

### 3. การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์

#### 3.1 การประกอบธุรกิจของ NYT

##### 3.1.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

บริษัทประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ (Ro/Ro) แบบครบวงจร โดยบริษัทมีการให้บริการทั้งท่าเทียบเรือ บริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้าและเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก และบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับธุรกิจหลัก ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

ท่าเทียบเรือ Ro/Ro เป็นท่าเทียบเรือเพื่อขนส่งสินค้าขึ้นหรือลงเรือด้วยการให้สินค้าที่เป็นพาหนะที่ขับเคลื่อนได้แล่นผ่านสะพานเรือ (Ramp) ที่ทอดจากเรือมายังท่า เช่น รถยนต์ รถดับเพลิง รถยกสินค้า (Forklift) เป็นต้น โดยในการให้บริการท่าเทียบเรือ Ro/Ro นั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้ประกอบการจะต้องมีการให้บริการที่ครบวงจรเพื่ออำนวยความสะดวกแก่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกและสายเดินเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เช่น บริการท่าเทียบเรือขนาดใหญ่เพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก บริการคลังสินค้าเพื่อเก็บสินค้า บริการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าให้แก่สายเดินเรือ (Stevedore on Board) และการให้เช่าพื้นที่อาคารสำนักงานท่าเทียบเรือ เป็นต้น ซึ่งท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทนับเป็นท่าเทียบเรือเพียงแห่งเดียวของประเทศที่มีการให้บริการแบบครบวงจรดังที่กล่าวมา ทั้งนี้ ในปัจจุบัน โดยที่ยังไม่มีการลงทุนเพิ่มเติมเพื่อขยายขีดความสามารถแต่อย่างใด ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทสามารถให้บริการขนถ่ายสินค้าประเภทรถยนต์ได้ประมาณ 1.2 ล้านคันต่อปี

นอกจากนี้ ท่าเทียบเรือ A5 ยังสามารถรองรับการขนถ่ายสินค้าที่มีขนาดใหญ่และมีมูลค่าสูงเพื่อใช้ในโครงการขนาดใหญ่ (Project Cargo) ได้อีกด้วย เนื่องจากบริเวณหน้าท่าเทียบเรือมีความลึกเพียงพอให้เรือขนาดใหญ่มาเทียบท่าพร้อมทั้งลักษณะทางกายภาพต่างๆ ของท่าเทียบเรือมีความเหมาะสมกับการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ อีกทั้งบริษัทมีการบริหารจัดการท่าเทียบเรือที่ดี ทำให้สามารถขนถ่ายสินค้าได้สะดวกและรวดเร็ว

ทั้งนี้ สินค้าหลักที่ส่งออกและนำเข้าผ่านท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัท คือ รถยนต์ โดยมีทั้งรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ (Exported Car) และรถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศ (Imported Car) โดยปัจจุบันบริษัทเป็นผู้ให้บริการท่าเทียบเรือที่มีปริมาณการส่งออกรถยนต์มากที่สุดในประเทศไทย โดยในปี 2553 ถึงปี 2555 บริษัทให้บริการเพื่อการส่งออกรถยนต์รวม 739,040 คัน 596,277 คัน และ 833,231 คัน ตามลำดับ หรือคิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดเฉลี่ยในระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา ในอัตราร้อยละ 81.57 ของจำนวนรถยนต์ที่ส่งออกทั้งหมดของประเทศไทย

การให้บริการของบริษัทสามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ การให้บริการท่าเทียบเรือ การให้บริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้าและเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก และการให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับธุรกิจหลัก โดยมีรายละเอียดดังนี้

##### 1) การให้บริการท่าเทียบเรือ

การให้บริการท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัท ประกอบด้วย การให้บริการแก่สายเดินเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า การให้บริการผ่านท่าเทียบเรือ การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ และการให้บริการพื้นที่รับมอบสินค้า

##### 1.1) การให้บริการแก่สายเดินเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า (Berth Hire)

ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทตั้งอยู่ในภูมิศาสตร์ที่ดีของท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากตั้งอยู่บริเวณติดกับปากทางเข้าของเส้นทางเดินเรือที่เข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้บริษัทมีข้อได้เปรียบในการดำเนินธุรกิจ เนื่องจาก

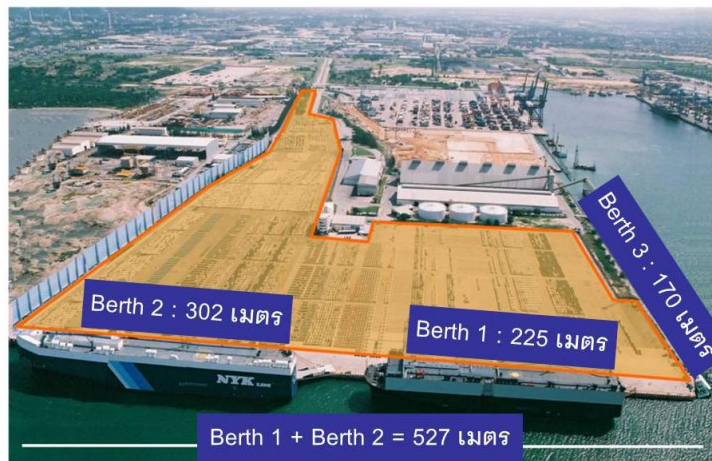
สายเดินเรือสามารถเข้าเทียบท่าเรือของบริษัทได้เป็นท่าเทียบเรือแรก ทำให้มีระยะทางในการเดินทางสั้นที่สุด และเกิดค่าใช้จ่ายในการจ้างเรือลากจูง (Tug Boat) เพื่อนำทางในการเข้าเทียบท่าและออกจากท่าเทียบเรือน้อยที่สุด นอกจากนี้ ท่าเทียบเรือของบริษัทตั้งอยู่ใกล้กับแนวเขื่อนกันคลื่น (Break Water) ซึ่งจะช่วยเป็นเกราะป้องกันท่าเทียบเรือของบริษัทจากลมหรือคลื่นทะเล

### แผนภาพแสดงตำแหน่งท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง



ท่าเทียบเรือ A5 มีความยาวทั้งสิ้น 697 เมตร ประกอบด้วยท่าเทียบเรือย่อยรวมจำนวน 3 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือที่ 1 (Berth 1) มีความยาวหน้าท่า 225 เมตร ท่าเทียบเรือที่ 2 (Berth 2) ซึ่งอยู่ติดกับท่าเทียบเรือที่ 1 มีความยาวหน้าท่า 302 เมตร และท่าเทียบเรือที่ 3 (Berth 3) อยู่ทางด้านข้างของท่าเทียบเรือที่ 1 มีความยาวหน้าท่า 170 เมตร

### แผนภาพแสดงท่าเทียบเรือของบริษัท



ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทมีความได้เปรียบในเรื่องความยาวของท่าเทียบเรือและความลึกร่องน้ำเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ให้บริการท่าเทียบเรือ Ro/Ro รายอื่น ๆ ในท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากท่าเทียบเรือ A5 มีความยาวหน้าท่าทั้งหมด 697 เมตร และมีความลึกร่องน้ำหน้าท่าประมาณ 17 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง จึงทำให้ท่าเทียบเรือของบริษัทสามารถเทียบเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ที่มีความจุถึง 80,000 DWT

**ตารางแสดงรายละเอียดของท่าเทียบเรือ**

ท่าเทียบเรือ	ประเภทสินค้า	ความยาว / ลึก (เมตร)	ขนาดเรือเทียบท่า (DWT)
A5	Ro/Ro, ทั่วไป	697 / 17	80,000
A1	โดยสาร, Ro/Ro	365 / 14	70,000
C0	Ro/Ro, ทั่วไป	500 / 14	80,000

ที่มา : ข้อมูล A5 และ C0 โดยบริษัท ส่วนข้อมูล A1 มาจากเว็บไซต์ท่าเรือแหลมฉบัง

กลุ่มลูกค้าที่มาใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัท คือ กลุ่มผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้า และกลุ่มสายเดินเรือ โดยผู้ส่งออกส่วนใหญ่เป็นบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่มีฐานการผลิตในประเทศไทย เช่น ผู้ผลิตรถยนต์ยี่ห้อ Toyota, Isuzu, Mitsubishi, Ford & Mazda และ Nissan เป็นต้น ซึ่งบริษัทผู้ผลิตรถยนต์เหล่านี้จะทำการว่าจ้างสายเดินเรือที่มีความชำนาญในการขนถ่ายรถยนต์มารับสินค้าที่ท่าเทียบเรือของบริษัทเพื่อขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางในต่างประเทศ ในการให้บริการแก่สายเดินเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า มีขั้นตอนดังนี้

**ขั้นตอนการให้บริการแก่สายเดินเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า**

- (1) ตัวแทนสายเดินเรือ ผู้ส่งออก และผู้นำเข้าสินค้า แจ้งมายังพนักงานที่เกี่ยวข้องของบริษัทเพื่อขอใช้ท่าเรือ A5 ล่วงหน้า 2 สัปดาห์ (ส่วนใหญ่จะแจ้งทุกวันที 1 และ 15 ของเดือน) โดยระบุวันและเวลาที่เรือจะเข้าเทียบท่า ลักษณะและขนาดของเรือ รวมทั้งแจ้งลักษณะของสินค้า จำนวนสินค้า และรายละเอียดสินค้าที่จะนำเข้า ส่งออก ฯลฯ
- (2) บริษัทจะติดตามข้อมูลข่าวสารของเรือแต่ละลำที่ตัวแทนสายเดินเรือ ผู้ส่งออก และผู้นำเข้าสินค้า แจ้งไว้ รวมถึงรายละเอียดของสินค้า เช่น ถ้าสินค้าเป็นรถยนต์ จะขอรายละเอียดรุ่น สี เลขเครื่อง เลขตัวถัง ประเทศจุดหมายปลายทาง ประมาณ 3 - 5 วัน ก่อนถึงกำหนดเวลาเรือขอใช้ท่า และพิจารณาปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันตลอดเวลา
- (3) เมื่อบริษัทได้รับแจ้งข้อมูลตามข้อ (1) และ (2) บริษัทจะจัดทำแผนการจัดเรียงสินค้า (Yard Planning) บริเวณพื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้า (Pre-loading Area) หน้าท่าเทียบเรือ เพื่อให้มีพื้นที่ในการรองรับสินค้าได้อย่างเพียงพอ
- (4) นำส่งข้อมูลของเรือที่จะเข้าเทียบท่าให้กองบริการท่าเรือแหลมฉบังและสถานีนำร่องศรีราชา เพื่อเตรียมให้บริการเรือลากจูง (Tug Boat) แก่สายเดินเรือในการนำร่องเรือจากทางเข้าท่าเรือแหลมฉบังเพื่อเข้ามาเทียบท่าเรือของบริษัทตามตำแหน่งที่กำหนดไว้

ปัจจุบันสายเดินเรือหลัก 5 สายเดินเรือซึ่งเป็นสายเดินเรือรายใหญ่ของโลก และมีความสัมพันธ์อันดีกับบริษัทและผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทย ประกอบด้วย (1) Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (“NYK”) (2) Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (“K-Line”) (3) Mitsui OSK Lines, Ltd. (“MOL”) (4) Wallenius Wilhelmsen Logistics AS (“WWL”) และ (5) Toyofuji Shipping Co., Ltd. (“TFS”) (รวมเรียกว่า “สายเดินเรือหลัก”)

สายเดินเรือหลักมีความต้องการใช้พื้นที่ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทในการนำเรือเข้ามาจอดเทียบท่า เพื่อทำการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ไปยังต่างประเทศตามคำสั่งของผู้ส่งออกและนำเข้ารถยนต์ ดังนั้นสายเดินเรือหลักจึงได้ทำสัญญา Car Terminal Facility and Service Agreement กับบริษัทรวม 2 สัญญา โดยสัญญาแรกมี

ระยะเวลา 8 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2545 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2553 และสัญญาที่สองมีระยะเวลา 10 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2553 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2563 ซึ่งสัญญาดังกล่าวเป็นการให้สิทธิพิเศษแก่ 5 สายเดินเรือในการเข้าใช้ท่าเทียบเรือ A5

สำหรับการเรียกเก็บค่าบริการท่าเทียบเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า บริษัทจะต้องเรียกเก็บค่าภาระการใช้ท่าเทียบเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า (Berth Hire) จากสายเดินเรือตามอัตราที่ กทท. กำหนด โดยอัตราค่าภาระการใช้ท่าเทียบเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่าจะเรียกเก็บเป็นรายชั่วโมงตามน้ำหนักของเรือ (Gross Register Tonnage or "GRT")

## 1.2) การให้บริการผ่านท่าเทียบเรือ (Wharfage)

เมื่อสายเดินเรือนำเรือเข้าจอดเทียบท่า ณ ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทเป็นที่เรียบร้อยแล้ว บริษัทจะให้บริการผ่านท่าเทียบเรือโดยผู้บรรจุทุกลและขนถ่ายสินค้า (Stevedore) ของสายเดินเรือจะทำหน้าที่ขนย้ายสินค้าระหว่างบริเวณหน้าท่าเทียบเรือของบริษัทขึ้นหรือลงจากรือ

การให้บริการผ่านท่าเทียบเรือสามารถแบ่งตามลักษณะการขนถ่ายสินค้าออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

- (1) สินค้าส่งออก (Export Cargo) สินค้าที่ผู้ประกอบการผลิตหรือจัดหาเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศตามความประสงค์ของลูกค้า
- (2) สินค้านำเข้า (Import Cargo) สินค้าที่ผู้ประกอบการนำเข้าจากต่างประเทศโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการผลิตหรือจำหน่าย
- (3) สินค้าผ่านท่า (Through Cargo) สินค้าที่ผู้บรรจุทุกลและขนถ่ายสินค้าของสายเดินเรือทำการขนย้ายสินค้าที่อยู่ภายในเรือลงสู่หน้าท่าเทียบเรือ โดยนำสินค้าลงมาพักบนท่าเทียบเรือของบริษัท ก่อนที่จะขนย้ายสินค้าดังกล่าวจากหน้าท่าเทียบเรือกลับขึ้นสู่เรือลำเดิม สินค้าผ่านท่าส่วนมากเกิดจากการที่สายเดินเรือต้องการจัดเรียงสินค้าภายในเรือใหม่ จึงต้องมีการนำสินค้าบางส่วนลงมาพักบนท่าเทียบเรือของบริษัท
- (4) สินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cargo) สินค้าที่ผู้บรรจุทุกลและขนถ่ายสินค้าของสายเดินเรือทำการขนย้ายสินค้าจากเรือลงสู่หน้าท่าเทียบเรือ โดยบริษัทจะทำการขนย้ายสินค้าดังกล่าวไปเก็บยังพื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้า (Pre-loading Area) เพื่อรอให้สายเดินเรือลำใหม่มารับสินค้าและนำสินค้าไปส่งยังท่าเรือปลายทาง สินค้าถ่ายลำส่วนมากเกิดจากการที่สายเดินเรือไม่ได้เดินทางไปยังท่าเรือปลายทางโดยตรง ดังนั้นสายเดินเรือจึงต้องแวะถ่ายลำให้สายเดินเรือลำใหม่ที่จะเดินทางไปยังท่าเรือปลายทางดังกล่าวมารับสินค้าเพื่อนำส่งต่อไป

### ขั้นตอนการให้บริการผ่านท่าเทียบเรือ

โดยทั่วไปบริษัทจะได้รับแจ้งรายละเอียดของสินค้าที่ต้องการส่งออกหรือนำเข้าจากสายเดินเรือก่อนถึงท่าประมาณ 3 - 5 วัน จากนั้นบริษัทจะทำการตรวจสอบเอกสาร พร้อมทั้งบันทึกข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์สำหรับสินค้าประเภทรถยนต์ เมื่อรถยนต์ที่จะส่งออกมาถึงบริเวณพื้นที่รับมอบสินค้า (Receiving Area) บริษัทจะทำการบันทึกบาร์โค้ดที่ติดมากับรถยนต์เพื่อใช้ในการตรวจสอบข้อมูลรถยนต์ จากนั้นบริษัทจะขนย้ายสินค้าไปยัง

พื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้า (Pre-loading Area) เพื่อให้สายเดินเรือมารับสินค้า ซึ่งในพื้นที่บริเวณนี้บริษัทจะทำการบันทึกบาร์โคดอีกครั้งหนึ่ง เพื่อใช้ในการตรวจสอบข้อมูลและติดตามตำแหน่งที่จอดของรถยนต์

เมื่อสายเดินเรือนำเรือเข้าจอดเทียบท่า ผู้บรรทุกและขนถ่ายสินค้า (Stevedore) ของสายเดินเรือ จะทำการตรวจนับและตรวจสอบสภาพสินค้า หากสินค้าถูกต้องครบถ้วน ผู้บรรทุกและขนถ่ายสินค้าจะขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือ แต่หากเป็นการนำเข้ารถยนต์ บริษัทจะทำการบันทึกบาร์โคดในขณะนี้ แล้วจัดทำใบจดรายการสินค้า (Tally Sheet) และลงนามร่วมกับสายเดินเรือเพื่อเป็นหลักฐานในการรับ-ส่งมอบสินค้า โดยบริษัทจะเรียกเก็บค่าบริการผ่านท่าเทียบเรือ (Wharfage) จากสายเดินเรือตามอัตราที่ กทท. กำหนด โดยเรียกเก็บตามประเภทและน้ำหนักของสินค้า

แผนภาพแสดงขั้นตอนการให้บริการส่งออกและนำเข้าสินค้า



ปริมาตรรถยนต์ที่ขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทในงวดปี 2553 - 2555

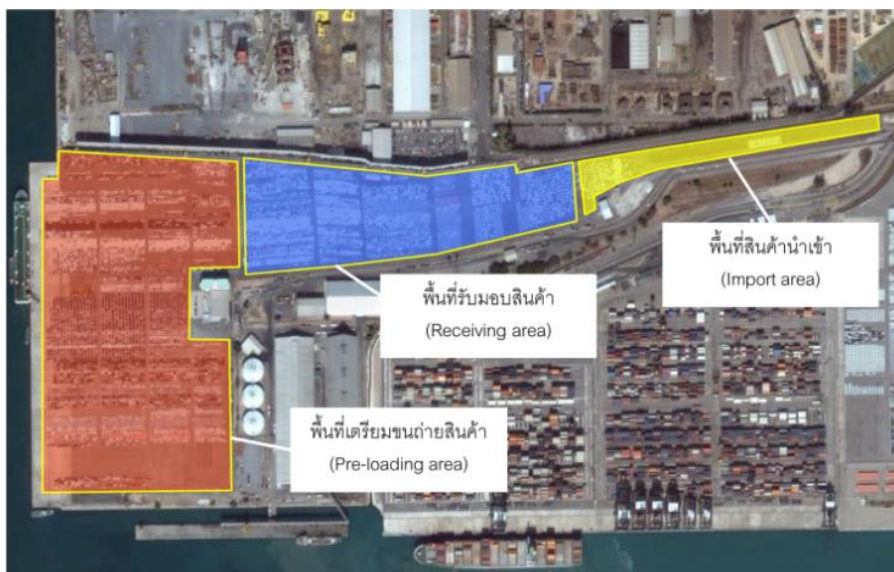
ปริมาตรรถยนต์ที่ขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือของบริษัท (Million Revenue Ton)	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555
เพื่อการส่งออก (Export)	11.19	9.14	12.92
เพื่อการนำเข้า (Import)	0.63	0.81	1.27
รวมปริมาตรรถยนต์ที่ขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือของบริษัท	11.82	9.95	14.19

### 1.3) การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ (Wharf Handling)

บริษัทให้บริการขนย้ายสินค้าแก่ผู้ส่งออกในการขนย้ายสินค้าจากพื้นที่รับมอบสินค้า (Receiving Area) ไปยังพื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้า (Pre-loading Area) เพื่อส่งมอบให้แก่สายเดินเรือเพื่อส่งออกไปต่างประเทศ และให้บริการขนย้ายสินค้าแก่ผู้นำเข้าในการขนย้ายสินค้าจากบริเวณหน้าท่าเทียบเรือไปเก็บในพื้นที่สินค้านำเข้า

(Import Area) เพื่อรอให้ผู้นำเข้ามารับสินค้า รวมทั้งให้บริการขนย้ายสินค้าถ่ายลำจากบริเวณหน้าท่าเทียบเรือไปเก็บไว้ในพื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้าเพื่อรอส่งมอบให้สายเดินเรือลำใหม่ต่อไป

### แผนภาพแสดงพื้นที่การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ A5



บริษัทมีพื้นที่ให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือรวม 247,000 ตารางเมตร สามารถรองรับการจอดรถยนต์ในเวลาเดียวกันได้สูงสุด 15,437 คัน ประกอบด้วยพื้นที่ 3 ส่วนหลัก ได้แก่ (1) พื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้า (Pre-loading Area) ขนาด 160,600 ตารางเมตร สามารถรองรับการจอดรถยนต์ในเวลาเดียวกันได้ประมาณ 10,037 คัน (2) พื้นที่รับมอบสินค้า (Receiving Area) ขนาด 72,000 ตารางเมตร สามารถรองรับการจอดรถยนต์ในเวลาเดียวกันได้ประมาณ 4,500 คัน และ (3) พื้นที่สินค้านำเข้า (Import Area) ขนาด 14,400 ตารางเมตร สามารถรองรับการจอดรถยนต์ในเวลาเดียวกันได้ประมาณ 900 คัน

ทั้งนี้ การวางแผนการจัดเรียงสินค้า (Yard Planning) ถือเป็นหัวใจสำคัญในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือที่ต้องใช้ความรู้และความชำนาญของบุคลากรของบริษัทในการบริหารจัดการ เพื่อให้การขนถ่ายสินค้าในแต่ละครั้งเกิดประสิทธิภาพสูงสุด การวางแผนการจัดวางสินค้าจะต้องพิจารณาว่าจะจัดวางสินค้าบริเวณพื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้า (Pre-loading Area) ของบริษัทอย่างไร เพื่อให้การขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือเหมาะสมกับหน้าท่า (Berth) ที่เรือจะเข้ามาเทียบท่า ประเทศและท่าเรือปลายทางที่สายเดินเรือจะเดินทางไป ลำดับการจัดส่งสินค้าแต่ละประเภทและยี่ห้อ และลักษณะของสินค้า

เพื่อให้การให้บริการขนย้ายสินค้าของบริษัทเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทได้นำประสบการณ์ในการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อส่งออกและนำเข้ารถยนต์กว่า 10 ปี มาพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อช่วยในการจัดการขนถ่ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีระบบและสามารถตรวจสอบได้ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหลักที่นำมาใช้ประกอบด้วยโปรแกรมซอฟต์แวร์ 3 โปรแกรม ได้แก่ (1) โปรแกรม Port Management System (PMS) ช่วยในการควบคุมแผนการจัดการพื้นที่ลานท่าเทียบเรือและการจัดตารางเข้าออกของสายเดินเรือเพื่อให้พื้นที่ลานท่าเทียบเรือสามารถรองรับปริมาณการขนถ่ายได้ตามความต้องการของลูกค้าและช่วยในการขนย้ายรถยนต์เป็นไปอย่างรวดเร็ว (2) โปรแกรม Pure Car Carrier System (PCS) ช่วยในการบันทึกและจัดเรียงข้อมูลที่ได้รับจากลูกค้าเพื่อตรวจสอบความถูกต้องของสินค้าก่อนนำเข้าหรือส่งออก และ (3) โปรแกรม

Beyond Ro/Ro Port (BRP) ช่วยในการสรุปรายงานเพื่อนำเสนอต่อผู้บริหาร โปรแกรมทั้ง 3 โปรแกรมมีการทำงานร่วมกันซึ่งช่วยให้บริษัทสามารถบริหารจัดการท่าเทียบเรือ และวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อวางแผนการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

### ขั้นตอนในการให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ

#### (1) สินค้าประเภทยานพาหนะที่ขับเคลื่อนได้

สินค้าประเภทยานพาหนะที่ขับเคลื่อนได้ (Roll-on/Roll-off: Ro/Ro) ซึ่งโดยหลักคือสินค้าประเภทรถยนต์ เมื่อบริษัทได้รับสินค้าจากสายเดินเรือ ณ บริเวณหน้าท่าเทียบเรือสำหรับสินค้านำเข้าหรือสินค้าถ่ายลำ หรือได้รับสินค้าจากผู้ส่งออกสินค้า ณ บริเวณพื้นที่รับมอบสินค้า (Receiving Area) สำหรับสินค้าส่งออก บริษัทจะทำการตรวจนับและตรวจสอบสภาพสินค้าเพื่อรับมอบสินค้าก่อนขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ ซึ่งบริษัทได้ว่าจ้างบริษัทภายนอกในการทำหน้าที่ตรวจนับและตรวจสอบสภาพสินค้า โดยบริษัทกำหนดรายการ (Checklist) ที่จะต้องตรวจสอบไว้เป็นมาตรฐานสำหรับการตรวจสอบสินค้าทุกชิ้น เช่น ความเสียหายของตัวถังรถยนต์ ฝุ่น สนิม ดอกหญ้า เป็นต้น เพื่อให้มั่นใจว่าสินค้าที่ได้รับครบถ้วนและถูกต้องตามรายละเอียดสินค้าที่บริษัทได้รับ ภายหลังจากการตรวจนับและตรวจสอบสภาพสินค้าแล้ว บริษัทจะทำการบันทึกข้อมูลบาร์โค้ด (Barcode) ที่ติดมากับรถยนต์ทุกคันก่อนที่จะทำการเคลื่อนย้ายไปในพื้นที่ที่จัดไว้ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะเชื่อมโยงกับระบบคอมพิวเตอร์ของบริษัท ทำให้บริษัทสามารถติดตามและตรวจสอบตำแหน่งของรถยนต์แต่ละคันว่าอยู่ในตำแหน่งตามที่กำหนดไว้หรือไม่ หากปรากฏว่ารถยนต์คันใดไม่อยู่ในตำแหน่งที่กำหนดไว้ บริษัทจะสามารถตรวจพบทันทีและแจ้งให้เจ้าหน้าที่เคลื่อนย้ายรถยนต์ให้ตรงตามตำแหน่งที่กำหนดไว้อย่างรวดเร็ว

#### (2) สินค้าทั่วไป

สินค้าทั่วไป (General Cargo: GC) พนักงานตรวจสอบสินค้าของบริษัทจะทำการตรวจนับและตรวจสอบสภาพสินค้าว่าเป็นไปตามรายละเอียดที่ได้รับแจ้งจากสายเดินเรือและผู้นำเข้าหรือส่งออกสินค้าหรือไม่ เพื่อให้มั่นใจว่าสินค้าที่ได้รับครบถ้วนและไม่มีความเสียหายใดๆ ก่อนขนย้ายสินค้า หากสินค้าไม่เป็นไปตามรายละเอียดที่บริษัทได้รับข้อมูลไว้ บริษัทจะดำเนินการบันทึกรายละเอียดข้อแตกต่างดังกล่าวแล้วให้สายเดินเรือ ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกสินค้าลงนามรับรองก่อนขนย้ายสินค้าทุกครั้ง สำหรับการขนย้ายสินค้าทั่วไป พนักงานตรวจสอบสินค้าของบริษัทจะขนย้ายสินค้าไปเก็บในบริเวณพื้นที่ที่มีการวางแผนการจัดเรียงสินค้าเอาไว้ (Yard Planning) โดยใช้รถยกสินค้า (Forklift) ซึ่งบริษัทได้จัดเตรียมไว้ล่วงหน้า โดยท่าเทียบเรือ A5 มีรถยกสินค้าขนาด 4.5 ตัน 5.0 ตัน 7.0 ตัน และ 16.0 ตัน ให้บริการยกขนสินค้าทั่วไปที่มีขนาดและน้ำหนักไม่เกินที่กำหนดไว้ (น้ำหนักไม่เกิน 30 ตัน ความกว้างไม่เกิน 2.5 เมตร ความยาวไม่เกิน 12 เมตร และความสูงไม่เกิน 3 เมตร)

#### 1.4) การให้บริการพื้นที่รับมอบสินค้า

เมื่อบริษัทได้รับมอบสินค้าส่งออก ณ บริเวณพื้นที่รับมอบสินค้าจากผู้ส่งออกสินค้า และได้รับมอบสินค้านำเข้าหรือสินค้าถ่ายลำ ณ บริเวณท่าเทียบเรือของบริษัทจากสายเดินเรือเรียบร้อยแล้ว ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้าสามารถจอดพักรถยนต์ที่ท่าเทียบเรือของบริษัทได้ภายในระยะเวลาที่ กทท. กำหนด โดยบริษัทไม่คิด

ค่าธรรมเนียม ซึ่งระยะเวลาที่บริษัทไม่คิดค่าธรรมเนียม (Free Time) ตามที่ กทท. กำหนดสำหรับสินค้าส่งออก เท่ากับ 3 วัน สินค้านำเข้าเท่ากับ 3 วัน และสินค้าถ่ายลำเท่ากับ 15 วัน นับจากวันที่บริษัทได้รับมอบสินค้าจาก สายเดินเรือหรือผู้ส่งออกสินค้าเรียบร้อยแล้ว (Complete Discharge) หากเกินระยะเวลาดังกล่าว บริษัทจะเรียก เก็บค่าภาระการใช้พื้นที่ตามที่ กทท. กำหนด โดยเรียกเก็บเป็นรายวันตามระยะเวลาที่จอดพักรถยนต์ไว้ที่ท่าเทียบ เรือของบริษัท

ทั้งนี้ ในการนำเข้าและส่งออกสินค้า ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้าจะดำเนินการขอนำเข้าหรือส่งออกสินค้า กับกรมศุลกากรให้เสร็จเรียบร้อยก่อนส่งหรือรับสินค้าจากท่าเทียบเรือของบริษัท โดยผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้า จะต้องแสดงหลักฐานที่ได้รับจากกรมศุลกากรรวมทั้งแสดงหลักฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัทจะตรวจสอบ เอกสารหลักฐานทั้งหมดที่ได้รับก่อนส่งมอบสินค้าให้กับผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้าออกจากท่าเทียบเรือ ทั้งนี้ในกรณี สินค้านำเข้าบริษัทจะตรวจสอบเอกสารหลักฐานที่ได้รับกับระบบ E-Import ของกรมศุลกากร เพื่อให้มั่นใจได้ว่า สินค้าที่นำเข้าถูกต้อง ครบถ้วน และผ่านพิธีการทางศุลกากรเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

## 2) การให้บริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้าและเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก (Storage)

การให้บริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้าและเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก ประกอบด้วย การให้บริการพื้นที่จอด พักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก และการให้บริการพื้นที่จัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า

### 2.1) การให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก

นอกเหนือจากการจอดรถยนต์ภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทซึ่งมีพื้นที่รวม 247,000 ตารางเมตร บริษัทยังมีการให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกรถยนต์ ซึ่งเป็นพื้นที่บริเวณรอบๆ ท่าเทียบเรือของบริษัทและพื้นที่ในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังรวม 486,869 ตารางเมตร สามารถรองรับ การจอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกได้สูงสุดประมาณ 29,730 คัน ในเวลาเดียวกัน บริษัท ให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์ดังกล่าวเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ส่งออกรถยนต์ที่ต้องการพื้นที่ในการจอด พักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก เช่น การตรวจสภาพรถยนต์ ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบอย่างละเอียด ก่อนการส่งมอบ (PDI: Pre Delivery Inspection) นอกจากนี้ ยังเป็นการตอบสนองความต้องการของผู้ส่งออกร รถยนต์ที่ต้องการเคลื่อนย้ายรถยนต์มาจอดพักไว้ในพื้นที่ที่ใกล้กับท่าเทียบเรือของบริษัทมากที่สุด เพื่อให้การขน ถ้ายารถยนต์ทำได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น



**แผนภาพแสดงพื้นที่จอดรถยนต์และจอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก**

**รายละเอียดพื้นที่จอดรถยนต์และจอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก**

พื้นที่	เขตพื้นที่	ขนาด (ตารางเมตร)	จำนวนรถยนต์ที่จอดได้ ในเวลาเดียวกัน (คัน)
<b>พื้นที่จอดรถยนต์ Zone 1A:</b>			
พื้นที่เตรียมส่งออกและนำเข้าสินค้า (Pre-loading Area)	กทท.	160,600	10,037
พื้นที่รับมอบสินค้า (Receiving Area)	กทท.	72,000	4,500
พื้นที่สินค้านำเข้า (Import Area)	กทท.	14,400	900
<b>รวมพื้นที่จอดรถยนต์ Zone 1A</b>		<b>247,000*</b>	<b>15,437</b>
<b>พื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก:</b>			
Zone 2A และ Zone 2B	กทท.	275,827	17,200
Zone 3A และ Zone 3B	กทท.	92,800	5,800
Zone 3C	กทท.	32,000	2,000
Zone 3D	กทท.	33,335	2,030
Zone 11E	กนอ.	15,361	800
Zone 13G	กนอ.	37,546	1,900
<b>รวมพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อม</b>		<b>486,869</b>	<b>29,730</b>
<b>รวมพื้นที่ทั้งหมด</b>		<b>733,869</b>	<b>45,167</b>

หมายเหตุ: ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

\*พื้นที่ Zone 1A ทั้งหมด เท่ากับ 155 ไร่ หรือ 248,000 ตารางเมตร แบ่งเป็น พื้นที่จอดรถยนต์ 247,000 ตารางเมตร และพื้นที่คลังสินค้า 1,000 ตารางเมตร

## 2.2) การให้บริการพื้นที่จัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า

บริษัทมีการให้บริการพื้นที่จัดเก็บสินค้าและคลังสินค้ารวม 89,330 ตารางเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่ทั้งในเขตของ กนอ. และ กทท. โดยแบ่งตามลักษณะพื้นที่ให้บริการออกเป็นพื้นที่โล่งให้เช่าขนาด 46,880 ตารางเมตร และพื้นที่อาคารคลังสินค้าให้เช่ารวม 41,450 ตารางเมตร คลังสินค้านี้มีลักษณะเป็นพื้นคอนกรีตที่สามารถรองรับน้ำหนักสินค้าได้ถึง 4 ตันต่อตารางเมตร และบริษัทจัดให้มีระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เช่น ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบรักษาความปลอดภัย พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงและอุปกรณ์ตรวจจับควันเพื่อป้องกันอุบัติเหตุไฟไหม้ โดยบริษัทได้ตรวจสอบสภาพอุปกรณ์ต่างๆ อย่างสม่ำเสมอเพื่อให้มั่นใจได้ว่าคลังสินค้าของบริษัทสามารถใช้งานได้อย่างปกติ นอกจากนี้ บริษัทได้จัดทำพื้นที่ Zone 1A จำนวน 1,000 ตารางเมตร เป็นโรงเก็บสินค้าเพื่อให้บริการแก่ผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้า โดยสินค้าที่อยู่ภายในโรงเก็บสินค้า ณ ปัจจุบันเป็นสินค้าประเภทรถยนต์ และกล่องสินค้า ชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ เป็นต้น

การจัดเก็บสินค้าทั้งสินค้าทั่วไปและสินค้าประเภทรถยนต์ บริษัทจะแยกสินค้าตามเรือแต่ละลำ เครื่องหมายและเลขหมายสินค้า โดยแต่ละส่วนห้ามกีดขวางซึ่งกันและกัน ทั้งนี้ เพื่อความสะดวกในการขนถ่ายสินค้านั้นๆ สำหรับสินค้าทั่วไปจะหลีกเลี่ยงการวางสินค้าทับหรือซ้อนกัน ซึ่งอาจจะทำให้สินค้าตกหล่นหรือได้รับความเสียหายได้ และต้องเว้นช่องว่างในการวางสินค้าเพื่อสามารถเข้าไปตรวจสอบสินค้าได้

### รายละเอียดพื้นที่จัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า

ลักษณะพื้นที่ให้บริการ	พื้นที่	พื้นที่ (ตารางเมตร)		เริ่มก่อสร้าง	แล้วเสร็จ
		พื้นที่ให้เช่าสุทธิ (Rentable Area)	พื้นที่ที่มีผู้เช่าแล้ว (Occupied Area)		
พื้นที่ฝากเก็บสินค้ารายวัน	พื้นที่ Zone 1A	1,000	N/A*		
อาคารคลังสินค้าให้เช่า	พื้นที่ 15G เฟส 1	8,800	8,800	1 เม.ย. 2553	11 ก.ย. 2553
	พื้นที่ 14G เฟส 1	11,650	11,650	25 ต.ค. 2553	30 มิ.ย. 2554
	พื้นที่ 15G เฟส 2	9,600	9,600	10 ต.ค. 2554	15 มี.ค. 2555
	พื้นที่ 14G เฟส 2	11,400	-	17 พ.ย. 2554	อยู่ระหว่างก่อสร้าง
	พื้นที่ Zone 3.2 แปลงที่ 1	N/A	-	ยังไม่เริ่มก่อสร้าง	
พื้นที่โล่งให้เช่า	พื้นที่ 16G	46,880	46,880		
<b>รวมพื้นที่ให้บริการ</b>		<b>89,330</b>	<b>76,930</b>		

หมายเหตุ: ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2555

\*พื้นที่ Zone 1A ขนาด 1,000 ตารางเมตร เป็นพื้นที่คลังสินค้าเพื่อรับฝากสินค้า โดยบริษัทจะเรียกเก็บเงินตามอัตราค่าเช่าพื้นที่ที่รวมมอบสินค้า (สามารถดูรายละเอียดได้ในส่วนที่ 2-3 หัวข้อ 1.4) การให้บริการพื้นที่รับมอบสินค้า)

### 3) การให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจหลัก

นอกเหนือจากการให้บริการท่าเทียบเรือ และการให้บริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้าและเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก บริษัทยังมีการให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจหลัก เช่น การบรรทุกและขนถ่ายสินค้าจากบริเวณพื้นที่หน้าท่าเทียบเรือของบริษัทขึ้นหรือลงจากเรือ (Stevedore on Board) การให้บริการขนถ่ายสินค้าจากพื้นที่จอดพักเข้ามายังพื้นที่ภายในท่าเทียบเรือ การให้บริการพื้นที่อาคารสำนักงานท่าเทียบเรือ การให้บริการเช่าเครื่องมือและอุปกรณ์ การให้บริการทำความสะอาดรถยนต์ที่นำเข้าหรือส่งออก เป็นต้น

#### 3.1) การให้บริการแก่สายเดินเรือในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าจากบริเวณพื้นที่หน้าท่าเทียบเรือของบริษัทขึ้นหรือลงจากเรือ (Stevedore on Board)

โดยปกติการขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ ผู้บรรทุกและขนถ่ายสินค้า (Stevedore) ของแต่ละสายเดินเรือจะเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งผู้บรรทุกและขนถ่ายรถยนต์ต้องมีความชำนาญในการเคลื่อนย้ายสูง เนื่องจากภายในท่าเรือมีพื้นที่จำกัดและการจอดรถยนต์แต่ละคันจะมีระยะห่างเพียง 10 เซนติเมตร อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน บริษัทได้รับความไว้วางใจจาก Toyofuji Shipping Company Limited (“Toyofuji”) ซึ่งเป็นสายเดินเรือของผู้ส่งออกรถยนต์ยี่ห้อโตโยต้า (Toyota) ให้ดำเนินการบรรทุกและขนถ่ายรถยนต์โตโยต้าขึ้นหรือลงจากเรือ โดยในการให้บริการดังกล่าวแก่ Toyofuji บริษัทได้ว่าจ้างบริษัทผู้รับเหมาภายนอกโดยบริษัททำการควบคุมมาตรฐานในการให้บริการให้อยู่ในระดับสูง เช่น การขนถ่ายรถยนต์โตโยต้าขึ้นหรือลงจากเรือต้องดำเนินการโดยผู้ขนถ่ายที่มีคุณสมบัติตามที่บริษัทกำหนดเพื่อป้องกันอุบัติเหตุหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับรถยนต์ในระหว่างการขนถ่าย

#### แผนภาพแสดงการให้บริการบรรทุกและขนถ่ายสินค้า



#### 3.2) การให้บริการพื้นที่อาคารสำนักงานท่าเทียบเรือ

บริษัทให้ลูกค้าหลัก เช่น สายเดินเรือ ผู้รับเหมาภายนอก ใช้บริการพื้นที่ภายในอาคารสำนักงานท่าเทียบเรือ เพื่อเป็นศูนย์ปฏิบัติการในการขนถ่ายสินค้า ซึ่งช่วยให้การติดต่อประสานงานระหว่างบริษัทและสายเดินเรือหรือผู้รับเหมาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

### 3.3) การให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนถ่ายสินค้า

บริษัทให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนถ่ายสินค้า เช่น การให้บริการเช่าเครื่องมืออุปกรณ์ รถยก (Forklift) ในการขนย้ายสินค้าทั่วไปในบริเวณพื้นที่ท่าเทียบเรือ การให้บริการทำความสะอาดรถยนต์ที่นำเข้ามาหรือส่งออก การทำความสะอาดบริเวณหน้าท่าเทียบเรือ เป็นต้น

#### 3.1.2 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

##### 1) การจัดหาพื้นที่ในการประกอบธุรกิจของบริษัท

##### 1.1) พื้นที่ตามสัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือสินค้ากอง A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

บริษัทได้ลงนามในสัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือสินค้ากอง A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง กับการท่าเรือแห่งประเทศไทย (“กทท.”) เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2539 และสัญญาข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาดังกล่าวบริษัทได้รับอนุญาตให้ทำการพัฒนา บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A5 เพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์และสินค้าทั่วไป โดยบริษัทต้องจ่ายค่าตอบแทนแก่ กทท. ตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา ระยะเวลาของสัญญาเริ่มต้นตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2539 และสิ้นสุดวันที่ 30 เมษายน 2564 รวมระยะเวลา 25 ปี ทั้งนี้ บริษัทมีสิทธิขอต่ออายุสัญญาได้อีก 5 ปี ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขและข้อตกลงที่ยอมรับร่วมกัน โดยบริษัทต้องยื่นคำร้องขอต่ออายุสัญญาเป็นหนังสือล่วงหน้าอย่างน้อย 2 ปี ก่อนสัญญาจะสิ้นสุดลง และภายหลังจากที่สัญญาดังกล่าวสิ้นสุดลง ทรัพย์สินในท่าเรือที่บริษัทเป็นผู้จัดหาเองตลอดระยะเวลาของสัญญา ซึ่งรวมถึงอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมดและโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure, Super Structure) จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทท. สำหรับอสังหาริมทรัพย์ กทท. มีสิทธิจะซื้อเครื่องมืออุปกรณ์ (Equipments) ทั้งหมดหรือบางส่วนตามราคามูลค่าตามบัญชี (Current Book Value) (รายละเอียดของสัญญาสามารถดูได้จากส่วนที่ 2-5 ข้อ 5.2 ในหัวข้อสรุปสาระสำคัญของสัญญาหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ)

เนื่องจากสินค้าหลักที่มีการส่งออกและนำเข้าผ่านท่าเทียบเรือของบริษัท คือ สินค้าประเภทรถยนต์ บริษัทจึงได้ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและขยายพื้นที่เพื่อรองรับการส่งออกและนำเข้ารถยนต์อย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทได้ปรับปรุงพื้นที่การส่งออกและนำเข้าสินค้ารวมทั้งสิ้น 247,000 ตารางเมตร ให้เป็นพื้นที่สำหรับจอดรถยนต์ที่ได้มาตรฐานในระดับสากล รวมทั้งการจัดทำระบบการระบายน้ำพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ระบบการป้องกันความเสียหายจากสิ่งปนเปื้อนจากภายนอก เช่น ฝุ่น ดอกหญ้า ไบโอสเนล และมียาระบบรักษาความปลอดภัยผ่านกล้องวงจรปิด พื้นที่จอดรถยนต์ของบริษัทเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมแก่การส่งออกและนำเข้ารถยนต์เป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นลานโล่งกว้าง ไม่มีอุปกรณ์หนัก เช่น เครน ซึ่งอาจสร้างความเสียหายให้แก่รถยนต์ได้

นอกจากนี้ บริษัทได้ก่อสร้างอาคารสำนักงานภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือรวม 2 อาคาร เป็นอาคารสูง 2 ชั้น และ 6 ชั้น มีพื้นที่ใช้สอยรวม 2,960 ตารางเมตร บริษัทใช้อาคารสำนักงานท่าเทียบเรือดังกล่าวเพื่อเป็นศูนย์กลางในการปฏิบัติงานของบริษัท รวมทั้งได้มีการก่อสร้างโรงพักสินค้าภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือเพื่อเก็บรักษาสินค้าทั่วไป (General Cargo) พื้นที่ใช้สอยรวม 1,000 ตารางเมตร เพื่อให้บริการลูกค้าซึ่งต้องการเก็บรักษาสินค้านำเข้าและสินค้าส่งออก

## 1.2) พื้นที่เช่าจากการท่าเรือแห่งประเทศไทยและการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

บริษัททำสัญญาเช่าพื้นที่กับการท่าเรือแห่งประเทศไทย (“กทท.”) และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (“กนอ.”) รวมทั้งสิ้น 10 ฉบับ เพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่ให้บริการจอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก และพื้นที่ให้บริการคลังสินค้า โดยบริษัทต้องจ่ายค่าเช่ารายเดือนให้ กทท. และ กนอ. ตามอัตราที่กำหนดในสัญญาแต่ละฉบับ ทั้งนี้ บริษัทได้ลงทุนเพิ่มเติมในโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาพื้นที่เช่าดังกล่าวให้เป็นพื้นที่จอดรถยนต์ที่ได้มาตรฐาน และจัดให้มีระบบการรักษาความปลอดภัย ส่วนพื้นที่ให้บริการคลังสินค้าได้ลงทุนก่อสร้างให้สามารถรองรับน้ำหนักของสินค้าได้ถึง 4 ตันต่อตารางเมตร

ภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าพื้นที่ดังกล่าว ภายหลังจากที่สัญญาสิ้นสุดลงไม่ว่าจะเกิดจากการบอกเลิกสัญญา หรือเมื่อครบกำหนดระยะเวลาตามสัญญาเช่า ทรัพย์สินต่างๆ ที่เป็นอสังหาริมทรัพย์และส่วนควบ หรือเครื่องมืออุปกรณ์ของอสังหาริมทรัพย์ เช่น อาคารสำนักงาน ลานจอดรถ ระบบไฟฟ้า-แสงสว่าง ฯลฯ จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทท. ส่วนทรัพย์สินที่เป็นอสังหาริมทรัพย์ เช่น เครื่องมือยกขน และอุปกรณ์เครื่องมืออื่นๆ กทท. มีสิทธิจะซื้อตามราคามูลค่าตามบัญชี ส่วนสัญญากับ กนอ. นั้น บรรดาทรัพย์สินที่บริษัทใช้สิทธิปลูกสร้างหรือนำมาไว้ในที่เช่ายังคงเป็นของบริษัท และเมื่อสัญญาสิ้นสุดลง บริษัทจะต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างออกไปจากที่เช่าภายใน 180 วัน นับแต่วันสัญญาสิ้นสุดและส่งมอบทรัพย์สินที่เช่าคืนแก่ กนอ. ในสภาพเรียบร้อย

ทั้งนี้ สัญญาเช่าพื้นที่กับ กทท. มีอายุของสัญญาระหว่าง 1 - 15 ปี และสัญญาเช่าพื้นที่กับ กนอ. มีอายุของสัญญาระหว่าง 12 - 20 ปี

## 2) การใช้บริการจากบุคคลภายนอก (Outsourcing)

เนื่องจากการประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์นั้น ต้องให้บริการอันเป็นที่พึงพอใจของทั้งสายเดินเรือและผู้ผลิตรถยนต์ ดังนั้น ความรวดเร็ว ความถูกต้อง และความปลอดภัยของการเคลื่อนย้ายรถยนต์จึงเป็นสิ่งสำคัญในการให้บริการ เพื่อควบคุมคุณภาพของบริการให้เป็นที่พึงพอใจของลูกค้าทั้งสายเดินเรือและผู้ผลิตรถยนต์ อย่างไรก็ตาม สำหรับในบางส่วนงาน บริษัทเลือกที่จะใช้บริการจากบุคคลภายนอก (Outsourcing) แทนการจ้างพนักงานประจำ โดยบริการที่สำคัญที่บริษัทมีการใช้บริการจากบุคคลภายนอก ได้แก่

### 2.1) บริการตรวจสอบสภาพและนับจำนวนรถยนต์

บริษัททำสัญญาจ้างตรวจสอบสภาพและนับจำนวนรถยนต์กับบริษัทภายนอกที่มีความชำนาญในการตรวจนับและตรวจสอบสภาพรถยนต์ โดยบริษัทภายนอกจะนับจำนวนและตรวจสอบสภาพรถยนต์ทุกประเภทที่ส่งออกและนำเข้า ณ ท่าเทียบเรือของบริษัท ทั้งรถยนต์นำเข้า รถยนต์ส่งออก รถยนต์ผ่านท่าหรือถ่ายลำ รวมทั้งจัดทำรายงานเพื่อแสดงหลักฐานการตรวจสอบสภาพและจำนวนรถยนต์ให้กับบริษัททุกครั้งที่มีการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ของเรือแต่ละลำเสร็จสิ้น และต้องรับผิดชอบและชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้น หากพบว่ามีความชำรุด บกพร่อง หรือมีความเสียหายหรือสูญหายอันเกิดจากการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบริษัทที่รับจ้างตรวจสอบสภาพและนับจำนวนรถยนต์ อย่างไรก็ตาม พนักงานของบริษัทภายนอกต้องผ่านการทดสอบและอบรมกับทางบริษัท เพื่อให้มีความเข้าใจในบริการของบริษัท เช่น ลักษณะเฉพาะของรถยนต์ในแต่ละรุ่น ยี่ห้อ ลักษณะของพื้นที่ท่าเทียบเรือ

## 2.2) บริการเคลื่อนย้ายรถยนต์

บริษัททำสัญญาจ้างเคลื่อนย้ายรถยนต์กับบริษัทภายนอกให้เป็นผู้รับเหมาเคลื่อนย้ายรถยนต์ให้กับบริษัท โดยบริษัทภายนอกต้องทำการเคลื่อนย้ายรถยนต์ให้ครบถ้วนตามจำนวนรถยนต์ทุกประเภทที่มีการส่งออกและนำเข้า ณ ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัท ทั้งรถยนต์นำเข้า รถยนต์ส่งออก หรือรถยนต์ถ่ายลำ โดยต้องเคลื่อนย้ายรถยนต์อย่างผู้มีวิชาชีพและได้มาตรฐานสากล รวมทั้งจัดทำรายงานเพื่อแสดงหลักฐานการเคลื่อนย้ายรถยนต์ให้กับบริษัททุกวัน และต้องรับผิดชอบและชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้น หากพบว่ารถยนต์ที่ทางบริษัทภายนอกเคลื่อนย้ายได้รับความเสียหายอันเกิดจากการจงใจ ละเลย หรือประมาทเลินเล่อของบริษัทที่รับจ้างเคลื่อนย้ายรถยนต์ อย่างไรก็ตาม พนักงานของบริษัทภายนอกต้องผ่านการทดสอบและอบรมกับทางบริษัท เพื่อมีความเข้าใจในลักษณะพื้นที่ของบริษัท

## 3.2 การประกอบธุรกิจของบริษัท แหลมฉับัง อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด (“LRT”) ซึ่งเป็นบริษัทร่วม

LRT (เดิมชื่อ บริษัท ฮัทชีสัน โร-โร เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด) เป็นบริษัทร่วมของบริษัท โดยบริษัทเป็นผู้ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.00 ของบริษัท แซฟไฟร์ โรโร (ไทยแลนด์) จำกัด (“SRT”) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นสามัญของ LRT ในสัดส่วนร้อยละ 20.00

### 3.2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

LRT ประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ (Ro/Ro) และสินค้าทั่วไป ณ ท่าเทียบเรือ C0 ซึ่งตั้งอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉับัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดย LRT มีลักษณะการให้บริการที่คล้ายคลึงกับการให้บริการของบริษัท ณ ท่าเทียบเรือ A5 คือ มีการให้บริการท่าเทียบเรือ และการให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง แต่ไม่มีการให้บริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้าและเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก การให้บริการแก่สายเดินเรือในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าจากบริเวณหน้าท่าเทียบเรือขึ้นหรือลงจากเรือ (Stevedore on Board) และการให้เช่าพื้นที่อาคารสำนักงานท่าเทียบเรือ อย่างท่าเทียบเรือ A5 ที่บริษัทให้บริการ ทั้งนี้ ในปัจจุบัน สินค้าที่มีการขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือ C0 ส่วนใหญ่ยังคงเป็นสินค้าทั่วไป เช่น โครงสร้างขนาดใหญ่ (Special Project) และ สินค้าประเภทเหล็ก (Steel Product) เป็นต้น แต่ในอนาคตคาดการณ์ว่าปริมาณรถยนต์ที่ขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือ C0 ของ LRT จะมีเพิ่มมากขึ้นตามลำดับและสอดคล้องกับแผนธุรกิจของท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัท

การให้บริการของ LRT ณ ท่าเทียบเรือ C0 สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ การให้บริการท่าเทียบเรือ และการให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหลัก โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 1) การให้บริการท่าเทียบเรือ

การให้บริการท่าเทียบเรือ ณ ท่าเทียบเรือ C0 จะมีลักษณะการให้บริการคล้ายกับท่าเทียบเรือ A5 ซึ่งประกอบด้วย การให้บริการแก่สายเดินเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า การให้บริการผ่านท่าเทียบเรือ การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ และการให้บริการพื้นที่รับมอบสินค้า

##### 1.1) การให้บริการแก่สายเดินเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า (Berth Hire)

ท่าเทียบเรือ C0 เป็นท่าเทียบเรือที่มีลักษณะเป็นรูปตัว U โดยมีความลึกร่องน้ำหน้าท่า 16 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง และมีความยาวหน้าท่าทั้งสิ้น 600 เมตร ประกอบด้วยท่าเทียบเรือย่อยจำนวน 3 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือที่ 1 (Berth 1) มีความยาวหน้าท่า 250 เมตร ท่าเทียบเรือที่ 2 (Berth 2) มีความยาวหน้าท่า 250 เมตร

และท่าเทียบเรือที่ 3 (Berth 3) มีความยาวหน้าท่า 100 เมตร สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ที่มีความจุถึง 80,000 DWT ได้

### แผนภาพแสดงท่าเทียบเรือ C0 ของ LRT



ปัจจุบัน กลุ่มลูกค้าหลักที่มาใช้บริการท่าเทียบเรือ C0 คือ กลุ่มผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้าทั่วไป เช่น โครงสร้างขนาดใหญ่ (Special Project) และ สินค้าประเภทเหล็ก (Steel Product) เป็นต้น โดยกลุ่มผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้าจะว่าจ้างสายเดินเรือต่างๆ มารับหรือส่งมอบสินค้า ณ ท่าเทียบเรือ C0 ซึ่ง LRT จะเรียกเก็บค่าภาระการใช้ท่าเทียบเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า (Berth Hire) จากสายเดินเรือในอัตราที่ กทท. กำหนด โดยจะเรียกเก็บเป็นรายชั่วโมงตามน้ำหนักของเรือ (Gross Register Tonnage (“GRT”))

#### 1.2) การให้บริการผ่านท่าเทียบเรือ (Wharfage)

การให้บริการผ่านท่าเทียบเรือของท่าเทียบเรือ C0 มีลักษณะการให้บริการเช่นเดียวกับท่าเทียบเรือ A5 คือ เมื่อสายเดินเรือนำเรือเข้าจอดเทียบท่า LRT จะให้บริการผ่านท่าเทียบเรือโดยให้ผู้บรรทุกและขนถ่ายสินค้า (Stevedore) ของสายเดินเรือขนย้ายสินค้าจากบริเวณหน้าท่าเทียบเรือขึ้นหรือลงจากเรือ โดยการให้บริการผ่านท่าเทียบเรือ C0 สามารถแบ่งตามลักษณะการขนถ่ายสินค้าออกเป็น 4 ประเภท เช่นเดียวกับท่าเทียบเรือ A5 ได้แก่ สินค้าส่งออก สินค้านำเข้า สินค้าผ่านท่า และสินค้าถ่ายลำ ซึ่ง LRT จะเรียกเก็บค่าบริการผ่านท่าเทียบเรือ (Wharfage) จากสายเดินเรือตามอัตราที่ กทท. กำหนด โดยเรียกเก็บตามประเภทและน้ำหนักของสินค้าที่บรรทุกและขนถ่าย

#### 1.3) การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ (Wharf Handling)

พื้นที่การให้บริการในการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ C0 มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 315,400 ตารางเมตร โดย ณ ปัจจุบัน LRT แบ่งพื้นที่ในท่าเทียบเรือออกเป็น 2 ส่วน ตามประเภทของสินค้า เพื่อป้องกันความเสียหายของสินค้าและอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการขนย้ายสินค้า ได้แก่ Zone 1 สำหรับสินค้า Ro/Ro ซึ่งส่วนมากเป็นรถยนต์ มีพื้นที่ขนาด 146,535 ตารางเมตร และตั้งอยู่ทางทิศใต้ของท่าเทียบเรือ สามารถรองรับรถยนต์ได้ประมาณ 5,876 คัน ในเวลาเดียวกัน พื้นที่ดังกล่าวประกอบด้วยพื้นที่ 3 ส่วนหลักเช่นเดียวกับท่าเทียบเรือ A5 คือ พื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้า (Pre-loading Area) ขนาด 122,687 ตารางเมตร พื้นที่รับมอบสินค้า (Receiving Area) ขนาด 10,956 ตารางเมตร และพื้นที่สินค้านำเข้า (Import Area) ขนาด 12,892 ตารางเมตร พื้นที่อีกส่วนหนึ่งคือ Zone 2 สำหรับสินค้าทั่วไป เช่น โครงสร้างขนาดใหญ่ (Special Project) และสินค้าประเภทเหล็ก เป็นต้น มีพื้นที่

ขนาด 165,740 ตารางเมตร และตั้งอยู่ทางทิศเหนือของท่าเทียบเรือ นอกจากนี้ ยังมีพื้นที่บนท่าเทียบเรือสำหรับคลังสินค้า อาคารสำนักงาน และอื่นๆ ขนาด 3,125 ตารางเมตร

### แผนภาพแสดงพื้นที่การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ C0



การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ C0 นั้น หากสินค้าเป็นรถยนต์ จะมีลักษณะการให้บริการคล้ายคลึงกับท่าเทียบเรือ A5 คือ เมื่อมีสินค้าส่งออก LRT จะให้บริการขนย้ายสินค้าจากบริเวณพื้นที่รับมอบสินค้า (Receiving Area) ไปยังพื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้า (Pre-loading Area) เพื่อส่งมอบสินค้าให้แก่สายเดินเรือต่อไป ในขณะที่เมื่อมีสินค้านำเข้า LRT จะให้บริการขนย้ายสินค้าจากบริเวณหน้าท่าเทียบเรือมาเก็บในพื้นที่สินค้านำเข้า (Import Area) เพื่อส่งมอบให้แก่ผู้นำเข้าสินค้าต่อไป นอกจากนี้ LRT ยังให้บริการขนย้ายสินค้าถ่ายลำจากบริเวณหน้าท่าเทียบเรือมาเก็บในพื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้าเพื่อเตรียมส่งมอบให้กับสายเดินเรือที่มารับสินค้าลำต่อไป โดย LRT มีรถยกสินค้า (Forklift) สำหรับการขนย้ายสินค้าทั่วไป และว่าจ้างบริษัทภายนอกในการเคลื่อนย้ายสินค้าประเภทรถยนต์ เนื่องจากการเคลื่อนย้ายรถยนต์ต้องใช้ความชำนาญในการเคลื่อนย้ายเพื่อป้องกันความเสียหายและอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น

#### 1.4) การให้บริการพื้นที่รับมอบสินค้า

ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า หรือ สายเดินเรือ สามารถพักสินค้าที่ตนเองต้องการส่งออก นำเข้า หรือ ถ่ายลำ ไว้ในพื้นที่ท่าเทียบเรือโดยไม่เสียค่าธรรมเนียม หากผู้ส่งออก ผู้นำเข้า หรือ สายเดินเรือ พักสินค้าของตนไว้ภายในระยะเวลาที่กำหนด (3 วันสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก และ 15 วันสำหรับสินค้าถ่ายลำ นับจากวันที่ LRT ได้รับมอบสินค้า) ซึ่งหากสินค้าถูกพักไว้ภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือเกินกว่าระยะเวลาที่กำหนด LRT จะเรียกเก็บค่าภาระการใช้พื้นที่ในอัตราที่ กทท. กำหนด โดยจะเรียกเก็บเป็นรายวันตามระยะเวลาที่สินค้าถูกพักไว้ที่ท่าเทียบเรือ

#### 2) การให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหลัก

นอกเหนือจากการให้บริการท่าเทียบเรือแล้ว LRT มีบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนถ่ายสินค้า เช่น การให้บริการเช่าเครื่องมือและอุปกรณ์ และการให้บริการทำความสะอาดรถยนต์ที่นำเข้ามาหรือส่งออก เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้าที่ใช้บริการขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเทียบเรือ C0

ทั้งนี้ สำหรับขั้นตอนและวิธีการให้บริการของท่าเทียบเรือ C0 กำลังอยู่ระหว่างการปรับปรุงและพัฒนา เพื่อให้การบริหารจัดการเป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานเทียบเท่ากับท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัท



### 3.2.2 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

#### 1) การจัดหาพื้นที่ในการประกอบธุรกิจของบริษัท

LRT ได้ลงนามในสัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ C0 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง กับ กทท. เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2546 ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาดังกล่าว LRT ได้รับอนุญาตให้ทำการพัฒนา บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ C0 โดยต้องใช้ท่าเทียบเรือ C0 เพื่อการรับหรือส่งมอบ เก็บรักษาและบรรทุกหรือขนถ่าย เฉพาะสินค้า Ro/Ro สินค้าทั่วไป และตู้สินค้าเท่านั้น

สัญญาดังกล่าวมีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2548 และสิ้นสุดอายุสัญญาวันที่ 31 สิงหาคม 2578 ทั้งนี้ LRT มีสิทธิขอต่ออายุสัญญาได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขและข้อตกลงที่ยอมรับร่วมกัน โดย LRT ต้องยื่นคำร้องขอต่ออายุสัญญาเป็นหนังสือล่วงหน้าอย่างน้อย 2 ปีก่อนสัญญาจะสิ้นสุดลง และภายหลังจากที่สัญญาสิ้นสุดลง ทรัพย์สินในท่าเรือที่ LRT เป็นผู้จัดหามาเองตลอดระยะเวลาของสัญญา ซึ่งรวมถึง อสังหาริมทรัพย์ทั้งหมดและโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure, Super Structure) จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทท. สำหรับสังหาริมทรัพย์ กทท. มีสิทธิจะซื้อเครื่องมืออุปกรณ์ (Equipments) ทั้งหมดหรือบางส่วนตามราคามูลค่าตามบัญชี (Current Book Value) (รายละเอียดของสัญญาสามารถดูได้จากส่วนที่ 2-5 ข้อ 5.2 ในหัวข้อสรุปสาระสำคัญของสัญญาหลักที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ)

#### 2) การใช้บริการจากบุคคลภายนอก (Outsourcing)

##### 2.1) บริการตรวจสอบสภาพและนับจำนวนรถยนต์

LRT ว่าจ้างบริษัทภายนอกที่มีประสบการณ์และความชำนาญในการให้บริการตรวจสอบสภาพและนับจำนวนรถยนต์เมื่อมีการส่งออกหรือนำเข้า เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้ส่งออกหรือนำเข้ารถยนต์เมื่อ ส่งมอบหรือได้รับสินค้า

##### 2.2) บริการเคลื่อนย้ายรถยนต์

LRT ว่าจ้างบริษัทภายนอกให้เป็นผู้รับเหมาเคลื่อนย้ายรถยนต์ ซึ่งเป็นบริษัทภายนอกแห่งเดียวกับที่บริษัททำสัญญาว่าจ้าง โดยบริษัทภายนอกต้องทำการเคลื่อนย้ายรถยนต์ให้ครบถ้วนตามจำนวนรถยนต์ทุกประเภทที่มีการส่งออก นำเข้า หรือถ่ายลำ โดยต้องเคลื่อนย้ายรถยนต์อย่างผู้มีวิชาชีพและได้มาตรฐานสากล รวมทั้งจัดทำรายงานเพื่อแสดงหลักฐานการเคลื่อนย้ายรถยนต์ให้กับบริษัททุกวัน และต้องรับผิดชอบและชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้น หากพบว่ารถยนต์ที่ทางบริษัทภายนอกเคลื่อนย้ายได้รับความเสียหายอันเกิดจากการจงใจ ละเลย หรือประมาทเลินเล่อของบริษัทที่รับจ้างเคลื่อนย้ายรถยนต์

### 3.3 การตลาดและภาวะการแข่งขัน

บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ โดยในปี 2553 ถึง ปี 2555 รายได้ประมาณร้อยละ 82.54 ถึง ร้อยละ 90.02 ของรายได้รวม เป็นรายได้ที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกรถยนต์ ดังนั้น อุตสาหกรรมที่มีผลกระทบโดยตรงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท คือ อุตสาหกรรมท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ และอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออกของประเทศไทย

### 3.3.1 อุตสาหกรรมท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์

ท่าเทียบเรือเป็นอุตสาหกรรมบริการประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศที่กำลังพัฒนา เปรียบเสมือนเป็นจุดรวมเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ประเทศไทยมีท่าเรือตั้งอยู่ในภูมิภาคต่างๆ โดยอาจแบ่งออกเป็นท่าเรือภายในประเทศ ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการค้าและการคมนาคมของประเทศ และท่าเรือระหว่างประเทศ ซึ่งทำหน้าที่เป็นท่าเรือสำหรับการติดต่อการค้ากับต่างประเทศ

ท่าเรือระหว่างประเทศมีลักษณะเป็นท่าเรื่อน้ำลึกที่สามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่เข้าเทียบท่าเพื่อขนถ่ายสินค้าที่มีปริมาณและน้ำหนักมากได้ โดยท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญส่วนใหญ่เป็นท่าเรือที่หน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของ เช่น ท่าเรือกรุงเทพ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ที่มีความลึกหน้าท่าประมาณ 8.5 ถึง 11.0 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง ท่าเรือแหลมฉบัง ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ที่มีความลึกหน้าท่าประมาณ 14.0 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง และ ท่าเรือมาบตาพุด ของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ที่มีความลึกหน้าท่าประมาณ 12.5 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง เป็นต้น

ทั้งนี้ ท่าเรือระหว่างประเทศที่หน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของ หน่วยงานของรัฐอาจแบ่งพื้นที่ท่าเรือออกเป็นส่วนของหน่วยงานของรัฐบริหารงานเอง และส่วนที่ให้ภาคเอกชนบริหาร อาทิเช่น ท่าเทียบเรือ A5 ที่ได้รับสัมปทานในการใช้พื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบังจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นต้น

ท่าเรือในประเทศไทยมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งที่แตกต่างกันไป ซึ่งสามารถแบ่งตามสถานะและอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าได้ออกเป็น 7 ประเภท ได้แก่ (1) ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้า (2) ท่าเทียบเรือประมง (3) ท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (4) ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป (5) ท่าเทียบเรือสินค้ากอง (6) ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้าเหลว และ (7) ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้ายานยนต์

ปัจจุบัน ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้ายานยนต์ที่เป็นท่าเทียบเรือแบบ Roll-On Roll-Off (Ro/Ro) ที่ให้บริการส่งออกและนำเข้าสินค้ารถยนต์มีเพียงท่าเทียบเรือที่อยู่ในท่าเรือแหลมฉบังเท่านั้น เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรื่อน้ำลึกที่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่พิเศษ (Super Post Panamax) ซึ่งรวมถึงเรือขนรถยนต์ได้ อีกทั้งท่าเรือแหลมฉบังยังตั้งอยู่ใกล้บริเวณโรงงานผลิตและส่งออกรถยนต์ ทำให้ผู้ส่งออกรถยนต์สามารถเคลื่อนย้ายรถยนต์จากโรงงานผลิตไปยังท่าเรือเพื่อทำการส่งออกในระยะทางที่สั้นที่สุด ช่วยลดความเสี่ยงจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างทางที่ขนส่งและเกิดต้นทุนในการขนส่งน้อยที่สุด ทั้งนี้ ท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบังที่สามารถให้บริการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ได้มีจำนวนทั้งหมด 3 ท่าเทียบเรือ ได้แก่ ท่าเทียบเรือ A1 ท่าเทียบเรือ A5 และท่าเทียบเรือ C0 ซึ่งท่าเทียบเรือ A5 เป็นท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์โดยเฉพาะที่มีการให้บริการแบบครบวงจรมากที่สุด ในขณะที่ท่าเทียบเรือ A1 เป็นท่าเทียบเรือโดยสารและ Ro/Ro ซึ่งต้องให้ลำดับการเข้าเทียบท่าของเรือเพื่อการโดยสารก่อน และท่าเทียบเรือ C0 เป็นท่าเทียบเรือสำหรับ Ro/Ro และสินค้าทั่วไป ซึ่งปัจจุบัน สินค้าที่ขนถ่ายผ่านท่าส่วนใหญ่เป็นสินค้าทั่วไป ดังนั้น ท่าเทียบเรือ A1 และ C0 จึงไม่มีการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์แบบครบวงจรอย่างท่าเทียบเรือ A5 โดยในระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา (ปี 2553 ถึง ปี 2555) ท่าเทียบเรือ A5 มีส่วนแบ่งทางการตลาดสำหรับการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยมากกว่าร้อยละ 80.00 ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นว่าท่าเทียบเรือ A5 เป็นท่าเทียบเรือที่มีการให้บริการที่มีคุณภาพและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ ไม่ว่าจะเป็นสายเดินเรือ ผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้ารถยนต์ก็ตาม

### ปริมาณการส่งออกรถยนต์ปี 2553 – 2555

รายละเอียด	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555
ปริมาณการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทย (คัน)	895,855	735,627	1,026,671
ปริมาณการส่งออกรถยนต์ของท่าเทียบเรือ A5 (คัน)	739,040	596,277	833,231
ส่วนแบ่งทางการตลาดของท่าเทียบเรือ A5 (ร้อยละ)	82.50	81.06	81.16

แหล่งข้อมูล : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย และบริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)

#### 3.3.2 อุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออกของประเทศไทย

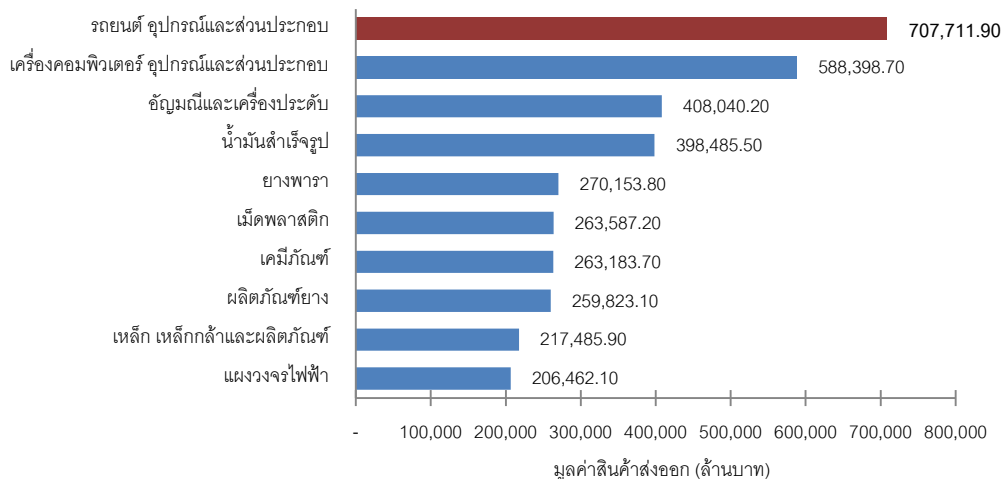
ประเทศไทยเริ่มมีการนำรถยนต์เข้ามาใช้ในราชอาณาจักรตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 โดยการบรรทุกเรือเดินสมุทรมาจากต่างประเทศ ซึ่งส่วนมากจะมาจากทวีปยุโรป ต่อมาในปี 2503 รัฐบาลได้เริ่มส่งเสริมให้มีการประกอบรถยนต์ในประเทศ โดยในระยะแรกยังเป็นเพียงการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศมาประกอบเป็นรถยนต์ ต่อมารัฐบาลเห็นว่าหากปล่อยให้มีการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศมาประกอบเป็นรถยนต์เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จะไม่เป็นการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศ ดังนั้นในปี 2512 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (“BOI”) จึงหันมาส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ พร้อมกันนี้ รัฐบาลยังได้ออกนโยบายให้ผู้ประกอบรถยนต์ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศแทนการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยกำหนดสัดส่วนของการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศในอัตราที่เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ

หลังจากประสบความสำเร็จจากการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศจนกระทั่งการประกอบรถยนต์สามารถนำเข้าชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศได้ในระดับที่น่าพอใจ โดยมีการลงทุนผลิตชิ้นส่วนในประเทศที่เพิ่มมากขึ้นในขณะที่การนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศก็มีสัดส่วนลดลง รัฐบาลจึงเห็นว่าควรมีการเปิดเสรีอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันมากขึ้นและพัฒนาการผลิตในประเทศให้สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้ การเปิดเสรีอุตสาหกรรมยานยนต์จึงเริ่มขึ้นในปี 2534 โดยรัฐบาลได้ประกาศยกเลิกการควบคุมการนำเข้าทั้งรถยนต์ใหม่และรถยนต์ที่ใช้อยู่แล้ว ปรับโครงสร้างภาษีอากรโดยลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD เหลือเพียงร้อยละ 20.00 เปลี่ยนภาษีการค้าเป็นภาษีมูลค่าเพิ่ม และกำหนดให้รถยนต์ต้องเสียสรรพสามิตเนื่องจากเป็นสินค้าฟุ่มเฟือย ต่อมาในปี 2537 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งเพื่อให้เกิดการแข่งขันและเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต ผลจากนโยบายการเปิดเสรีอุตสาหกรรมยานยนต์ดังกล่าวทำให้บริษัทรถยนต์ค่ายตะวันตกกลับมามีความสนใจตั้งฐานการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยอีกครั้ง นอกจากนี้ BOI ยังได้ปรับปรุงมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์อีกครั้งโดยให้การส่งเสริม “กิจการประกอบรถยนต์” ขึ้นใหม่ พร้อมสิทธิประโยชน์ใหม่ที่เน้นการส่งเสริมการส่งออกและกระจายอุตสาหกรรมสู่ภูมิภาค โดยผู้ได้รับการส่งเสริมจะได้รับสิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเฉพาะส่วนที่ส่งออก นโยบายส่งเสริมการลงทุนดังกล่าวส่งผลให้บริษัทรถยนต์ต่างๆ เริ่มขยายโรงงานของตนในส่วนภูมิภาคมากขึ้น เช่น จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดอยุธยา และจังหวัดชลบุรี เป็นต้น ผลจากการเปิดเสรีอุตสาหกรรมยานยนต์ การปรับเปลี่ยนนโยบายต่างๆ รวมถึงการส่งเสริมการลงทุนทำให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศเกิดการขยายตัวอย่างมาก ต่อมาในปี 2542 ด้วยความกดดันจากกระแสการค้าเสรีทั่วโลก ซึ่งถูกผลักดันโดยองค์การการค้าโลก (“WTO”) ประกอบกับการหาทางออกเพื่อรักษาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยให้อยู่รอดหลังเกิดวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2540 รัฐบาลจึงประกาศยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศซึ่งดำเนินการมาตลอดระยะเวลา 30 ปี โดยมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2543 พร้อมกับกำหนดมาตรการเพิ่มอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD จากร้อยละ 20.00 เป็นร้อยละ 33.00 เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบรถยนต์ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศต่อไปด้วย

นับตั้งแต่ปี 2543 เป็นต้นมา แนวนโยบายของทุกรัฐบาลต่างตั้งเป้าหมายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตและส่งออกรถยนต์ของเอเชีย (Automotive Hub of Asia) หรือศูนย์กลางอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งเอเชีย โดยรัฐบาลได้กำหนดเป้าหมายตามแผนแม่บทพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างชัดเจน ซึ่งในการกำหนดเป้าหมายดังกล่าว รัฐบาลได้ร่วมกับภาคเอกชนในการออกมาตรการต่างๆ เพื่อดำเนินการให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้ เช่น การผลิตรถยนต์ทางเลือกใหม่ (Eco-Car Project) โครงการกำหนดมาตรฐานยานยนต์ และโครงการศูนย์เทคโนโลยีการออกแบบพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นต้น นอกจากนี้ BOI ยังสนับสนุนในเรื่องของการปรับปรุงสิทธิประโยชน์เพื่อจูงใจให้มีการลงทุนกิจการประกอบรถยนต์และชิ้นส่วนมากขึ้น โดยการส่งเสริมการประกอบรถยนต์และชิ้นส่วนเป็นกลุ่ม (Cluster) หรือเป็นแบบชุด (Package) ซึ่งผู้ขอรับการส่งเสริมจะได้รับยกเว้นภาษีเครื่องจักรทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการรถยนต์หรือผู้ผลิตชิ้นส่วนก็ตาม และผลจากการปรับปรุงนโยบายการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ในครั้งนั้น ทำให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของญี่ปุ่นเลือกประเทศไทยเป็นฐานการผลิตในภูมิภาค โดยในปี 2546 ค่ายรถยนต์โตโยต้าย้ายฐานการผลิตรถอัมพีเพื่อส่งออกจากประเทศญี่ปุ่นมาที่ประเทศไทย และในขณะเดียวกันค่ายรถยนต์นิสสันก็ประกาศปรับกลยุทธ์การบริหาร การผลิต และการลงทุนเพิ่มเติม โดยเลือกประเทศไทยเป็นฐานการผลิตในภูมิภาค เป็นต้น

จากความร่วมมือด้านสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานและเครือข่ายอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ตลอดจนทักษะความชำนาญ ความละเอียดรอบคอบของแรงงานและช่างเทคนิคไทย รวมทั้งการสนับสนุนอย่างเต็มที่จากรัฐบาล ทั้งนโยบายการผลิตและการค้ารถยนต์เสรี การให้สิทธิประโยชน์ด้านลงทุนและภาษี รวมถึงการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ล้วนเป็นปัจจัยสนับสนุนให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยก้าวหน้าและมีความเข้มแข็งเป็นอย่างมาก ส่งผลให้ประเทศไทยกลายเป็นหนึ่งในฐานการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกที่สำคัญของเอเชีย และเป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศที่สามารถสร้างรายได้จากการส่งออกให้กับประเทศเป็นอันดับต้นๆ โดยในปี 2555 สินค้าประเภทรถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบมีมูลค่าการส่งออกสูงสุด โดยมีประเทศออสเตรเลีย อินโดนีเซีย และญี่ปุ่น เป็นประเทศผู้นำเข้าสินค้ารถยนต์ที่สำคัญของไทย

### มูลค่าสินค้าส่งออก 10 อันดับแรกของประเทศไทย ปี 2555

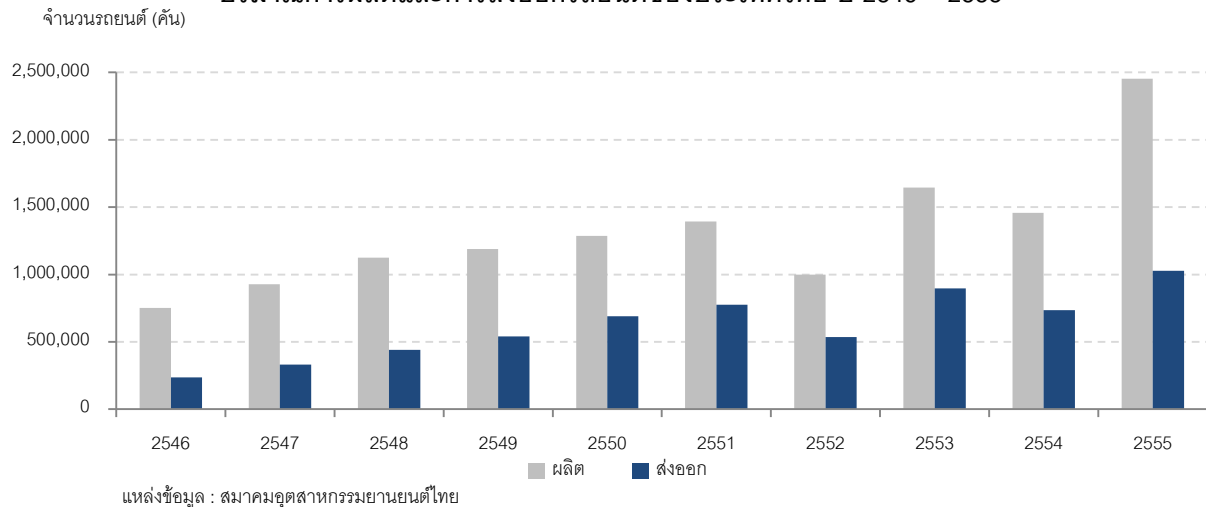


แหล่งข้อมูล : ระบบรายงานข้อมูลการค้าระหว่างประเทศของไทย กระทรวงพาณิชย์

รถยนต์เป็นสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกเป็นอันดับต้นๆ ของประเทศและยังมีการขยายตัวในด้านการผลิตและส่งออกอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากแผนภาพด้านล่างที่แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์

ที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี 2546 จนถึงปี 2555 โดยปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์มีอัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) อยู่ที่ร้อยละ 14.07 และร้อยละ 17.79 ตามลำดับ

### ปริมาณการผลิตและการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทย ปี 2546 – 2555



ในปี 2552 ปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยปรับตัวลดลงจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวลงอย่างมากอันเป็นผลกระทบมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมต่างๆ รวมถึงอุตสาหกรรมยานยนต์ ทำให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำของโลกปรับลดกำลังการผลิตและส่งออกลง รวมถึงประเทศไทยที่มีปริมาณการผลิตรถยนต์ลดลงจาก 1,394,029 คัน ในปี 2551 เป็น 999,378 คัน ในปี 2552 หรือคิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 28.31 และมีปริมาณการส่งออกรถยนต์ลดลงจาก 776,241 คันในปี 2551 เหลือ 535,563 คัน ในปี 2552 หรือคิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 31.01 อย่างไรก็ตาม ปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยกลับมาฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว โดยในปี 2553 ประเทศไทยมียอดการผลิตและส่งออกรถยนต์จำนวน 1,654,304 คัน และ 895,855 คัน หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 64.63 และร้อยละ 67.27 ตามลำดับ

ในปี 2554 ปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์ของไทยปรับตัวลดลงอีกครั้ง เนื่องจากในช่วงเดือนมีนาคมเกิดเหตุแผ่นดินไหวและสึนามิที่ประเทศญี่ปุ่น ทำให้ชิ้นส่วนบางประเภทที่จำเป็นต้องนำเข้าจากประเทศญี่ปุ่น เกิดภาวะหยุดชะงักและขาดแคลนไปช่วงเวลาหนึ่ง ส่งผลให้ผู้ผลิตรถยนต์ของไทยต้องปรับลดกำลังการผลิตและการส่งออกตามไปด้วย นอกจากนี้ ในช่วงปลายปี ประเทศไทยยังประสบปัญหาอุทกภัยอย่างรุนแรง โดยเฉพาะในเขตพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่รถยนต์ ทำให้โรงงานประกอบรถยนต์ไม่สามารถประกอบรถยนต์ได้เนื่องจากปัญหาขาดแคลนชิ้นส่วน เหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลให้ปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยในปี 2554 ลดลงมาอยู่ที่ 1,457,795 คัน และ 735,627 คัน ตามลำดับ หรือคิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 11.40 และร้อยละ 17.89 ตามลำดับ และถึงแม้ว่าค่ายรถยนต์ต่างๆ จะได้รับความเสียหายจากปัญหาอุทกภัยที่เกิดขึ้นในครั้งนี้ แต่ก็ยังไม่ปรากฏว่ามีค่ายรถยนต์ใดประกาศย้ายฐานการผลิตออกจากประเทศไทย แม้กระทั่งค่ายรถยนต์ใหญ่ที่มีชื่อเสียงอย่างฮอนด้าที่ได้รับความเสียหายอย่างหนัก ก็ยังประกาศจุดยืนว่าประเทศไทยยังเป็นหนึ่งในฐานการผลิตรถยนต์หลักที่สำคัญของฮอนด้าในภูมิภาคเอเชียและโอเชียเนีย โดยจะไม่ย้ายฐานการผลิตจากประเทศไทยไปประเทศอินโดนีเซียอย่างแน่นอน

โดยทั่วไปแล้ว ปริมาณการส่งออกรถยนต์ของไทยจะมีสัดส่วนการส่งออกเกินกว่าร้อยละ 50.00 ของปริมาณการผลิตรถยนต์ของไทย ไม่ว่าจะเศรษฐกิจของประเทศหรือของโลกจะมีสถานการณ์อย่างไรก็ตาม ยกเว้นในปี 2555 ที่ประเทศ

ไทยมีสัดส่วนการส่งออกต่อการผลิตรถยนต์ในอัตราร้อยละ 41.84 เนื่องจากปริมาณการขายรถยนต์ภายในประเทศที่เพิ่มขึ้นเป็นประวัติการณ์จากนโยบายสนับสนุนการซื้อรถยนต์คันแรกของรัฐบาล

### ปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์ของไทย ปี 2551 – 2555

รายละเอียด	ปี 2551	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555
ปริมาณการผลิตรถยนต์ (คัน)	1,394,029	999,378	1,645,304	1,457,795	2,453,717
อัตรากาเรือบโต (ร้อยละ)	8.29	(28.31)	64.63	(11.40)	68.32
ปริมาณการส่งออกรถยนต์ (คัน)	776,241	535,563	895,855	735,627	1,026,671
อัตรากาเรือบโต (ร้อยละ)	12.48	(31.01)	67.27	(17.89)	39.56
สัดส่วนการส่งออกต่อการผลิตรถยนต์ของประเทศไทย (ร้อยละ)	55.68	53.59	54.45	50.46	41.84

แหล่งข้อมูล : สภาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

ในปี 2555 อุตสาหกรรมรถยนต์ขยายตัวอย่างมากเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนโดยมีปริมาณการผลิต 2,453,717 คัน หรือคิดเป็นอัตรากาเรือบโตร้อยละ 68.32 เนื่องจากผู้ผลิตมีการเร่งการผลิตรถยนต์เพื่อให้ทันต่อความต้องการของลูกค้าและเพื่อชดเชยในช่วงที่ประสบทุกภัยที่ไม่สามารถทำการผลิตได้ ประกอบกับมีปัจจัยสนับสนุนจากนโยบายรถยนต์คันแรก และการแนะนำรถยนต์รุ่นใหม่เข้าสู่ตลาดมากขึ้น ในส่วนการส่งออกมีการขยายตัวในประเทศแถบเอเชีย โอเชียเนีย ตะวันออกกลาง แอฟริกา อเมริกากลาง และอเมริกาใต้ โดยประเทศไทยมีปริมาณการส่งออก 1,026,671 คัน หรือคิดเป็นอัตรากาเรือบโตร้อยละ 39.56

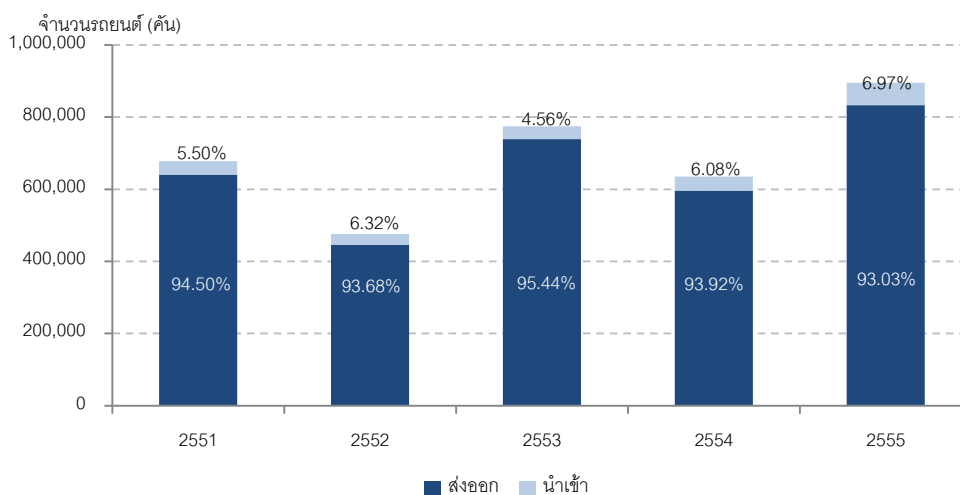
สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ไตรมาสที่ 1 ของปี 2556 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม คาดว่าการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศจะทรงตัวเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสที่ผ่านมา แต่การผลิตรถยนต์คาดว่าจะขยายตัวเนื่องจากผู้ผลิตเร่งการผลิตรถยนต์เพื่อให้ทันต่อความต้องการของลูกค้าตามคำสั่งซื้อในประเทศ ซึ่งมาจากการสั่งจองรถยนต์ตามนโยบายรถยนต์คันแรกในปี 2555 โดยข้อมูลจากแผนการผลิตของผู้ประกอบการรถยนต์ ประมาณการว่าในปี 2556 คาดว่าการผลิตรถยนต์ประมาณ 2,500,000 คัน แบ่งเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศประมาณร้อยละ 50.00 ถึงร้อยละ 55.00 และการผลิตเพื่อการส่งออกประมาณร้อยละ 45.00 ถึงร้อยละ 50.00 เนื่องจากผู้ผลิตรถยนต์มีการเร่งการผลิตรถยนต์เพื่อให้ทันต่อความต้องการของลูกค้าภายในประเทศเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม ยังมีปัจจัยเสี่ยงจากผลกระทบสถานะเศรษฐกิจยุโรปและความผันผวนของราคาคาพลังงาน

### 3.3.3 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายหลักของบริษัท คือ บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่มีการส่งออกรถยนต์ไปยังต่างประเทศ โดยบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ดังกล่าวจะใช้พื้นที่ท่าเทียบเรือของบริษัทในการส่งออกรถยนต์ไปยังประเทศต่างๆ รวมถึงใช้พื้นที่ด้านหลังท่าเทียบเรือในการจอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการส่งออก อย่างไรก็ตาม ยังมีกลุ่มผู้นำเข้าสินค้าเป็นลูกค้าอีกส่วนหนึ่งของบริษัทด้วย โดยสินค้าที่นำเข้ามาผ่านท่าเทียบเรือของบริษัทส่วนใหญ่ ได้แก่ รถตู้ รถบรรทุก เครื่องมือหนัก และอะไหล่รถยนต์ เป็นต้น

ทั้งนี้ บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่มีการส่งออกรถยนต์ไปต่างประเทศจัดเป็นกลุ่มลูกค้าหลักที่ใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัท ดังจะเห็นได้จากสัดส่วนปริมาณรถยนต์ที่มีการส่งออกผ่านท่าเทียบเรือของบริษัทในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา ที่มากกว่าร้อยละ 90.00 ของปริมาณรถยนต์ทั้งหมดที่มีการส่งออกและนำเข้ามาผ่านท่าเทียบเรือของบริษัท

### ปริมาณการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ผ่านท่าเทียบเรือของบริษัท ปี 2551 – 2555



แหล่งข้อมูล : บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)

ในช่วงระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา (ปี 2553 ถึง ปี 2555) บริษัทมีส่วนแบ่งทางการตลาดมากกว่าร้อยละ 80.00 โดยมีรถยนต์ยี่ห้อชั้นนำหลากหลายยี่ห้อถูกส่งออกผ่านท่าเทียบเรือของบริษัท อาทิเช่น Toyota Honda Nissan Isuzu Mitsubishi Ford และ Mazda เป็นต้น บริษัทจึงเป็นท่าเทียบเรือที่มีปริมาณการส่งออกรถยนต์ผ่านท่ามากที่สุดในประเทศไทย โดยบริษัทมีบริการที่สามารถตอบสนองความต้องการของกลุ่มลูกค้าได้เป็นอย่างดี เนื่องจากบริษัทมีการให้บริการที่ครบวงจรและได้มาตรฐานโลก ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์ หรือการตรวจสภาพรถยนต์ก่อนส่งออกไปยังต่างประเทศก็ตาม ทั้งหมดนี้ เพื่อสร้างความพึงพอใจและความสัมพันธ์อันดีกับกลุ่มลูกค้า ทำให้กลุ่มลูกค้าของบริษัทใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทเพื่อการส่งออกรถยนต์ตลอดมา

#### 3.3.4 กลยุทธ์ในการแข่งขัน

##### 1) ท่าเทียบเรือที่ตั้งอยู่ใกล้กับฐานการผลิตของลูกค้า

ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทและท่าเทียบเรือ C0 ของ LRT ตั้งอยู่ในท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือที่ได้รับการสนับสนุนและส่งเสริมจากรัฐบาลในการเป็นท่าเรือหลักของประเทศแทนท่าเรือกรุงเทพ โดยมีนโยบายจำกัดตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพไว้ไม่เกิน 1.0 ล้านที่อียู ตั้งแต่ปี 2539 เป็นต้นมา และยังเป็นท่าเรือนำลึกลับที่ตั้งอยู่ใกล้กับโรงงานผู้ผลิตและส่งออกรถยนต์ ซึ่งโดยปกติในการขนส่งรถยนต์ ผู้ส่งออกรถยนต์ต้องการให้ระยะทางในการขนส่งรถยนต์จากโรงงานผลิตรถยนต์ไปยังท่าเทียบเรือมีระยะทางที่สั้นที่สุด เพื่อลดความเสี่ยงจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางบกและมีต้นทุนในการขนส่งรถยนต์น้อยที่สุด ประกอบกับการเข้าถึงท่าเรือแหลมฉบังสามารถเข้าถึงได้ทั้งทางรถยนต์และทางรถไฟ จึงถือได้ว่าท่าเรือแหลมฉบังตั้งอยู่ในทำเลที่ดีใกล้กับฐานการผลิตของลูกค้า

นอกจากนี้ ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทยังตั้งอยู่ในภูมิศาสตร์ที่ดีของท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากตั้งอยู่บริเวณติดกับปากทางเข้าของเส้นทางการเดินเรือที่เข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้บริษัทมีข้อได้เปรียบในการดำเนินธุรกิจเนื่องจากสายเดินเรือสามารถเข้าเทียบท่าเรือของบริษัทได้เป็นท่าเทียบเรือแรก ทำให้มีระยะทางในการเดินทางสั้นที่สุดและเกิดค่าใช้จ่ายในการจ้างเรือลากจูง (Tug Boat) เพื่อนำทางเข้าเทียบท่าและออกจากท่าเทียบเรือน้อยที่สุด นอกจากนี้ ท่าเทียบเรือของบริษัทตั้งอยู่ติดกับแนวกันคลื่น (Break Water) ซึ่งจะช่วยเป็นเกราะ

ป้องกันท่าเทียบเรือของบริษัทจากลมหรือคลื่นทะเลได้อีกด้วย จากข้อดีทางด้านภูมิศาสตร์ของท่าเทียบเรือของบริษัทดังกล่าวข้างต้น บริษัทจึงมีข้อได้เปรียบในการให้บริการอย่างมากเมื่อเทียบกับท่าเทียบเรืออื่นๆ ในท่าเรือแหลมฉบัง

## 2) ระบบการจัดการท่าเทียบเรือที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

นอกจากความชำนาญและประสบการณ์ในธุรกิจท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ที่มีมายาวนานกว่า 10 ปี บริษัทยังมีการพัฒนาระบบการบริหารจัดการท่าเทียบเรือมาอย่างต่อเนื่องเพื่อให้การให้บริการของบริษัทเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานโลก โดยบริษัทได้นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ ซึ่งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหลักที่บริษัทนำมาใช้ ได้แก่ โปรแกรม Port Management System (PMS) โปรแกรม Pure Car Carrier System (PCS) โปรแกรม Beyond RORO Port (BRP) ซึ่งโปรแกรมดังกล่าวช่วยในการบันทึกและจัดการข้อมูลสินค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic) และการบริหารจัดการขนถ่ายสินค้า (Logistics) นอกจากนี้ บริษัทได้ร่วมมือกับผู้ส่งออกรถยนต์ในการพัฒนาระบบการจัดการและตรวจสอบสินค้าผ่านเครื่องสแกนบาร์โค้ด (Bar Code) แบบพกพาที่เชื่อมโยงกับระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ ซึ่งระบบดังกล่าวทำให้บริษัทสามารถติดตามและตรวจสอบความถูกต้องของตำแหน่งรถยนต์แต่ละคันที่จอดภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือของบริษัท ตรวจสอบความถูกต้องของรถยนต์ว่าเป็นคันเดียวกับที่ลูกค้าส่งข้อมูลมาให้ก่อนนำสินค้าเข้าท่าหรือไม่ ช่วยลดความผิดพลาดในเรื่องการขนส่งรถยนต์ให้กับบริษัทผู้ส่งออกได้ นอกจากนี้ ระบบดังกล่าวยังช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารท่าเทียบเรือ ทำให้บริษัทสามารถจัดการพื้นที่ลานท่าเทียบเรือของบริษัทได้อย่างคุ้มค่าเพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าได้อย่างเต็มที่และทันเวลา

## 3) การให้บริการอย่างครบวงจรเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

บริษัทมุ่งเน้นการให้บริการที่มีคุณภาพและตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างรวดเร็วและครบวงจร โดยนอกเหนือจากการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าแล้วนั้น บริษัทยังให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องแก่กลุ่มลูกค้าอีกด้วย

สำหรับกลุ่มลูกค้าที่เป็นผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกรถยนต์ บริษัทมีบริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก บริการทำความสะอาดรถยนต์ที่นำเข้าหรือส่งออก บริการเช่าเครื่องมือและอุปกรณ์ เช่น รถยก (Forklift) สำหรับการขนย้ายสินค้าในบริเวณพื้นที่ท่าเทียบเรือ นอกจากนี้ บริษัทยังให้บริการเพิ่มเติมแก่สายเดินเรือ เช่น การบรรทุกและขนถ่ายสินค้า (Stevedore) จากบริเวณพื้นที่หน้าท่าเทียบเรือของบริษัทขึ้นหรือลงจากเรือ โดยสายเดินเรือที่ใช้บริการดังกล่าว คือ Toyofuji Shipping Co., Ltd. ("Toyofuji") ซึ่งเป็นสายเดินเรือของผู้ส่งออกรถยนต์ยี่ห้อ Toyota ทั้งนี้ บริษัทเชื่อว่าการให้บริการที่ครบวงจรดังกล่าวเป็นอีกหนึ่งกลยุทธ์ทางการตลาดที่สามารถตอบสนองความต้องการใช้บริการและอำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้าได้เป็นอย่างดี ทำให้บริษัทได้รับความไว้วางใจจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์และบริษัทสายเดินเรือชั้นนำของโลกในการใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทเป็นท่าเทียบเรือหลักในการขนส่งรถยนต์มาอย่างต่อเนื่องยาวนาน

## 4) การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าของบริษัท

บริษัทสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าโดยการรักษาคุณภาพการให้บริการที่ดีกับลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ ประกอบกับการเอาใจใส่ในความต้องการของลูกค้า จนนำมาสู่การพัฒนากระบวนการบริหารจัดการท่าเทียบเรือที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับความต้องการในการใช้บริการของลูกค้าได้อย่างเต็มความสามารถ รวมถึงการแก้ไขปัญหา



ที่ลูกค้าประสบอย่างทันท่วงที โดยการส่งหน่วยเคลื่อนที่เข้าไปแก้ปัญหาเมื่อลูกค้าต้องการ ทั้งหมดนี้ทำให้ลูกค้าไวใจและเชื่อใจในการใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทเพื่อการขนส่งรถยนต์ตลอดมา

### 3.3.5 นโยบายการกำหนดราคา

บริษัทแบ่งการกำหนดราคาการให้บริการออกเป็น 2 ส่วน คือ การให้บริการในเขตพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และการให้บริการในเขตพื้นที่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โดยมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

#### 1) การให้บริการของบริษัทในเขตพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (“กทท.”)

อัตราค่าบริการหรืออัตราค่าภาระ (Tariff) ในเขตพื้นที่ของ กทท. ได้แก่ การให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า การให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้า การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ และการให้บริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้า ซึ่งอัตราดังกล่าวจะเป็นไปตามอัตราค่าภาระที่ กทท. ประกาศ ทั้งนี้ เป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเรือสินค้ากอง A5 ระหว่างบริษัทกับ กทท.

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้อัตราค่าภาระในเขตพื้นที่ของ กทท. เป็นมาตรฐานเดียวกัน อัตราค่าภาระที่กำหนดโดย กทท. ดังกล่าวจึงถูกบังคับใช้กับผู้ให้บริการในเขตพื้นที่ของ กทท. ทุกราย มิใช่เฉพาะกับบริษัท

#### อัตราค่าภาระที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการของบริษัทมีหน่วยของอัตราค่าบริการ ดังนี้

ลักษณะการให้บริการ	ผู้เข้าใช้บริการ	หน่วยของอัตราค่าบริการ
ค่าบริการท่าเทียบเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า (Berth Hire)	สายเดินเรือ	บาท/100 GRT/ชั่วโมง
ค่าบริการผ่านท่าเทียบเรือ (Wharfage)	สายเดินเรือ	บาท/ตัน
ค่าบริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ (Wharf Handling)	ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก	บาท/ตัน
ค่าบริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้า (Storage)	ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก	บาท/ตัน/วัน

แหล่งข้อมูล : เว็บไซต์ท่าเรือแหลมฉบัง

#### 2) การให้บริการของบริษัทในเขตพื้นที่ของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (“กนอ.”)

บริษัทให้บริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้าในเขตพื้นที่ของ กนอ. โดยนโยบายการกำหนดอัตราค่าบริการให้บริการในเขตพื้นที่ดังกล่าวอ้างอิงจากราคาตลาดและการเจรจาระหว่างบริษัทกับลูกค้าเป็นหลัก รวมถึงมีการนำปัจจัยด้านขนาดของพื้นที่และระยะเวลาการฝากเก็บสินค้าเข้าร่วมประกอบการพิจารณากำหนดอัตราค่าบริการอีกด้วย

### 3.3.6 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทให้ความสำคัญและตระหนักถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมาโดยตลอด โดยบริษัทได้ติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ บริษัทได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2544 และบริษัทได้นำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเป็นประจำทุก 6 เดือน โดยบริษัทได้ว่าจ้าง บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด ซึ่งเป็นนิติบุคคลและห้องปฏิบัติการวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ขึ้นทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งจัดทำรายงานเพื่อให้บริษัทเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุก 6 เดือน ทั้งนี้ บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด ได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมฉบับล่าสุดระหว่างเดือนมิถุนายน ถึง เดือนธันวาคม ปี 2555 ซึ่งมีได้ตรวจพบปัญหาใดๆ และได้รายงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบแล้ว

นอกจากนี้ บริษัทได้รับหนังสืออนุญาตให้ประกอบกิจการในนิคมอุตสาหกรรมตามพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 จากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และได้รับอนุญาตประกอบกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพจากสำนักงานเทศบาลตำบลแหลมฉบัง ในการประกอบกิจการให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก และการให้บริการคลังสินค้า ตามลำดับ ใบอนุญาตดังกล่าวกำหนดให้บริษัทต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมต่างๆ เช่น การบำบัดน้ำเสีย การควบคุมและตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย การปฏิบัติตามเทศบัญญัติเทศบาล การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 เป็นต้น ซึ่งที่ผ่านมาบริษัทได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมดังกล่าวอย่างเคร่งครัดและได้รับการต่ออายุใบอนุญาตดังกล่าวมาโดยตลอด