการตรวจสินค้าทางกายภาพ และตรวจสินค้าด้วยเครื่อง X-ray ใช้เวลา 17 นาที

9 วินาที และ 10 นาที 39 วินาที ในปี 2560 จากเวลา 22 นาที 48 วินาที และ 21 นาที 46 วินาที ในปี 2559 ตามลำดับ

ด้านระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้เพิ่มขึ้นในการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ อาทิ ระบบติดตามยานพาหนะ (GPS Tracking) และระบบติดตามสินค้าด้วย RFID ทำให้การติดตามและตรวจสอบการให้บริการเพิ่มมากขึ้นเพื่อความสะดวกในการรับบริการ

แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป

ตารางที่ 3 ลำดับความสำคัญประเด็นการพัฒนาโลจิสติกส์ในอนาคตตามคำแนะนำของธนาคารโลก

... Very important • Important • Less important

	Lowest performer	Fourth	Third	Second	Best performer
Transportation infrastructure	•••	•••	••	••	••
Trade and transport facilitation	•••	•••	••	•	•
Service markets and regulations	••	•••	•••	•	•
Skills	••	•••	•••	•••	•
Green logistics	•	•	••	•••	•••
Urban logistics	•	••	•••	•••	•••
Spatial planning	•	•	••	••	••
Resilience	••	••	••	••	••
Dedicated logistics body	•	•	•••	•••	••
Specific legal framework	•	•	••	••	•
National data system	••	•	•••	•••	•••

หมายเหตุ: ประเทศไทยอยู่ในอันดับสุดท้ายของ Best Performer จึงควรพิจารณาคำแนะนำสำหรับกลุ่ม Second เมื่อพิจารณาจากข้อเสนอแนะของธนาคารโลก แม้ว่าประเทศไทยได้รับการจัดกลุ่มอยู่ในกลุ่มแรก (Logistics friendly หรือ Best Performer) แต่ประเทศไทยยังมีคะแนนอยู่ในอันดับสุดท้ายของกลุ่ม ดังนั้น แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป จึงควรพิจารณาคำแนะนำของธนาคารโลกสำหรับประเทศที่อยู่ในกลุ่มที่สอง (Consistent Performers หรือ Second Quintile) ด้วย ซึ่ง มีประเด็นการพิจารณาที่เร่งด่วน ได้แก่ การพัฒนาด้านบุคลากร โลจิสติกส์ที่มีทักษะขั้นสูง (Advanced Skills) การพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในเขตเมือง (Urban Logistics) การพัฒนาหน่วยงานกลาง เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Dedicated Logistics Body) และการพัฒนาฐานข้อมูลกลางด้านโลจิสติกส์ ของประเทศ (National Data System) นอกจากนี้ ประเด็นการพัฒนาที่สำคัญรองลงมาได้แก่ การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งให้ครอบคลุม (Transportation Infrastructure) การส่งเสริมการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) การวางแผนพัฒนาเชิงพื้นที่ (Spatial Planning) และการสร้างความยืดหยุ่นของระบบการขนส่งในทุกสถานการณ์ (Resilience) และกรอบกฎหมายเฉพาะ (Specific Legal Framework) ทั้งนี้ ภาครัฐมีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบายและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งสร้างความเชื่อมั่นในเรื่องประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้แก่ผู้ประกอบการ โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

1.การสร้างความน่าเชื่อถือต่อระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย

- 1.1 เพิ่มการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้ผู้ประกอบการในระดับนานาชาติ โดยเข้าร่วมการประชุมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในระดับนานาชาติ เพื่อนำเสนอผลการพัฒนาที่สำคัญและเพิ่มช่องทางประชาสัมพันธ์นโยบายการพัฒนาด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างต่อเนื่อง อาทิ การประกาศนโยบายและแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ชัดเจน การประชาสัมพันธ์โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) นอกจากนี้ ผู้ประกอบการควรได้รับทราบข้อมูลที่ทันสมัยและง่ายต่อการเข้าถึง เพื่อให้มีข้อมูลประกอบในการดำเนินการและตัดสินใจเชิงธุรกิจ
- 1.2 การแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ โดยภาครัฐควรมุ่งเน้นการเจรจาความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะกับประเทศคู่ค้าหลักทั้งระดับทวิภาคีและพหุภาคีในเชิงรุก เพื่อขจัดอุปสรรคทางการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจะช่วยเพิ่มปริมาณการส่งออกสินค้าและสร้างรายได้ให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ อาทิ การเจรจาความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Trade Agreement: CBTA) การเจรจาเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement: FTA) การเร่งดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก (WTO Agreement on Trade Facilitation : TFA)
- 1.3 การบริหารจัดการความเสี่ยง วางแผนรองรับสถานการณ์ที่ไม่ปกติที่มีผลต่อระบบโลจิสติกส์เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการได้ในทุกสถานการณ์ เช่น ความไม่สงบทางการเมือง ภัยธรรมชาติ การเปลี่ยนแปลงนโยบายของประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

2.การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงนโยบาย

- 2.1 พิธีการศุลกากร (Customs) พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ ครอบคลุมการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งแบบ G2G G2B และการชำระเงินแบบ e-Payment ผ่านระบบ NSW และขยายการเชื่อมโยงระบบไปสู่ระบบ Port Community System ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งเร่งรัดการปรับลดขั้นตอนกระบวนการภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า -ส่งออก เพื่อลดต้นทุน ระยะเวลาให้แก่ผู้ประกอบการและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง
- 2.2 โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดต้นทางและปลายทางระหว่างประเทศทั้งกับกลุ่มประเทศ CLMV และสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีปัจจัยสนับสนุน ดังนี้
 - 2.2.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง โครงข่ายถนน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ โดยพิจารณาความเชื่อมโยงโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ในลักษณะที่สามารถสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ และสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายทางรางและถนนของกลุ่มประเทศ CLMV และสาธารณรัฐประชาชนจีน

2.2.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เร่งรัดการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางน้ำเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐได้ลงทุนหรือจะลงทุนให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น การเร่งจัดหาผู้บริหารท่าเรือที่ยังไม่มีผู้บริหาร การเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการกิจกรรมหน้าท่าการพัฒนากิจกรรมและพัฒนาโครงข่ายทางรางและทางถนน เชื่อมโยงพื้นที่หลังท่า เป็นต้น

2.2.3 การจัดการระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในเขตเมือง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่งสินค้าในเขตเมืองแบบถึงมือผู้รับ (Last-mile Delivery) เช่น การจัดการผังเมือง การแก้ไขการจราจรติดขัด การจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าใกล้เขตเมือง และการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการให้บริการจัดการการจัดส่งสินค้าในช่วงสุดท้ายให้มีประสิทธิภาพและสามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เป็นต้น

2.3 สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Quality and Competence)

2.3.1 การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ให้มีประสิทธิภาพและมาตรฐานการบริการ เทียบเคียงกับผู้ให้บริการระหว่างประเทศ ด้วยการสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้า การพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า ระบบคลังสินค้า และระบบตรวจสอบติดตามสินค้า รวมทั้งการวางแผนการจัดการลดความเสี่ยงของสินค้าคงคลัง โดยคำนึงถึงมูลค่าสินค้าและต้นทุนสินค้าเสื่อม เพื่อปรับตัวให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภค ความผันผวนของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าหลัก และการปรับเปลี่ยนของราคาสินค้าตามกลไกตลาดโลก

2.3.2 การพัฒนามาตรฐานวิชาชีพและบุคลากรโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล รวมทั้งวางแผนจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจโดยเน้นการฝึกอบรมวิชาชีพเฉพาะ และสนับสนุนความร่วมมือกับภาคเอกชน ในการฝึกอบรมในระดับปฏิบัติงาน

2.4 การจัดทำฐานข้อมูลบูรณาการด้านโลจิสติกส์ ให้สามารถเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ในแต่ละหน่วยงานอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อใช้ข้อมูลในการดำเนินการ ประเมินผล และวางแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ภาวะการแข่งขัน

ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เป็นธุรกิจที่มีความน่าสนใจในการลงทุนและเป็นที่ยึดจุดผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาอย่างต่อเนื่อง โดยจากข้อมูลการประมาณการของศูนย์วิจัยกสิกรของเกี่ยวกับธุรกิจรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) ในปี 2561 น่าจะมีมูลค่า 57,700- 58,000 ล้านบาท และมีแนวโน้มการขยายตัวในอัตราร้อยละ 0.5-2.1 จากปีที่ผ่านมา ในขณะที่ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางบกในปี 2561 น่าจะมีมูลค่า 145,100-147,300 ล้านบาท และมีแนวโน้มการขยายตัวในอัตราร้อยละ 5.3-7.0 จากปีที่ผ่านมาจากการขยายตัวตามทิศทางที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยได้รับอานิสงค์จากการลงทุนของภาครัฐและเอกชน รวมไปถึงแรงขับเคลื่อนของภาคธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) ที่ขยายตัวได้อย่างโดดเด่น

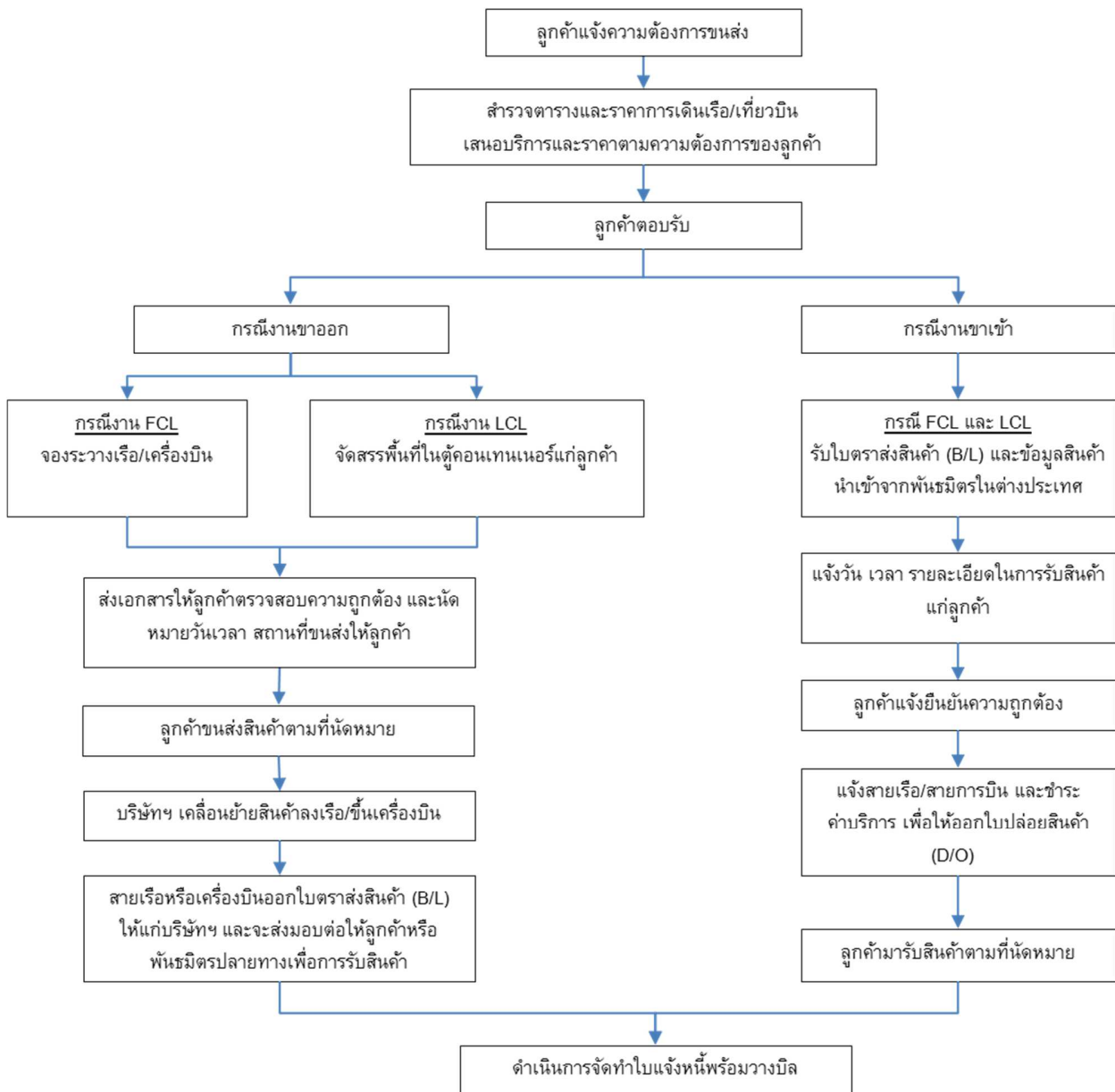
2.4 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

นอกเหนือจากธุรกิจการให้บริการจัดหาสินค้าทางทะเลและทางอากาศแล้วกลุ่มบริษัทฯ ยังเป็นผู้ให้บริการขนส่งโดยใช้รถหัวลากและหางลาก รถบรรทุก 6 ล้อ และ รถบรรทุก 4 ล้อ ให้แก่ลูกค้าที่ต้องการขนส่งสินค้าทางบกภายในประเทศและขนส่งสินค้าแบบข้ามเขตแดนไปยังประเทศกัมพูชา โดยให้บริการผ่านรถขนส่งของบริษัทฯ และบริษัทพันธมิตร บริษัทฯ ได้ทำการจัดหารถหัวลากและหางลาก รถบรรทุก 6 ล้อ และ รถบรรทุก 4 ล้อ ที่ใช้สำหรับธุรกิจการขนส่งสินค้าทางบกและบริการขนส่งข้ามแดน (Cross Border) จากผู้จัดจำหน่ายรถบรรทุกสำหรับการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าที่มีคุณภาพสูง โดยผ่านขั้นตอนการเปรียบเทียบราคาและคุณภาพของรถขนส่งให้ตรงกับความต้องการใช้งานของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะคำนึงถึงบริการหลังการขายที่สามารถให้บริการบำรุงรักษารถขนส่งของบริษัทฯ ให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานในการขนส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าได้อย่างปลอดภัย รวมไปถึงการติดตั้งระบบการติดตามตำแหน่ง (GPS) เพื่อการติดตามขั้นตอนการขนส่งเพื่อให้ข้อมูลแก่ลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น อีกทั้งบริษัทฯ สามารถนำข้อมูลความเร็วในการขับขี่ เส้นทางการเดินทาง ปริมาณเชื้อเพลิง เพื่อนำมาบริหารจัดการการเดินทางให้มีประสิทธิภาพ และประหยัดพลังงานมากขึ้น รถขนส่งทุกคันของบริษัทฯ มีการทำประกันภัยชั้น 1 และประกันภัยสินค้าที่รับขนส่งซึ่งมูลค่าประกันจะสูงกว่ามูลค่าความเสียหายของสินค้าที่อาจเกิดขึ้น ณ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีรถหัวลากและหางลากที่ให้บริการเป็นของตนเองเป็นจำนวน 73 คัน และ 167 คัน ตามลำดับ

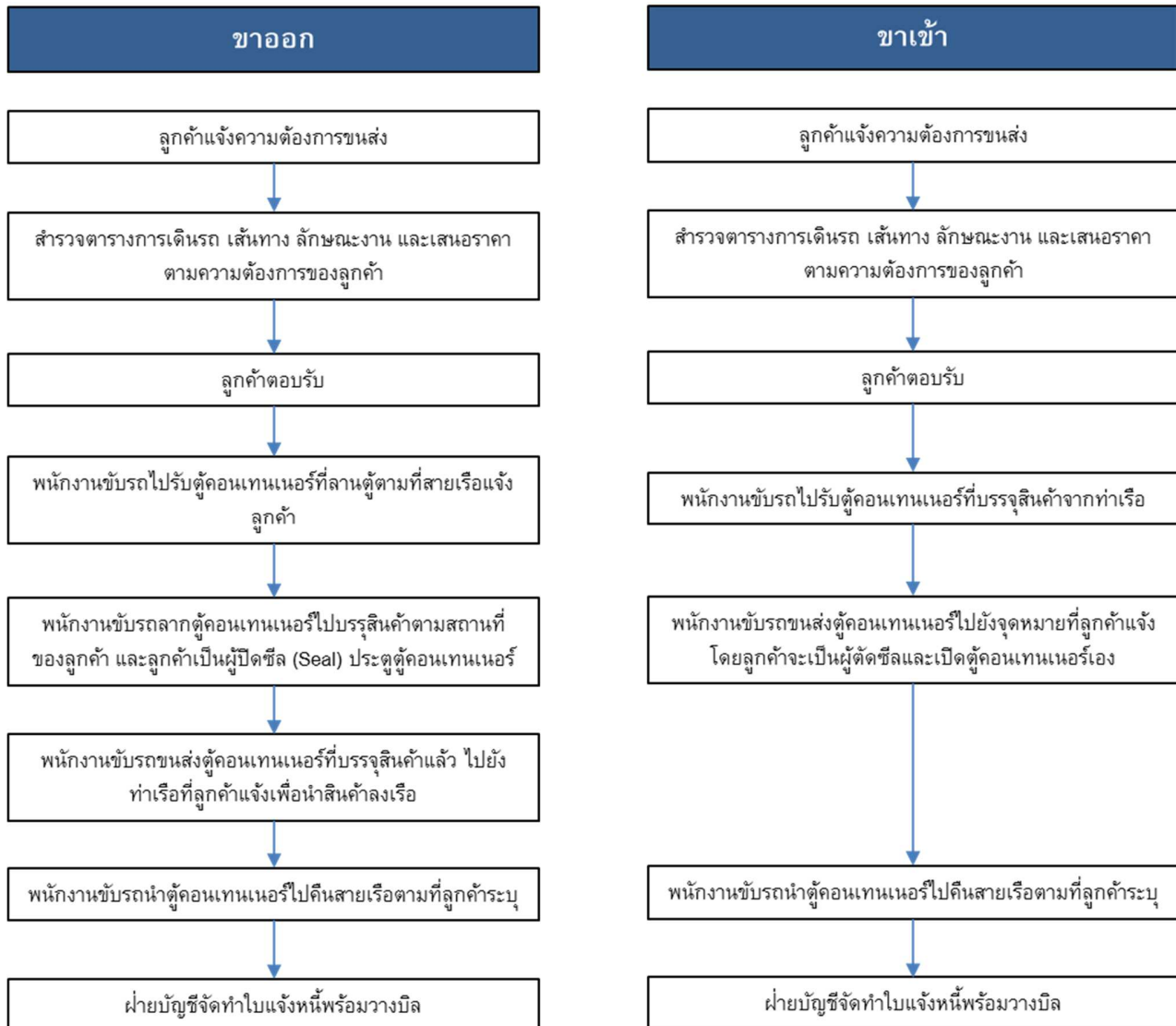


ขั้นตอนการให้บริการ

สรุปขั้นตอนการจัดการขนส่งสินค้าทางเรือและทางอากาศ



สรุปขั้นตอนการจัดการขนส่งสินค้าด้วยรถหัวลากและหางลาก



3. ปัจจัยความเสี่ยง

3.1 ความเสี่ยงเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ

3.1.1 ความเสี่ยงจากความผันผวนของค่าระวาง

ต้นทุนค่าระวางถือเป็นต้นทุนหลัก ในการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท โดยในระหว่างปี 2559 - ปี 2561 ต้นทุนค่าระวางเรือคิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ย ร้อยละ 50.46 ของต้นทุนการให้บริการขนส่งทางทะเล ราคาอัตราค่าระวางเรือเปลี่ยนแปลงตามความผันผวนของอุปสงค์ และอุปทานในตลาด โดยความผันผวนของอัตราค่าระวางเรืออาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท และบริษัทย่อยหากไม่สามารถปรับราคาค่าบริการเพิ่มตามต้นทุนที่เพิ่มขึ้นได้ โดยทั่วไปอุปสงค์และอุปทานการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอาจเปลี่ยนแปลงตามภาวะเศรษฐกิจและการค้าของโลกซึ่งส่งผลต่อค่าระวาง

บริษัท และบริษัทย่อยได้ตระหนักถึงปัจจัยความเสี่ยงดังกล่าวโดยมีการบริหารจัดการราคาอัตราค่าระวางให้เป็นราคาที่สามารถแข่งขันได้โดยซึ่งจะสอดคล้องกับราคาตลาด นอกจากนี้จะมีการอัปเดตข้อมูลราคาอย่างสม่ำเสมอ ข้อมูลราคาดังกล่าวจะใช้สำหรับการเสนอลูกค้า โดยบริษัท และบริษัทย่อยใช้นโยบายการกำหนดราคาขายโดยเสนอราคาต้นทุนบวกกำไรขั้นต่ำ ดังนั้นบริษัท และบริษัทย่อยจึงสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของค่าระวางได้

3.1.2 ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน

เนื่องด้วยธุรกิจการให้บริการขนส่งทางบกเพื่อสนับสนุนการนำเข้าและส่งออกของกลุ่มบริษัท มีน้ำมันเป็นองค์ประกอบของต้นทุนหลักในการให้บริการ โดยในปี 2559 – ปี 2561 กลุ่มบริษัท มีต้นทุนของน้ำมันคิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ย ร้อยละ 13.92 ของต้นทุนการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าทางบก ดังนั้นการผันผวนของราคาน้ำมันอาจจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของธุรกิจการขนส่งทางบกของกลุ่มบริษัท อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัท ได้มีการเฝ้าติดตามการผันผวนของราคาน้ำมันซึ่งเป็นต้นทุนหลักอย่างใกล้ชิด เพื่อลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาเชื้อเพลิง อย่างไรก็ตาม งานขนส่งทางบกของบริษัท จะเป็นการเสนอราคารายครั้งของงานขนส่ง ดังนั้นหากต้นทุนราคาน้ำมันมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ บริษัท จะพิจารณาโครงสร้างต้นทุน อัตราค่าใดที่สามารถยอมรับได้ และจะเสนอค่าบริการที่ปรับตามต้นทุนราคาน้ำมันที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของต้นทุนราคาน้ำมัน

3.1.3 ความเสี่ยงจากการแข่งขัน

บริษัท มีความเสี่ยงจากการเข้ามาของกลุ่มคู่แข่งรายใหม่เนื่องจากธุรกิจการให้บริการจัดการการขนส่งเป็นธุรกิจที่ใช้เงินลงทุนไม่สูง ซึ่งเป็นโอกาสที่ผู้ประกอบการรายย่อยสามารถเข้ามาแข่งขันในตลาดได้ นอกจากนี้อาจมีความเสี่ยงจากการแข่งขันจากสายเรือโดยในปัจจุบันธุรกิจการเดินเรืออยู่ในช่วงถดถอย ยกตัวอย่างจากการล้มละลายของสายเดินเรือรายใหญ่ลำดับต้นของโลกในช่วงปี 2559 -2561 และการควบรวมกิจการของสายเรือรายใหญ่หลายราย เพื่อปรับตัวให้มีความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น แสดงให้เห็นถึงการแข่งขันของธุรกิจการเดินเรือที่สูงขึ้น นอกจากนี้สายเรือได้เริ่มให้บริการอย่างครอบคลุมมากขึ้น โดยการขยายหน่วยงานการให้บริการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่ง เช่น บริการขนถ่ายตู้สินค้า และบริการพิธีการศุลกากร เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง และลดการพึ่งพิงจากบริษัทบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม บริษัท เชื่อว่าบริษัท มีบริการครบวงจรด้วย

อัตราที่เหมาะสม และมีพันธมิตรต่างประเทศจำนวนมากครอบคลุมทุกมุมโลก นอกจากนั้นบริษัทฯ ยังเชื่อว่าด้วยชื่อเสียงในวงการการให้บริการขนส่งของบริษัทฯ ประสบการณ์ของผู้บริหาร และทีมงานที่มีคุณภาพจะสามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า และสามารถรักษาลูกค้าให้อยู่กับบริษัทฯ ได้อย่างต่อเนื่องจึงไม่ได้มองว่าความเสี่ยงดังกล่าวจะกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ

3.1.4 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคลากร

ธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องใช้ความรู้ ความชำนาญในกฎระเบียบต่างๆ ที่บังคับใช้ในการส่งออกและนำเข้าสินค้าของประเทศต่างๆ รวมถึงความเข้าใจในรูปแบบและเงื่อนไขของระบบโลจิสติกส์ และประสบการณ์การทำงานของผู้บริหารและบุคลากร บริษัทฯ จำเป็นต้องอาศัยบุคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในธุรกิจ ความสัมพันธ์ทางธุรกิจ โดยบริษัทฯ จำเป็นต้องพึ่งพิงนายสันติสุข โฆษิอาภานันท์ ซึ่งปัจจุบันดำรงตำแหน่งเป็นประธานเจ้าหน้าที่บริหารในการบริหารงาน และรักษาความสัมพันธ์กับลูกค้า เนื่องด้วยประสบการณ์ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ การเจรจาต่อรอง การจัดการกับปัญหาต่างๆ การสร้างความสัมพันธ์กับพันธมิตร และแนวทางการปฏิบัติงานเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าดังนั้นบริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงหากขาดนายสันติสุข โฆษิอาภานันท์ซึ่งอาจส่งผลให้บริษัทมีความเสี่ยงต่อการขาดแคลนบุคลากรที่ทำหน้าที่ในการบริหารงานซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานได้

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของบุคลากรของบริษัทฯ เป็นอย่างดี จึงได้มีแผนพัฒนาบุคลากร (Succession Plan) เพื่อพัฒนา อบรม บุคลากรของบริษัทฯ เพื่อให้มีความสามารถในการบริหารได้ในอนาคต ปัจจุบันบริษัทฯ มีแผนที่จะพัฒนาผู้บริหารให้สามารถบริหารงาน และเพื่อลดความเสี่ยงในการพึ่งพิงบุคลากรดังกล่าว

3.2 ความเสี่ยงทางการเงิน

3.2.1 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากการประกอบธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้น กลุ่มบริษัทฯ อาจได้รับความเสี่ยงจากความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยน เนื่องจากมีรายได้และต้นทุนเป็นสกุลเงินต่างประเทศ โดยในปี 2559 – 2561 กลุ่มบริษัทฯ มีรายได้เป็นสกุลเงินต่างประเทศคิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ย ร้อยละ 9.13 ของรายได้จากการให้บริการ และมีต้นทุนเป็นสกุลเงินต่างประเทศคิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ย ร้อยละ 9.37 ของต้นทุนจากการให้บริการ ดังนั้นความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศย่อมส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ โดยรายได้และต้นทุนที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศนั้นเกิดจากการทำธุรกรรมกับพันธมิตรต่างประเทศ โดยจะมีการลดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนตามธรรมชาติ (Natural Hedge) และมีการใช้บัญชีเงินฝากสกุลเงินต่างประเทศ นอกจากนั้น กลุ่มบริษัทฯ มีการติดตามข่าวสาร และข้อมูลอัตราแลกเปลี่ยนอย่างใกล้ชิดตลอดเวลา กลุ่มบริษัทฯ เชื่อว่าสามารถประเมินสถานการณ์ และหาทางป้องกันความเสี่ยงได้อย่างทันทั่วทั้งนี้ ในอดีตที่ผ่านมากลุ่มบริษัทฯ ไม่ได้มีผลกระทบต่อผลดำเนินงานในอดีตอย่างมีนัยสำคัญจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

3.2.2 ความเสี่ยงจากความเสียหายจากการฟ้องร้องในพื้นที่ Free Zone

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีข้อพิพาททางกฎหมายอยู่ระหว่างการพิจารณาตีความ โดยบริษัทฯ มีความเสี่ยงในการชำระภาระผูกพันแบ่งเป็น 2 คดี ได้แก่ (1) จำนวนเงิน 19.93 ล้านบาท โดยในปี 2561 บริษัทฯ ได้รับหนังสือชี้แจงความคืบหน้าผลการสอบสวนจากกองปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับ

อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ แจ้งว่าในชั้นสอบสวนพนักงานสอบสวนมีความเห็นไม่สั่งฟ้องบริษัท โดยพนักงานสอบสวนดำเนินการส่งสำนวนการสอบสวนให้พนักงานอัยการเพื่อพิจารณาต่อไป และ (2) จำนวนเงิน 4.98 ล้านบาท โดยในปี 2561 บริษัทฯ ได้รับหนังสือชี้แจงความคืบหน้าผลการสอบสวนกองบังคับการปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเศรษฐกิจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ แจ้งว่า พนักงานอัยการจังหวัดพิจิตร มีความเห็นไม่สั่งฟ้องบริษัท และพนักงานอัยการได้ส่งสำนวนการสอบสวนไปยังผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลางกองบัญชาการสอบสวนกลาง ทนายความของบริษัทฯ มีความเห็นว่าเมื่อพนักงานอัยการมีความเห็นไม่สั่งฟ้องแล้ว พนักงานสอบสวนของกองบัญชาการสอบสวนกลางจึงไม่มีเหตุผลที่จะโต้แย้งคำสั่ง แต่ทั้งนี้การพิจารณาตามระเบียบของคณะ คสช. ไม่มีกำหนดระยะเวลาการพิจารณา ซึ่งทางทนายความของบริษัทฯ ได้ติดตามสอบถามความคืบหน้าอย่างต่อเนื่อง

บริษัทฯ มีความเห็นว่าคดีความทั้ง 2 คดี บริษัทฯ ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้อง และเชื่อว่าพนักงานอัยการสำหรับคดีที่ 1 และพนักงานสอบสวนของกองบัญชาการสอบสวนกลางสำหรับคดีที่ 2 จะมีความเห็นไม่สั่งฟ้องบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะติดตามความคืบหน้าของคดีความอย่างใกล้ชิด และประเมินสถานการณ์อย่างสม่ำเสมอ

3.3 ความเสี่ยงที่อาจกระทบสิทธิของผู้ถือหุ้นหลักทรัพย์

3.3.1 ความเสี่ยงจากการมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มีอำนาจกำหนดนโยบายการบริหาร

ปัจจุบันนายสันติสุข โฆษิอาภาพันธ์ ถือหุ้นในบริษัทคิดเป็นร้อยละ 56.71 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ (ข้อมูล ณ วันปิดสมุดทะเบียนเมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2562) ซึ่งเป็นภายหลังการเสนอหุ้นสามัญแล้ว เสี่ยงข้างมากสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมด รวมทั้งสามารถควบคุมนโยบายและการบริหารงานในบริษัทฯ ได้ และถึงแม้ภายหลังการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งแล้ว (ก่อนใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิ) นายสันติสุข โฆษิอาภาพันธ์ ยังคงมีเสียงข้างมาก โดยถือหุ้นในบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 56.71 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ หลังเพิ่มทุน นายสันติสุข โฆษิอาภาพันธ์ ยังคงสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งกรรมการ หรือการขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปอย่างโปร่งใส และมีการถ่วงดุลอำนาจดังกล่าว บริษัทฯ จึงได้จัดโครงสร้างการบริหารจัดการโดยมีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ และได้กำหนดขอบเขตการดำเนินงานการมอบอำนาจให้แก่กรรมการและผู้บริหารอย่างชัดเจน มีการแต่งตั้งบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระเข้าร่วมในคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน ซึ่งเป็นกรรมการตรวจสอบจำนวน 3 ท่าน เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบถ่วงดุลอำนาจการตัดสินใจ และพิจารณาอนุมัติรายการต่างๆ ก่อนนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งบริษัทฯ ได้กำหนดมาตรการการทำรายการกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยจำกัดการออกเสียงของผู้ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดให้มีหน่วยงานตรวจสอบภายในโดยการว่าจ้างบริษัทผู้ชำนาญการจากภายนอกที่ปฏิบัติงานเป็นอิสระและขึ้นตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีหน้าที่หลักในการดูแลระบบการควบคุมภายในเพื่อให้เป็นไปตามระบบที่ได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ถือหุ้นถึงความโปร่งใสและถ่วงดุลอำนาจในการบริหารงานของบริษัทฯ

3.3.2 ความเสี่ยงเรื่องผลกระทบจากราคาหลักทรัพย์จากการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทที่ออกให้แก่กรรมการและพนักงานของบริษัท

ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 2/2561 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2561 ได้มีมติอนุมัติโครงการออกและเสนอขายใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ (“ใบสำคัญแสดงสิทธิ”) ประเภทระบุชื่อผู้ถือและไม่สามารถโอนเปลี่ยนมือได้ให้แก่ผู้บริหารและพนักงานของบริษัท จำนวน 30,000,000 หน่วย โดยมีราคาเสนอขาย 0 บาทต่อหน่วย และใบสำคัญแสดงสิทธิมีอายุ 5 ปี นับแต่วันที่ออกและเสนอขายใบสำคัญแสดงสิทธิ โดยใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วยมีสิทธิซื้อหุ้นสามัญได้ 1 หุ้น ในราคาใช้สิทธิเท่ากับราคา IPO หรือเท่ากับ 1.95 บาทต่อหุ้น (เว้นแต่จะมีการปรับสิทธิตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนด) ผู้ลงทุนจึงมีความเสี่ยงผลกระทบต่อส่วนแบ่งกำไร (EPS Dilution) และมีผลกระทบด้านสัดส่วนการถือหุ้น (Control Dilution) โดยที่ผู้ลงทุนจะมีส่วนแบ่งกำไรลดลงและมีสภาพความเป็นเจ้าของบริษัทน้อยลง เท่ากับร้อยละ 5.17 โดยคำนวณจากจำนวนหุ้นทั้งหมดภายหลังการเสนอขายต่อประชาชนครั้งแรกนี้ และการใช้สิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิที่ออกให้แก่พนักงานของบริษัทและบริษัทย่อยทั้งหมดหรือเท่ากับ 580,000,000 หุ้น

สำหรับผลกระทบด้านราคาหุ้น (Price Dilution) อย่างไรก็ตาม ใบสำคัญแสดงสิทธิที่ขายให้แก่ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทและบริษัทย่อยดังกล่าว มีการกำหนดเงื่อนไขในการใช้สิทธิ โดยนับจากวันที่ออกและเสนอขายใบสำคัญแสดงสิทธิ 2 ปี ผู้ถือใบสำคัญแสดงสิทธิสามารถใช้สิทธิครั้งแรกได้ไม่เกินร้อยละ 10 ของใบสำคัญแสดงสิทธิทั้งหมดที่ผู้ถือใบสำคัญแสดงสิทธิแต่ละคนได้รับการจัดสรรจากบริษัทฯ และในทุกๆ ปี หลังจากวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งแรก ผู้ถือใบสำคัญแสดงสิทธิสามารถใช้สิทธิได้ไม่เกินร้อยละ 20 ร้อยละ 30 และร้อยละ 100 ของใบสำคัญแสดงสิทธิทั้งหมดที่ผู้ถือใบสำคัญแสดงสิทธิแต่ละคนได้รับจัดสรรจากบริษัทฯ ตามลำดับ ซึ่งการกำหนดระยะเวลาในการใช้สิทธิดังกล่าวจะช่วยป้องกันการมีหุ้นเพิ่มขึ้นในช่วงแรกที่หุ้นของบริษัทได้รับการอนุญาตให้ทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ และหากผู้ถือใบสำคัญแสดงสิทธิใช้สิทธิในการแปลงสภาพทั้งหมด จะแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญจำนวน 30,000,000 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.17 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดภายหลังการเสนอขายหุ้นสามัญให้แก่ประชาชนในครั้งนี้และการใช้สิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิที่ออกให้แก่ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทและบริษัทย่อยทั้งหมด (กรุณาดูรายละเอียดของใบสำคัญแสดงสิทธิได้ในเอกสารแนบ 6 รายละเอียดโครงการเสนอขายใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทให้แก่ผู้บริหารและพนักงานของบริษัท (ESOP))

4 ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 สินทรัพย์ของบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กลุ่มบริษัทมีทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ หลังหักค่าเสื่อมราคาสะสมที่ปรากฏในงบแสดงฐานะทางการเงินรวมของบริษัท เท่ากับ 369,614,103 บาท มีดังต่อไปนี้

ประเภทของสินทรัพย์	มูลค่าสุทธิทางบัญชี (บาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
ที่ดิน	152,401,039	เป็นเจ้าของ	จำนองธนาคารบางส่วน
ส่วนปรับปรุงพื้นที่	8,962,974	เป็นเจ้าของ	จำนองธนาคารบางส่วน
คลังสินค้าและส่วนปรับปรุงอาคาร	43,799,092	เป็นเจ้าของ	จำนองธนาคารบางส่วน
เครื่องมือและอุปกรณ์	2,062,268	เป็นเจ้าของ	ไม่มี
เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	5,317,696	เป็นเจ้าของ	ไม่มี
ยานพาหนะ	155,119,163	เป็นเจ้าของ	สัญญาเช่าทางการเงินบางส่วน
งานระหว่างติดตั้งและก่อสร้าง	1,951,871	เป็นเจ้าของ	ไม่มี
รวมที่ดินอาคารและอุปกรณ์	369,614,103		

โดยกลุ่มบริษัท ได้มีการจำนองที่ดิน อาคารและส่วนปรับปรุง บางส่วนไว้กับสถาบันการเงินเพื่อเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันวงเงินกู้ยืม

รายละเอียดทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ของกลุ่มบริษัท สามารถสรุปได้ดังนี้

ประเภทของสินทรัพย์	รายละเอียดทรัพย์สิน	ภาระผูกพัน
ที่ดิน	โฉนดเลขที่ 2095 เนื้อที่ 5 ไร่ 2 งาน 75 ตารางวา ตั้งอยู่ที่ 84 หมู่ที่ 15 ซอยกิ่งแก้ว 21 ถนนกิ่งแก้ว ตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โฉนดที่ดินเลขที่ 71692 เนื้อที่ 4 ไร่ 2 งาน 16 ตารางวา ตั้งอยู่ที่ 84 หมู่ที่ 15 ซอยกิ่งแก้ว 21 ถนนกิ่งแก้ว ตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โฉนดที่ดินเลขที่ 118715 เนื้อที่ 1 ไร่ 3 งาน 22 ตารางวา ตั้งอยู่ที่ 84/1 หมู่ที่ 15 ซอยกิ่งแก้ว 21 ถนนกิ่งแก้ว ตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โฉนดที่ดินเลขที่ 5664 เนื้อที่ 5 ไร่ 88 ตารางวา ตั้งอยู่ที่ 84/1 หมู่ที่ 15 ซอยกิ่งแก้ว 21 ถนนกิ่งแก้ว ตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โฉนดที่ดินเลขที่ 57739 เนื้อที่ 7 ไร่ 3 งาน 31 ตารางวา ตั้งอยู่ที่ 81 หมู่ที่ 15 ซอยกิ่งแก้ว 21 ตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	จำนองเพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ ของธนาคาร วงเงินรวม 92.50 ล้านบาท และเพื่อเป็นหลักประกันตัวสัญญาใช้เงินวงเงินรวม 200.60 ล้านบาท
	โฉนดเลขที่ 185197และเลขที่ 185198(รวม 2 โฉนด) เนื้อที่รวม 32.6 ตารางวา ตั้งอยู่ที่ 106/45-6 หมู่ที่ 9 ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	ไม่มี
ส่วนปรับปรุงที่ดิน		จำนองเพื่อเป็นประกันเงินกู้ของธนาคารตามที่ดิน

ประเภทของสินทรัพย์	รายละเอียดทรัพย์สิน	ภาระผูกพัน
คลังสินค้าและส่วนปรับปรุงอาคาร	อาคารสำนักงานสาขากิ่งแก้ว ที่ตั้ง 84 หมู่ที่ 15 ซอยกิ่งแก้ว 21 ถนนกิ่งแก้ว ตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ วัตถุประสงค์ ใช้เป็นสำนักงาน และคลังสินค้าเขตปลอดอากร อาคารสำนักงานสาขากิ่งแก้ว 2 ที่ตั้ง 84/1 หมู่ที่ 15 ซอยกิ่งแก้ว 21 ถนนกิ่งแก้ว ตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ วัตถุประสงค์ ใช้เป็นสำนักงาน และศูนย์กระจายสินค้า อาคาร ที่ตั้ง 84 หมู่ที่ 15 ซอยกิ่งแก้ว 21 ถนนกิ่งแก้ว ตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ วัตถุประสงค์ ใช้คลังสินค้าเขตปลอดอากร	จำนองเพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ ของ ธนาคาร วงเงินรวม 92.50 ล้านบาท และ เพื่อเป็นหลักประกันตัวสัญญาใช้เงินวงเงิน รวม 200.60 ล้านบาท
	อาคารสำนักงานสาขาแหลมฉบัง ที่ตั้ง 106//45-6 หมู่ที่ 9 ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี วัตถุประสงค์ ใช้เป็นสำนักงาน สาขาแหลมฉบัง	ไม่มี
ยานพาหนะ	รถบรรทุกหัวลาก จำนวน 39 คัน หางลาก จำนวน 127 คัน รถประเภทอื่นและ อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง รถบรรทุกหัวลาก จำนวน 34 คัน หางลาก จำนวน 40 คัน โฟล์คคลิฟท์ 1 คัน	ไม่มี สัญญาเช่าทางการเงิน
เครื่องมือและอุปกรณ์		ไม่มี
เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน		ไม่มี
งานระหว่างติดตั้งและก่อสร้าง		ไม่มี

นอกจากทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ บริษัท และบริษัทย่อย ได้เข้าพื้นที่ โดยมีรายละเอียดสัญญาเช่าดังนี้

สัญญาเช่า	รายละเอียดสัญญาเช่า
1. สัญญาเช่าสัญญาตึกแถว รวม 6 ฉบับ ตึกแถวจำนวน 6 ห้อง ตั้งอยู่ที่ถนนสาธุประดิษฐ์ แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา จังหวัดกรุงเทพมหานคร	ผู้เช่า : บริษัทย่อย ผู้ให้เช่า : นิติบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัท ระยะเวลา : 22 พฤศจิกายน 2547 – 21 พฤศจิกายน 2577 พื้นที่เช่า : 1,296 ตารางเมตร ค่าเช่า : ปีที่ 1 – ปีที่ 15 : 4,800 บาทต่อเดือน (ไม่รวมค่ากระแสไฟฟ้า ค่าโทรศัพท์ และอื่นๆ) ปีที่ 16 – ปีที่ 30 : 7,200 บาทต่อเดือน (ไม่รวมค่ากระแสไฟฟ้า ค่าโทรศัพท์ และอื่นๆ) โดยบริษัทย่อยได้ตกลงจ่ายค่าช่วยค่าก่อสร้างตึกแถวจำนวน 6 ห้องเป็นจำนวนเงินห้องละ 1,700,000 บาท โดยรวมเป็นจำนวนเงินทั้งหมด 10.2 ล้านบาท บันทึกเป็นสิทธิการเช่าโดยบริษัท มีการตัดจำหน่ายรายการดังกล่าวด้วยระยะเวลา 30 ปี วัตถุประสงค์ : เพื่อใช้เป็นสำนักงาน เงื่อนไขในการต่อสัญญา : -
2. สัญญาเช่าพื้นที่การทำเรือแห่งประเทศไทย พื้นที่การทำเรือแห่งประเทศไทย แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร	ผู้เช่า : บริษัท ผู้ให้เช่า : นิติบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัท ระยะเวลา : 1 ธันวาคม 2560 - 30 พฤศจิกายน 2563 พื้นที่เช่า : 24 ตารางเมตร ค่าเช่า : 6,000 บาทต่อเดือน (ไม่รวมค่ากระแสไฟฟ้า ค่าโทรศัพท์ และอื่นๆ) วัตถุประสงค์ : เพื่อใช้เป็นสำนักงานภายในแผนกสินค้าเพื่อการส่งออก เงื่อนไขในการต่อสัญญา : ผู้เช่าจะต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้ให้เช่าทราบอย่างน้อย 30 วันก่อนครบกำหนดสัญญา
3. สัญญาเช่าอาคารพาณิชย์ อาคารพาณิชย์ เลขที่ 198/30 หมู่ 9 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี	ผู้เช่า : บริษัท ผู้ให้เช่า : บุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัท ระยะเวลา : 1 พฤษภาคม 2561 - 30 เมษายน 2562 พื้นที่เช่า : อาคารพาณิชย์ ค่าเช่า : 18,000 บาทต่อเดือน (ไม่รวมค่ากระแสไฟฟ้า ค่าโทรศัพท์ และอื่นๆ) วัตถุประสงค์ : เพื่อใช้ประกอบธุรกิจออฟฟิศ และสำนักงาน เงื่อนไขในการต่อสัญญา : -

สัญญาเช่า	รายละเอียดสัญญาเช่า
4. พื้นที่สำนักงานอาคารของ บริษัท แกรนด์ลิงค์ ลอจิสติกส์ จำกัด เลขที่ 79/345 – 350 ถนนสาธุประดิษฐ์ แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา จังหวัด กรุงเทพมหานคร	ผู้ให้เช่า : บริษัทย่อย ระยะเวลา : 1 กุมภาพันธ์ 2560 - 31 มกราคม 2563 พื้นที่เช่า : 450 ตารางเมตร ค่าเช่า : 42,000 บาทต่อเดือน ค่าบริการ : 63,000 บาทต่อเดือน วัตถุประสงค์ : เพื่อใช้ประกอบธุรกิจเป็นที่ทำการในลักษณะสำนักงาน เงื่อนไขในการต่อสัญญา : -
5. สัญญาเช่าพื้นที่จอดรถ พื้นที่ปั้มน้ำมันกลาง อำเภอสองแคว จังหวัดนครราชสีมา	ผู้เช่า : บริษัท ผู้ให้เช่า : บุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัท ระยะเวลา : ตั้งแต่วันที่ 26 กันยายน 2556 พื้นที่เช่า : 200 ตารางวา ค่าเช่า : 5,263.16 บาทต่อเดือน วัตถุประสงค์ : เพื่อใช้เป็นที่จอดรถ เงื่อนไขในการต่อสัญญา : - (หากต้องการยกเลิกสัญญาต้องแจ้งล่วงหน้า 2 เดือน)
6. สัญญาบริการ พื้นที่สำนักงานเลขที่ 3 อาคารเอไอ 3 ชั้น 4 ห้อง 3 หมู่ที่ 7 ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	ผู้เช่า : บริษัทย่อย ผู้ให้เช่า : บุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัท ระยะเวลา : ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 - 28 กุมภาพันธ์ 2563 พื้นที่บริการ : ประมาณ 25.62 ตารางเมตร ค่าบริการ : 25,000 บาทต่อเดือน (รวมการใช้ไฟฟ้า, เครื่องถ่ายเอกสาร เป็นต้น) วัตถุประสงค์ : เพื่อใช้ประกอบธุรกิจเป็นที่ทำการในลักษณะสำนักงาน เงื่อนไขในการต่อสัญญา : - (หากต้องการยกเลิกสัญญาต้องแจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 45 วัน)

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

รายละเอียดสินทรัพย์ไม่มีตัวตนของบริษัทที่ใช้ในการประกอบธุรกิจที่สำคัญคือ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ โดยมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 เท่ากับ 0.74 ล้านบาท

กรมธรรม์

กรมธรรม์ประกันภัยของกลุ่มบริษัทฯ เป็นประเภทกรมธรรม์ประกันความเสี่ยงทรัพย์สินอันเกิดจากภัยและอุบัติเหตุต่างๆ (Industrial All Risks Insurance) ความรับผิดชอบต่อสินค้า (Cargo Liability) และความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินอื่นๆ ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

บริษัท	ประเภทประกัน	รายละเอียดทรัพย์สินเอาประกัน	ผู้รับผลประโยชน์	วงเงินประกัน (ล้านบาท)
บริษัทฯ	การประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน	สิ่งปลูกสร้าง สต็อกสินค้า	บริษัทฯ	61.38
		สิ่งปลูกสร้าง (ไม่รวมรากฐาน) รวมเฟอร์นิเจอร์รวม ส่วนที่ปรับปรุงต่อขยายอาคาร	บริษัทฯ บริษัทย่อย	43
		เฟอร์นิเจอร์ เครื่องตกแต่ง เครื่องใช้สำนักงาน	บริษัทฯ	2
บริษัทฯ	กรมธรรม์ประกันความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	1. ความรับผิดชอบต่อสินค้า	บริษัทฯ	8
		2. ความรับผิดชอบต่อศุลกากร		
		3. ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก		
		4. ความรับผิดชอบจากการผิดพลาดละเอียด		
บริษัทฯ	กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อผู้ขนส่ง	เฟอร์นิเจอร์ไม้ กระดาษ เซรามิค สินค้าแตกหักง่าย สินค้าทั่วไป	บริษัทฯ	218
บริษัทย่อย	กรมธรรม์ประกันความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	1. ความรับผิดชอบต่อสินค้า	บริษัทย่อย	8
		2. ความรับผิดชอบต่อศุลกากร		
		3. ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก		
		4. ความรับผิดชอบจากการผิดพลาดละเอียด		
บริษัทย่อย*	กรมธรรม์ประกันความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	1. ความรับผิดชอบจากการผิดพลาดละเอียด 2. ความรับผิดชอบจากค่าปรับอื่นๆ	บริษัทย่อย	2,000.00 เหรียญสหรัฐ

หมายเหตุ : * บริษัทย่อยทำประกันภัยความรับผิดฉบับนี้ผ่าน GL Strategic Pte Ltd เนื่องจากบริษัทย่อยใช้บริการขนส่งเส้นทางสหรัฐอเมริกาผ่านทางพันธมิตรรายดังกล่าว บริษัทย่อยจำเป็นต้องออกไปตราส่งสินค้าเพื่อประกอบการดำเนินการขนส่งสินค้าจึงต้องมีการจัดทำประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศฉบับนี้

สัญญาที่สำคัญที่เกี่ยวข้องในการดำเนินธุรกิจของบริษัท

สรุปสัญญากับตัวแทนต่างประเทศ

บริษัทมีตัวแทนในต่างประเทศมากกว่า 207 รายทั่วโดย โดยบางรายมีสัญญาแต่งตั้งตัวแทน โดยมีสาระสำคัญของสัญญา ดังนี้

1. คู่สัญญาแต่ละฝ่ายจะแต่งตั้งคู่สัญญาเป็นตัวแทนในการขนส่งสินค้าเพื่อดำเนินการขนส่งสินค้าในแต่ละประเทศเป็น Non-Exclusive agent
2. คู่สัญญาร่วมกันในการขนส่งสินค้า แลกเปลี่ยนข้อมูล รักษาลูกค้า และร่วมกันให้บริการเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของทั้งสองฝ่าย
3. ทั้งสองฝ่ายจะชำระค่าตอบแทน และค่าบริการต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในข้อตกลง
4. สัญญามีได้กำหนดวันสิ้นสุดของสัญญา จนกว่าจะมีการขอยกเลิกจากฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นลายลักษณ์อักษรอย่างน้อย 60 วัน

เอกสารหรือใบอนุญาตที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัท

บริษัท และบริษัทย่อยได้รับใบอนุญาตในการประกอบธุรกิจ โดยมีรายละเอียดสำคัญดังต่อไปนี้

บริษัท	เอกสารสำคัญหรือใบอนุญาต	ผู้ออกเอกสารสำคัญหรือใบอนุญาต	ระยะเวลา
บริษัทฯ	ใบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (สำนักงานใหญ่)	กรมเจ้าท่า	23 กรกฎาคม 2560 – 22 กรกฎาคม 2565
	ใบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (สาขากิ่งแก้ว 2)	กองกำกับการพาณิชย์นาวี	ตั้งแต่วันที่ 26 ธันวาคม 2560
	ใบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (สาขาชลบุรี)	กองกำกับการพาณิชย์นาวี	ตั้งแต่วันที่ 26 ธันวาคม 2560

บริษัท	เอกสารสำคัญหรือใบอนุญาต	ผู้ออกเอกสารสำคัญหรือใบอนุญาต	ระยะเวลา
	ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์ หรือสิ่งของ	กรมการขนส่งทางบก	1 มิถุนายน 2560 – 31 พฤษภาคม 2565
	ใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศประเภทไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ	กรมการขนส่งทางบก	27 ตุลาคม 2557 – 26 ตุลาคม 2562
	ใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบการเปิดตู้สินค้าเข้าและบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าเพื่อการส่งออกภายในท่ากรุงเทพ	การทำเรือแห่งประเทศไทย	11 ตุลาคม 2559 – 10 ตุลาคม 2562
	ใบอนุญาตเป็นผู้จัดตั้งเขตปลอดอากร	กรมศุลกากร	ตั้งแต่วันที่ 11 มีนาคม 2552
	ใบรับรองเป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร	กรมศุลกากร	ตั้งแต่วันที่ 27 พฤศจิกายน 2552
บริษัท ย่อย	ใบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	กรมเจ้าท่า	12 พฤศจิกายน 2559 – 11 พฤศจิกายน 2563

4.2 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทฯ จะลงทุนตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทอนุมัติ โดยการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม กรณีที่เห็นควร และเหมาะสม บริษัทฯ จะควบคุมดูแลโดยส่งตัวแทนของบริษัทฯ ซึ่งเป็นกรรมการ หรือผู้บริหารเข้าเป็นตัวแทนในบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมอย่างน้อยตามสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในการบริหารงานและปฏิบัติตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ในเรื่องการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด หากการดำเนินการมีผลกระทบต่อบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ จะต้องขออนุมัติจากที่ประชุมกรรมการของบริษัทฯ ก่อน

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาททางกฎหมายซึ่งอาจมีผลกระทบต่อทรัพย์สินของบริษัทฯ ที่มีจำนวนสูงกว่าร้อยละ 5.00 ของส่วนของผู้ถือหุ้น

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6.1 ข้อมูลทั่วไป

ชื่อบริษัท	:	บริษัท โซนิค อินเตอร์เฟรท จำกัด (มหาชน)
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	79/349,350 ชั้น 1,2 ถนนสาทรประดิษฐ์ แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร 10120
ที่ตั้งสำนักงานสาขา	:	(1) สาขากิ่งแก้ว 84 หมู่ที่ 15 ซอยกิ่งแก้ว 21 ถนนกิ่งแก้ว ตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540 (2) สาขากิ่งแก้ว 2 84/1 หมู่ที่ 15 ถนนกิ่งแก้ว ตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540 (3) สาขาชลบุรี 198/30 หมู่ที่ 9 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20120 (4) สาขาสุวรรณภูมิ ที่ตั้ง 999 หมู่ 7 ถนนบางนา-ตราด อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ 10540
ลักษณะการประกอบธุรกิจ	:	บริการจัดการระบบโลจิสติกส์แบบครบวงจร
เลขทะเบียนบริษัท	:	0107560000427
โทรศัพท์	:	02 – 213 – 2999
โทรสาร	:	02 – 213 - 2533
เว็บไซต์บริษัท	:	www.sonic.co.th
ทุนจดทะเบียน	:	290,000,000 บาท
ทุนชำระแล้ว	:	275,000,000 บาท

รายละเอียดนิติบุคคลที่บริษัทฯ ถือหุ้นทางตรงตั้งแต่ร้อยละ 10.00 ขึ้นไปของจำนวนที่ชำระแล้ว

ชื่อบริษัท	:	บริษัท แกรนด์ลิงค์ โลจิสติกส์ จำกัด
ที่ตั้ง	:	79/345-350 ถนนสาทรประดิษฐ์ แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร 10120
ลักษณะธุรกิจ	:	บริการจัดการระบบโลจิสติกส์แบบครบวงจร
เลขทะเบียนบริษัท	:	0105558158599
โทรศัพท์	:	02 – 213 – 2666
โทรสาร	:	02 – 213 - 2566
ทุนจดทะเบียน	:	31,000,000
ทุนชำระแล้ว	:	31,000,000

นายทะเบียนหลักทรัพย์

บริษัท : บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ : 93 ชั้น 14 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, ถนนรัชดาภิเษก
แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 02 – 009 -9999

ผู้สอบบัญชี

บริษัท : บริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ : 179/74-80 อาคารบางกอกซิตี้ทาวเวอร์ ชั้น 15 ถนนสาทรใต้
กรุงเทพมหานคร
โทรศัพท์ : 02 – 844 -1000

6.2 ข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง

-ไม่มี -