

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 ภาพรวมการประกอบธุรกิจและโครงสร้างรายได้แยกตามประเภทธุรกิจ

บริษัทฯ จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินธุรกิจด้านโลจิสติกส์ (Logistic) ปัจจุบัน บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือและรถ โดยบริษัทฯ ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือในต่างประเทศ และ AMAL ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100.00 ให้บริการขนส่งสินค้าทางรถในประเทศ ทั้งนี้ ในปี 2556 ถึงปี 2558 และใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ และ AMAL มีรายได้จากการประกอบธุรกิจ ดังนี้

โครงสร้างรายได้	ปี 2556		ปี 2557		ปี 2558		6 เดือนแรก ปี 2559	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการให้บริการ								
- การขนส่งสินค้าทางเรือ	426.57	98.21	506.88	98.48	509.19	77.29	295.39	71.48
- การขนส่งสินค้าทางรถ	-	-	3.58	0.69	133.98	20.34	117.17	28.35
รวมรายได้จากการให้บริการ	426.57	98.21	510.46	99.17	643.17	97.63	412.57	99.83
รายได้อื่น ^{1/}	7.79	1.79	4.27	0.83	15.61	2.37	0.70	0.17
รวมรายได้	434.36	100.00	514.73	100.00	658.78	100.00	413.27	100.00

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

2.2 ลักษณะของผลิตภัณฑ์และการให้บริการ

ปัจจุบัน การให้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ เมื่อแบ่งตามลักษณะยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้า สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

- (1) การให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ
- (2) การให้บริการขนส่งสินค้าทางรถ

2.2.1 ธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

- ผลิตภัณฑ์ (สินค้า) ที่บริษัทฯ ให้บริการขนส่ง

ในธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัทฯ เน้นการให้บริการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) เป็นหลัก สินค้าที่บริษัทฯ ให้บริการขนส่งทางเรือในปัจจุบันเป็นผลิตภัณฑ์น้ำมันพืช (Vegetable Oil Product) ที่ผลิตได้จากพืชน้ำมันต่างๆ

เช่น ปาล์ม มะพร้าว ถั่วเหลือง เป็นต้น ผลิตภัณฑ์น้ำมันพืชที่บริษัทฯ ให้บริการขนส่งสามารถแบ่งออกเป็นผลิตภัณฑ์กลุ่มต่างๆ ตามขั้นตอนกระบวนการผลิต ได้แก่

(1) กลุ่มน้ำมันพืชดิบ (Crude Vegetable Oil) ซึ่งเป็นน้ำมันพืชที่ได้จากกระบวนการสกัด โดยยังไม่ผ่านการวิธีทางเคมีและความร้อนต่างๆ ที่ใช้ในการผลิตและแปรรูปน้ำมันพืช น้ำมันพืชดิบจึงนิยมใช้เป็นวัตถุดิบตั้งต้นสำหรับการผลิตและแปรรูปน้ำมันพืชในอุตสาหกรรมต่างๆ

(2) กลุ่มน้ำมันพืชบริสุทธิ์ (Refined Vegetable Oil) ซึ่งเป็นน้ำมันพืชที่ผ่านกระบวนการกลั่นเพื่อแยกสิ่งแปลกปลอมและสารเคมีที่ไม่ต้องการออกจากรูปน้ำมันพืช น้ำมันพืชบริสุทธิ์จึงใช้ในอุตสาหกรรมต่างๆ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมอาหาร

(3) กลุ่มน้ำมันพืชบริโภค (Cooking Oil) ซึ่งเป็นน้ำมันพืชที่ผ่านกระบวนการแยกไขเพื่อให้ไขมันพืชมีความบริสุทธิ์มากขึ้น จึงเหมาะสำหรับใช้ในการประกอบอาหาร

ทั้งนี้ สินค้าที่บริษัทฯ ขนส่งทางเรือส่วนใหญ่เป็นน้ำมันปาล์มบริโภค (Palm Oil) โดยในปี 2558 และใน 6 เดือนแรก ปี 2559 ปริมาณการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มเป็นสัดส่วนร้อยละ 98 และ 97 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางเรือทั้งหมด ตามลำดับ

- ลักษณะการให้บริการขนส่งสินค้า

ปัจจุบัน บริษัทฯ ให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter หรือ Spot Charter) ในการให้บริการขนส่งในลักษณะดังกล่าว บริษัทฯ มีหน้าที่นำเรือไปรับสินค้า ตามวันและเวลา และที่ท่าเรือต้นทาง ซึ่งลูกค้า หรือเรียกอีกอย่างว่า ผู้เช่าเรือ (Charterer) ตกลงไว้กับบริษัทฯ เพื่อนำสินค้าไปส่งยังท่าเรือปลายทางที่ลูกค้ากำหนด โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่งสินค้าทั้งหมด ซึ่งประกอบไปด้วย 1) เงินเดือนและค่าตอบแทนของผู้ทำการในเรือ (ได้แก่ นายเรือ นายประจำเรือ และลูกเรือ) 2) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี 3) ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการเทียบท่าเรือ และ 4) ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือ รวมถึง ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการอื่นๆ เพื่อให้บริษัทฯ สามารถให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือได้อย่างเหมาะสม

โดยปกติการให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะเป็นรายเที่ยว เส้นทางเดินเรือจะไม่มีรูปแบบที่แน่นอน ขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้าเป็นหลัก แต่เนื่องจากลูกค้าที่บริษัทฯ ให้บริการขนส่งสินค้าเป็นประจำเป็นบริษัทผู้ผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มขนาดใหญ่ของโลกที่อยู่ในประเทศมาเลเซียและประเทศอินโดนีเซีย จึงมีความต้องการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มไปให้กับผู้นำเข้าน้ำมันปาล์มในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ได้แก่ ประเทศเมียนมา ประเทศเวียดนาม และประเทศฟิลิปปินส์) ภูมิภาคเอเชียตะวันออก (เช่น ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น) อย่างต่อเนื่อง ดังนั้น เส้นทางขนส่งสินค้าทางเรือสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 เส้นทางหลัก ดังนี้

เส้นทางเดินเรือ ^{1/}	รายละเอียดเส้นทาง
เส้นทางเมียนมา	เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทฯ จะรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศมาเลเซียตะวันตก เช่น เมือง Butterworth และเมือง Lumut เป็นต้น หรือในประเทศอินโดนีเซียทางฝั่งตะวันตก เช่น เมือง Kuala Tanjung และเมือง Padang เป็นต้น และไปส่งสินค้าที่ทำเรือปลายทางในประเทศเมียนมา ซึ่งตั้งอยู่ที่เมือง Yangon
เส้นทางเวียดนาม	เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทฯ จะรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศมาเลเซียทางฝั่งตะวันออก เช่น เมือง Sandakan และเมือง Bintulu เป็นต้น และไปส่งสินค้าที่ทำเรือปลายทางในประเทศเวียดนาม เช่น เมือง Nha Be เมือง Phu My และเมือง An Long เป็นต้น
เส้นทางฟิลิปปินส์	เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทฯ จะรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศมาเลเซียทางฝั่งตะวันออก เช่น เมือง Sandakan เมือง Lahad Datu และเมือง Bintulu เป็นต้น และไปส่งสินค้าที่ทำเรือในประเทศฟิลิปปินส์ เช่น เมือง Manila เมือง Dumaguete เป็นต้น โดยในบางครั้งอาจรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศอินโดนีเซียทางฝั่งตะวันออก เช่น เมือง Bitung เป็นต้น เพื่อไปส่งที่ประเทศฟิลิปปินส์
เส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียง	เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทฯ จะรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศมาเลเซียทางฝั่งตะวันออก เช่น เมือง Sandakan และเมือง Bintulu เป็นต้น และไปส่งสินค้าที่ทำเรือปลายทางในประเทศจีน เช่น เมือง Huangpu เมือง Shuidong และเมือง Xiamen เป็นต้น และประเทศเกาหลีใต้ เช่น เมือง Yeosu เป็นต้น

หมายเหตุ: 1/ บริษัทฯ มีแผนที่จะขยายเส้นทางให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือออกไปยังภูมิภาคเอเชียใต้ (เช่น ประเทศอินเดีย ประเทศปากีสถาน ประเทศศรีลังกา และประเทศบังคลาเทศ เป็นต้น) ซึ่งเป็นอีกหนึ่งภูมิภาคที่มีความต้องการนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์ม

ทั้งนี้ ปริมาณการขนส่งสินค้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ได้แก่ เส้นทางเมียนมา เส้นทางเวียดนาม และเส้นทางฟิลิปปินส์) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 100 และร้อยละ 86 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางเรือทั้งหมด ในปี 2558 และใน 6 เดือนแรก ปี 2559 สำหรับเส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เป็นเส้นทางใหม่ที่บริษัทฯ เริ่มให้บริการในปี 2559 บริษัทฯ คาดว่าปริมาณการขนส่งสินค้าในเส้นทางนี้จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเป็นเส้นทางหนึ่งที่มีความต้องการในการขนส่งน้ำมันปาล์มมาก

นอกจากการให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในบางครั้งบริษัทฯ อาจให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะอื่น เช่น

- การขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มในระยะใกล้จากท่าเรือต้นทางในประเทศอินโดนีเซียไปท่าเรือปลายทางในประเทศมาเลเซีย เนื่องจากผู้ผลิตน้ำมันปาล์มต้องการขนย้ายสินค้าระหว่างคลังน้ำมันปาล์มด้วยกัน
- การขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันมะพร้าวจากท่าเรือต้นทางในประเทศอินโดนีเซียไปยังท่าเรือปลายทางในประเทศสิงคโปร์

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

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทฯ มีเรือทั้งสิ้น 7 ลำ ขนาดระวางบรรทุกประมาณ 3,000 ถึง 10,000 เมตริกตัน อายุเฉลี่ยประมาณ 20 ปี เนื่องจากบริษัทฯ มีนโยบายในการซื้อเรือมือสองเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า และกำหนดอายุการใช้งานเรือที่ 30 ปี ทำให้กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทฯ มีอายุการใช้งานคงเหลือเฉลี่ยประมาณ 10 ปี เรือของบริษัทฯ ทั้งหมดเป็นเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (Oil & Chemical Tanker) ซึ่งเป็นเรือที่ต้องมีเปลือกเรือสองชั้น (Double Bottom & Double Hull) เพราะผลิตภัณฑ์น้ำมันพืช (Vegetable Oil Product) ที่บริษัทฯ ขนส่งเป็นสินค้าในกลุ่มเดียวกับน้ำมันเชื้อเพลิงและสารเคมี ซึ่งตามอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships: MARPOL) ที่ออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กำหนดให้เรือที่บรรทุกสินค้าในกลุ่มนี้ต้องมีเปลือกเรือสองชั้นเพื่อป้องกันสินค้ารั่วไหลลงทะเลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ บริษัทฯ จัดทะเบียนเรือทั้งหมดเป็นเรือสัญชาติไทย เพื่อให้ได้รับความสะดวกและประหยัดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทางเอกสารเกี่ยวกับการขอใบอนุญาตเรือและผู้ทำการในเรือจากหน่วยงานราชการในประเทศ รวมถึงได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆ ในกรณีที่หน่วยงานราชการกำหนดนโยบายเพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีไทย (รายละเอียดเกี่ยวกับเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีแต่ละลำ แสดงอยู่ในส่วนที่ 2 ข้อที่ 5 เรื่องทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ภายใต้หัวข้อที่ 5.1.1 เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี)



เรือ "ญานณี" (M.T. YANEE)



เรือ "พริมโรส" (M.T. PRIMROSE)



เรือ "เบ็กไพร" (M.T. BERGPRAI)



เรือ "อามา" (M.T. AMA)



เรือ “จ้าวอนโนมา” (M.T. CHAO ANOMA)

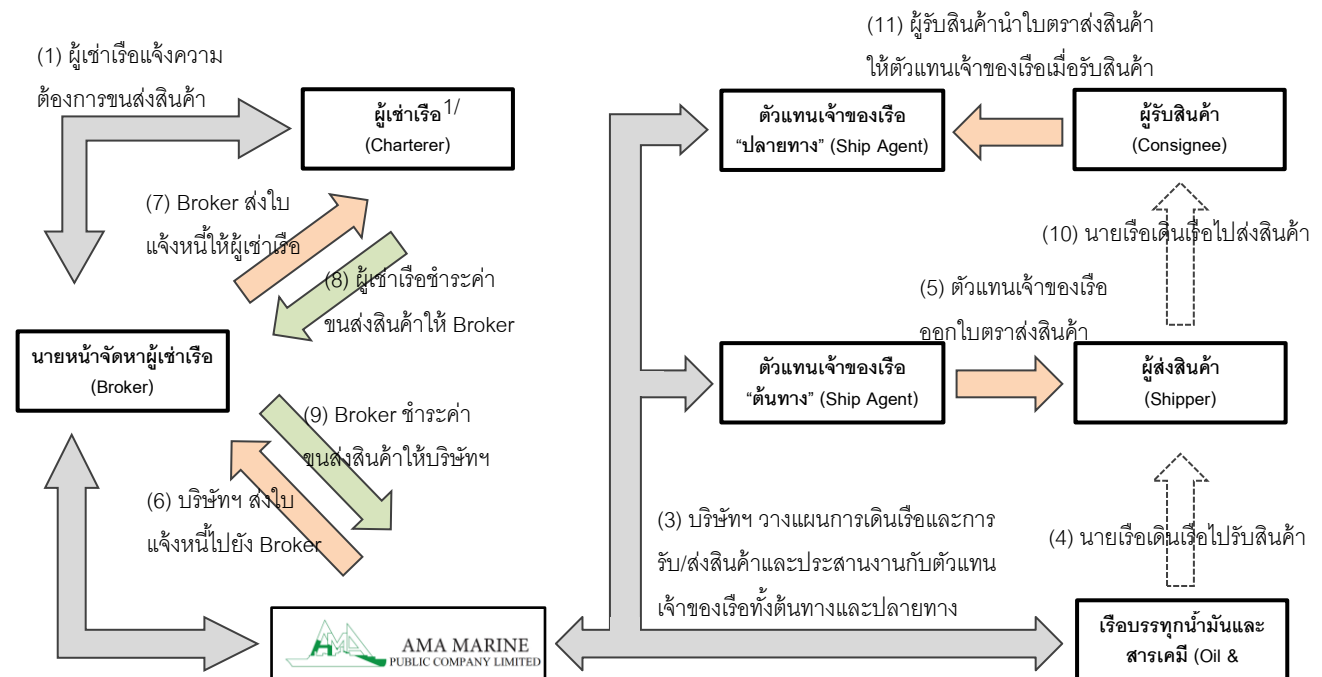


เรือ “เมซอนน์” (M.T. MESON)



เรือ “เมญา” (M.T. MEYA)

- ขั้นตอนการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ



- (2) บริษัทฯ แจ้งยืนยันการ

ให้บริการกับผู้เช่าเรือ

หมายเหตุ: 1/ ผู้เช่าเรือ (Charterer) อาจเป็นผู้ส่งสินค้า (Shipper) หรือ ผู้รับสินค้า (Consignee) ก็ได้ ขึ้นอยู่กับข้อตกลงในการซื้อขายสินค้าระหว่างผู้ส่งสินค้ากับผู้รับสินค้าว่าการขนส่งสินค้าเป็นความรับผิดชอบของผู้ใด

- (1) ผู้เช่าเรือ (Charterer) แจ้งความต้องการขนส่งสินค้าในแต่ละครั้ง โดยระบุรายละเอียด เช่น ประเภทสินค้า ปริมาณสินค้าที่ต้องการขนส่ง ท่าเรือต้นทางและท่าเรือปลายทาง วันและเวลาที่ต้องการให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีไปถึงยังท่าเรือต้นทาง เป็นต้น ไปยังนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) เพื่อให้นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือจัดหาเรือที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้เช่าเรือ
- (2) นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ แจ้งข้อมูลความต้องการของผู้เช่าเรือ (ซึ่งอาจจะมีมากกว่า 1 ราย ในเวลาเดียวกัน) ให้บริษัท ทราบ บริษัทฯ พิจารณาตัดสินใจเลือกผู้เช่าเรือที่จะให้บริการ (ในกรณีที่ผู้เช่าเรือแจ้งความต้องการมากกว่า 1 ราย แต่บริษัทฯ สามารถให้บริการได้เพียงบางราย) และแจ้งยืนยันการให้บริการกับนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือพร้อมตกลงค่าขนส่งสินค้า จากนั้นนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือจะแจ้งข้อมูลเจ้าของเรือ (Ship Owner) ที่สามารถให้บริการขนส่งกลับไปให้ผู้เช่าเรือพิจารณาและยืนยันการใช้บริการขนส่งสินค้า
- (3) เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการซึ่งประจำอยู่ที่สำนักงานใหญ่ประสานงานกับนายเรือ (Master) ที่อยู่บนเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีที่อยู่ในทะเล เพื่อวางแผนการเดินทางเรือและการรับ/ส่งสินค้า ซึ่งรวมถึง การวางแผนการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือที่จะเดินเรือเพื่อไปรับสินค้าดังกล่าว และเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการแจ้งตัวแทนเจ้าของเรือ (Ship Agent) ที่ท่าเรือต้นทางและท่าเรือปลายทาง เพื่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่ท่าเรือสำหรับการนำเรือเข้าเทียบท่า
- (4) นายเรือ (Master) เดินเรือเพื่อนำเรือไปรับสินค้าและเข้าเทียบท่าตามวันและเวลาที่ผู้เช่าเรือแจ้งไว้ เมื่อเรือรับสินค้าจากผู้ส่งสินค้าเรียบร้อยแล้ว เจ้าหน้าที่ตรวจสอบสินค้า (Third Party Cargo Surveyor) ซึ่งเป็นคนกลางระหว่างผู้ส่งออกสินค้ากับเจ้าของเรือ ที่ทำการตรวจสอบคุณภาพและปริมาณสินค้าที่อยู่ในเรือว่าถูกต้องตามที่ผู้เช่าเรือแจ้งมาหรือไม่
- (5) ตัวแทนเจ้าของเรือ ที่ท่าเรือต้นทาง (Ship Agent) ดำเนินการออกใบตราส่งสินค้า (B/L) ที่ระบุรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าที่ขนส่ง เช่น ชนิดสินค้า ปริมาณสินค้าที่ขนส่ง และค่าขนส่งสินค้า เป็นต้น ให้ผู้ส่งสินค้าเก็บไว้เพื่อเป็นหลักฐานยืนยันการรับสินค้าของเรือที่ท่าเรือต้นทาง
- (6) บริษัทฯ จะออกใบแจ้งหนี้ (Invoice) และส่งให้กับนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ เพื่อเรียกเก็บเงินค่าขนส่งสินค้าจากผู้เช่าเรือ ในกรณีที่เรือของบริษัทฯ ต้องจอดรอเพื่อรับ/ส่งสินค้านานกว่าที่กำหนด บริษัทฯ จะมีการเรียกเก็บค่าเสียหายเวลา (Demurrage) จากทางผู้เช่าเรือเพิ่มเติม
- (7) นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) นำส่งใบแจ้งหนี้ให้กับผู้เช่าเรือและติดตามการชำระเงินค่าขนส่งสินค้าและค่าเสียหายเวลา (ถ้ามี)
- (8) เมื่อถึงกำหนดชำระเงิน ผู้เช่าเรือชำระเงินค่าขนส่งสินค้าและค่าเสียหายเวลา (ถ้ามี) ให้กับนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker)
- (9) นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) รวบรวมเงินค่าขนส่งสินค้าและค่าเสียหายเวลา (ถ้ามี) และโอนเงินกลับมาให้บริษัทฯ โดยหักค่านายหน้า (Commission Fee) ตามที่ได้ตกลงกันไว้ และหักค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเรือเทียบท่า ซึ่งตัวแทนเจ้าของเรือ (Ship Agent) เรียกเก็บจากบริษัทฯ ผ่านทางนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ
- (10) เมื่อเรือของบริษัทฯ เดินทางไปถึงท่าเรือปลายทาง เจ้าหน้าที่ตรวจสอบสินค้า (Third Party Cargo Surveyor) จะทำการตรวจสอบคุณภาพและปริมาณสินค้าที่อยู่ในเรือว่าถูกต้องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งสินค้าหรือไม่

- (11) ผู้รับสินค้า (Consignee) ต้องนำใบตราส่งสินค้า (B/L) มาแสดงต่อตัวแทนเจ้าของเรือ (Ship Agent) ที่ท่าเรือปลายทางเพื่อรับสินค้า เมื่อตัวแทนเจ้าของเรือได้รับใบตราส่งสินค้าจะดำเนินการออกใบส่งปล่อยสินค้า (D/O) ให้ผู้รับสินค้าใช้หลักฐานในการรับสินค้าที่ท่าเรือ

2.2.2 ธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ

- ผลิตภัณฑ์ (สินค้า) ที่บริษัทฯ ให้บริการขนส่ง

ในธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ บริษัทฯ ยังคงเน้นการให้บริการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) เป็นหลัก เช่นเดียวกับการขนส่งสินค้าทางเรือ เนื่องจากบริษัทฯ มีความรู้และความเชี่ยวชาญในการขนส่งสินค้าในลักษณะนี้ สินค้าที่ AMAL ให้บริการขนส่งทางรถในปัจจุบันเป็นผลิตภัณฑ์ที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงหรือเป็นส่วนผสมในเชื้อเพลิง ซึ่งได้แก่

(1) กลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งได้แก่ น้ำมันเบนซินชนิดต่างๆ เช่น น้ำมันเบนซินออกเทน 95 น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 (E10) และ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 (E10) เป็นต้น และน้ำมันดีเซล (B7) ที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์และเครื่องจักรในอุตสาหกรรม

(2) ไบโอดีเซล B100 ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการนำน้ำมันพืชไปผ่านกระบวนการทางเคมีเพื่อให้ได้ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณสมบัติคล้ายคลึงกับน้ำมันดีเซล ไบโอดีเซล B100 จะใช้ผสมกับน้ำมันดีเซลพื้นฐาน (Base Diesel) เพื่อผลิตเป็นน้ำมันดีเซล (B7) รถบรรทุกน้ำมันจึงสามารถขนส่ง ไบโอดีเซล B100 สลับกับ น้ำมันดีเซล ได้โดยไม่เกิดปัญหาเกิดการปนเปื้อน (Contamination)

ทั้งนี้ สินค้าที่ AMAL ขนส่งทางรถส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิง โดยในปี 2558 และใน 6 เดือนแรก ปี 2559 ปริมาณการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 82 และ 88 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถทั้งหมด ตามลำดับ

- ลักษณะการให้บริการขนส่งสินค้า

ในการขนส่งสินค้าทางรถ AMAL ให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะเป็นรายเที่ยว โดย AMAL มีหน้าที่นำรถบรรทุกน้ำมันไปรับสินค้า ณ สถานที่และในเวลาที่ถูกค้า หรือเรียกอีกอย่างว่า ผู้ว่าจ้าง แจ้งให้ AMAL ทราบ เพื่อนำสินค้าไปส่ง ณ สถานที่และในเวลาที่ถูกค้ากำหนด โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่งสินค้าทั้งหมด

ในการให้บริการขนส่งสินค้าโดยทั่วไป รถบรรทุกน้ำมันจะรับสินค้าจากสถานที่ที่ถูกค้ากำหนดและนำสินค้าไปส่งยังสถานที่ที่ถูกค้ากำหนด จากนั้นจึงเดินทางเที่ยวเปล่า (ไม่มีการขนส่งสินค้า) เพื่อกลับมารับสินค้าในเที่ยวถัดไป ในขณะที่ AMAL สามารถบริหารจัดการเที่ยววิ่งเพื่อลดการเดินทางเที่ยวเปล่า (Backhauling Management) ได้บางส่วน จากการขนส่งไบโอดีเซล B100 ให้กับผู้ผลิตไบโอดีเซล B100 ซึ่งเป็นลูกค้าของบริษัทฯ รายหนึ่ง เพื่อไปส่งที่โรงกลั่นน้ำมันของ

บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) (“TOP”) และ รับน้ำมันเชื้อเพลิงจากโรงกลั่นน้ำมันของ TOP เพื่อขนส่งให้กับ บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน) (“PTG”) ซึ่งเป็นลูกค้าของบริษัทฯ อีกรายหนึ่ง ดังนั้น เส้นทางของการขนส่งสินค้าทางรถสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

เส้นทางรถบรรทุก	รายละเอียดเส้นทาง
เส้นทางที่ขนส่งสินค้าเที่ยวเดียว (One Trip)	รถบรรทุกน้ำมันของบริษัทฯ จะรับน้ำมันเบนซินหรือน้ำมันดีเซลจากโรงกลั่นน้ำมันของ TOP และไปส่งยังคลังน้ำมันของ PTG ตามที่กำหนด หลังจากนั้น รถบรรทุกน้ำมันจะกลับไปยังโรงกลั่นน้ำมันของ TOP เพื่อเริ่มขนส่งสินค้าในเที่ยวถัดไป
เส้นทางที่ขนส่งสินค้าได้ทั้งไปและกลับ (Round Trip)	รถบรรทุกน้ำมันของบริษัทฯ จะรับไบโอดีเซล B100 จากโรงงานผลิตของน้ำมันพืชปทุม และไปส่งยังโรงกลั่นน้ำมันของ TOP พร้อมรับน้ำมันดีเซลจากโรงกลั่นน้ำมันของ TOP ไปส่งยังคลังน้ำมันของ PTG ตามที่กำหนด หลังจากนั้น รถบรรทุกน้ำมันจะกลับไปยังโรงงานผลิตของน้ำมันพืชปทุม เพื่อเริ่มขนส่งสินค้าในเที่ยวถัดไป

● ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้า

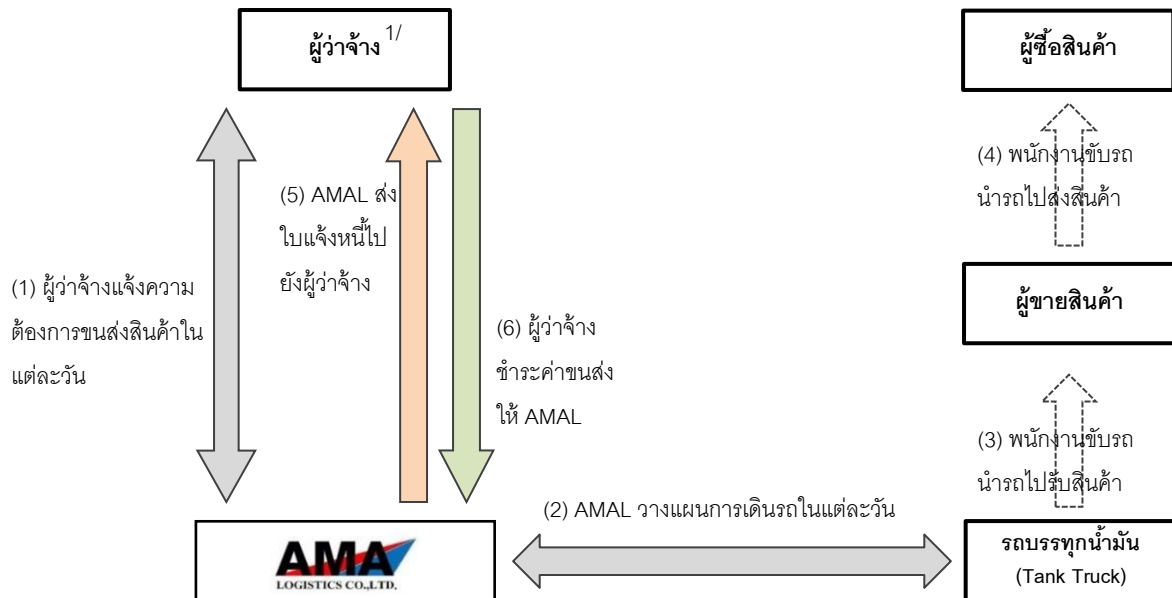
ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 กองรถบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีรถทั้งสิ้น 80 คัน โดยรถบรรทุกแต่ละคันขนาดความจุของถังน้ำมันเท่ากับ 45,000 ลิตร แต่น้ำหนักสินค้าที่ขนส่งต้องไม่เกินพิกัดน้ำหนักที่กำหนดโดยกรมการขนส่งทางบก สำหรับรถบรรทุกน้ำมันของ AMAL ที่เป็นรถเทรลเลอร์พ่วง 22 ล้อ สินค้าที่บรรทุกต้องมือน้ำหนักไม่เกิน 30 ตัน ทำให้รถบรรทุกน้ำมันสามารถบรรทุกน้ำมันเบนซินได้ 45,000 ลิตร บรรทุกน้ำมันดีเซลได้ 42,000 ลิตร และบรรทุกไบโอดีเซลได้ 40,000 ลิตร เนื่องจากสินค้าแต่ละชนิดมีความหนาแน่น (Density) ไม่เท่ากัน

กองรถบรรทุกน้ำมันของ AMAL มีอายุเฉลี่ยประมาณ 1 ปี เนื่องจากบริษัทฯ มีนโยบายในการซื้อรถใหม่เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า (รายละเอียดเกี่ยวกับกองรถบรรทุกน้ำมัน แสดงอยู่ในส่วนที่ 2 ข้อที่ 5 เรื่องทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ภายใต้หัวข้อที่ 5.1.2 เรื่องรถบรรทุกน้ำมัน)



รถบรรทุกน้ำมัน (รถเทรลเลอร์พ่วง 22 ล้อ)

● ขั้นตอนการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถ



หมายเหตุ: 1/ ผู้ว่าจ้างอาจเป็นผู้ขายสินค้าหรือผู้ซื้อสินค้าก็ได้ ขึ้นอยู่กับข้อตกลงในการซื้อขายสินค้าระหว่างผู้ขายสินค้ากับผู้ซื้อสินค้าว่า การขนส่งสินค้าเป็นความรับผิดชอบของผู้ใด

- (1) ผู้ว่าจ้างแจ้งความต้องการขนส่งสินค้าในแต่ละวัน โดยระบุรายละเอียด เช่น ประเภทสินค้า ปริมาณสินค้าที่ต้องการขนส่ง สถานที่รับและส่งสินค้า วันและเวลาที่ต้องไปรับสินค้าและส่งสินค้า มาให้ AMAL
- (2) เมื่อ AMAL ได้รับข้อมูลความต้องการขนส่งสินค้าในแต่ละวัน เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการจะนำข้อมูลของผู้ว่าจ้าง มาเปรียบเทียบกับข้อมูลการเดินทางของรถแต่ละคันในขณะนั้น เพื่อกำหนดเวลาและคัดเลือกที่รถบรรทุกน้ำมันที่จะสามารถเดินทางมารับสินค้าตามสถานที่และเวลาที่ลูกค้ากำหนด (ดังนั้น รถบรรทุกน้ำมันแต่ละคันอาจจะไม่ได้เดินทางในเส้นทางเดิมทุกครั้ง การปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินทางช่วยให้บริษัทฯ สามารถใช้ประโยชน์ของรถบรรทุกน้ำมันได้เต็มประสิทธิภาพมากขึ้น) หลังจากจัดแผนการเดินทางเรียบร้อยแล้ว AMAL จะแจ้งยืนยันการให้บริการขนส่งสินค้ากับลูกค้า โดยแจ้งข้อมูลที่สำคัญ ได้แก่ รายชื่อพนักงานขับรถและทะเบียนรถบรรทุกน้ำมันแต่ละคันที่จะให้บริการขนส่ง และเวลาที่คาดว่าจะถึงสถานที่รับและส่งสินค้า
- (3) เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการแจ้งแผนการเดินทางให้พนักงานขับรถรับทราบก่อนการเดินทาง พนักงานขับรถนำรถบรรทุกน้ำมันไปยังสถานที่รับสินค้า และปฏิบัติตามขั้นตอนการรับสินค้าตามที่คุณขายสินค้ากำหนด พร้อมนำใบกำกับภาษีขนส่ง ซึ่งระบุรายละเอียดที่สำคัญเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า เช่น ทะเบียนรถบรรทุกน้ำมัน ชื่อพนักงานขับรถ ประเภทสินค้า ปริมาณสินค้า สถานที่รับและส่งสินค้า เป็นต้น
- (4) เมื่อพนักงานขับรถนำรถบรรทุกน้ำมันไปถึงสถานที่ส่งสินค้า AMAL กำหนดให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามขั้นตอนการส่งสินค้าที่คุณซื้อสินค้ากำหนดพร้อมส่งใบกำกับภาษีขนส่งให้กับผู้ซื้อสินค้าเพื่อเป็นการยืนยันการขนส่งสินค้า

- (5) AMAL จะรวบรวมและสรุปข้อมูลการให้บริการขนส่งสินค้าทุกๆ 15 วัน เพื่อออกใบแจ้งหนี้ (Invoice) และส่งให้กับผู้ว่าจ้างแต่ละรายเพื่อเรียกเก็บเงินค่าขนส่งสินค้า
- (6) ผู้ว่าจ้างแต่ละรายชำระค่าขนส่งสินค้าให้กับ AMAL ภายในระยะเวลาที่ตกลงกันไว้ (Credit Term)

2.3 การตลาดและการแข่งขัน

2.3.1 ธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

- กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัทฯ เน้นการให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ กับผู้ผลิตและจำหน่ายในต่างประเทศเป็นหลัก เนื่องจากบริษัทฯ มีประสบการณ์และความชำนาญในการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ มาเป็นเวลานาน ประกอบกับบริษัทฯ ได้รับการยอมรับจากลูกค้า ซึ่งเป็นผู้ผลิตและจำหน่ายน้ำมันพืชชนิดต่างๆ (โดยเฉพาะน้ำมันปาล์ม) รายใหญ่ของโลก และมีความต้องการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ไปในหลายประเทศ โดยเฉพาะประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภูมิภาคเอเชียตะวันออก และภูมิภาคเอเชียใต้ ในปี 2559 บริษัทฯ จึงเริ่มให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ไปยัง ภูมิภาคเอเชียตะวันออก (เช่น ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น) และมีแผนที่จะให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ไปยังภูมิภาคเอเชียใต้ (เช่น ประเทศอินเดีย ประเทศปากีสถาน ประเทศศรีลังกา และประเทศบังกลาเทศ เป็นต้น)

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีแผนที่จะให้บริการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) ประเภทอื่นนอกเหนือจากผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง กากน้ำตาล (Molasses) และสารเคมีที่มีความอันตรายไม่สูง (Easy Chemical) เป็นต้น จากผู้ผลิตและจำหน่ายในภูมิภาคเอเชียตะวันออก และภูมิภาคเอเชียใต้

- การจำหน่ายและช่องทางการจำหน่าย

ในการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ เจ้าของเรือ (Ship Owner) ที่ให้บริการขนส่งสินค้าจะติดต่อนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) ให้จัดหาผู้เช่าเรือ (Charterer) ที่ต้องการขนส่งสินค้าในช่วงเวลานั้นๆ ในทางกลับกัน ผู้เช่าเรือที่ต้องการขนส่งสินค้าก็จะติดต่อนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือให้จัดหาเจ้าของเรือที่พร้อมให้บริการขนส่งสินค้าในช่วงเวลาดังกล่าว ดังนั้น นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือจึงเป็นบุคคลที่เป็นตัวกลางที่ทำหน้าที่ติดต่อและประสานงานกับเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือ

บริษัทฯ กำหนดให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายการตลาดมีหน้าที่ติดต่อนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรืออย่างต่อเนื่อง เพื่อสอบถามความต้องการใช้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของลูกค้าหรือผู้เช่าเรือรายอื่นที่นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือติดต่ออยู่ และนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการวางแผนการให้บริการขนส่งสินค้า ซึ่งรวมไปถึงการลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าหรือผู้เช่าเรือรายอื่น

- กลยุทธ์ทางการตลาด

บริษัทฯ มุ่งเน้นการขยายขอบเขตการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าหลักของบริษัท ที่มีความต้องการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ไปยังภูมิภาคต่างๆ และตอบสนองความต้องการของลูกค้าใหม่ ที่มีความต้องการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) ประเทศต่างๆ กลับมายังภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้น ในปี 2559 บริษัทฯ จึงขยายเส้นทางการขนส่งสินค้าออกไปยังภูมิภาคเอเชียตะวันออก และมีแผนที่จะขยายไปยังภูมิภาคเอเชียใต้ เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าหลักของบริษัทและลูกค้าใหม่ที่จะเพิ่มขึ้น

บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญกับการให้บริการขนส่งที่มีคุณภาพ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจของลูกค้าที่มีต่อการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ เน้นการให้บริการขนส่งที่ถูกต้องและตรงต่อเวลา การควบคุมคุณภาพและปริมาณสินค้า รวมถึงการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ บริษัทฯ กำหนดให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการทำหน้าที่ประสานงานกับนายเรือ (Master) ในแต่ละวัน เพื่อติดตามความคืบหน้าในการเดินเรือและแผนการเดินเรือ และประสานกับนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือเพื่อยืนยันกำหนดการที่เรือจะเข้าเทียบท่า ก่อนการนำเรือเข้ารับสินค้าแต่ละครั้ง เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการต้องประสานกับนายเรือ (Master) เพื่อสอบถามข้อมูลการรับสินค้าเพื่อให้มั่นใจได้ว่าเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีจะรับสินค้าโดยไม่เกิดข้อผิดพลาด รวมถึงกำหนดให้มีเวรยามเพื่อตรวจสอบความเรียบร้อยในระหว่างการเดินทาง ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบความเรียบร้อยของทอร์ป/จ่ายสินค้า ฝาปิดถังสินค้า เพื่อให้มั่นใจได้ว่าสินค้าที่ขนส่งจะไม่เกิดการสูญหายหรือเกิดการปนเปื้อน (Contamination)

- นโยบายการกำหนดราคา

บริษัทฯ กำหนดอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าในลักษณะการบวกกำไรเพิ่มจากต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการให้บริการขนส่ง (Cost Plus Pricing) ทั้งนี้ ในการกำหนดอัตราค่าบริการดังกล่าว บริษัทฯ จะเสนออัตราค่าบริการขนส่งแต่ละเส้นทางให้นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) และนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือก็จะแจ้งให้ลูกค้าพิจารณาและเจรจากันต่อไป เมื่อลูกค้าตกลงรับอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าที่บริษัทฯ เสนอ อัตราค่าบริการขนส่งดังกล่าวก็จะใช้อ้างอิงในการให้บริการขนส่งสินค้าตลอดไปจนกว่าจะมีการเปลี่ยนแปลง ในกรณีที่ลูกค้าเห็นว่าบริษัทฯ มีต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการให้บริการลดลง (โดยเฉพาะการปรับลดราคาน้ำมันเชื้อเพลิง) ลูกค้าก็จะติดต่อนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ เพื่อขอปรับราคากับบริษัทฯ ในทางกลับกัน หากบริษัทฯ เห็นว่าต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการให้บริการเพิ่มขึ้น (โดยเฉพาะการปรับเพิ่มราคาน้ำมันเชื้อเพลิง) บริษัทฯ ก็จะติดต่อนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ เพื่อขอปรับราคากับลูกค้าได้เช่นเดียวกัน ที่ผ่านมา บริษัทฯ และลูกค้ามีการเจรจาเพื่อปรับอัตราค่าบริการขนส่งสินค้ากันหลายครั้งทั้งปรับเพิ่มขึ้นและลดลง

ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีนโยบายที่จะปรับลดอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าเพื่อแข่งขันกับผู้ให้บริการขนส่งสินทรายอื่น เนื่องจากบริษัทฯ เชื่อมั่นว่าการให้บริการที่มีคุณภาพและตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าจะเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ลูกค้าใช้ในการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสินค้า

2.3.2 ธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ

- กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ บริษัทฯ เน้นการให้บริการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) ชนิดต่างๆ เป็นหลัก เนื่องจากเป็นสินค้าที่บริษัทฯ มีประสบการณ์และความชำนาญในการขนส่ง และเป็นสินค้าที่สามารถใช้รถบรรทุกน้ำมันขนส่งได้เช่นเดียวกัน ดังนั้น บริษัทฯ จึงกำหนดกลุ่มเป้าหมายไปยังกลุ่มผู้ประกอบการในธุรกิจต่างๆ ที่มีความต้องการขนส่งสินค้าเหลวชนิดต่างๆ เช่น

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

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจจะให้บริการขนส่งสินค้าประเภทอื่นนอกเหนือจากสินค้าเหลวได้ หากบริษัทฯ พิจารณาแล้วเห็นว่า การให้บริการขนส่งดังกล่าวมีโอกาสในการเติบโตและสร้างรายได้และผลกำไรที่ดีให้กับบริษัทฯ ในระยะยาว

- การจำหน่ายและช่องทางการจำหน่าย

บริษัทฯ กำหนดให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายการตลาดทำหน้าที่ติดต่อกับกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย เพื่อสำรวจความต้องการและเสนอการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถกับกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย หากลูกค้ารายใดให้ความสนใจ เจ้าหน้าที่ฝ่ายการตลาดก็จะประชุมร่วมกับลูกค้าเพื่อสอบถามถึงความต้องการในการขนส่งสินค้า เช่น ชนิดและปริมาณสินค้าที่ต้องการขนส่ง เส้นทาง การขนส่ง (ซึ่งรวมถึงสถานที่รับและส่งสินค้า) ข้อจำกัดในการขนส่งสินค้า เป็นต้น เพื่อสรุปเป็นแผนการขนส่งสินค้า จากนั้นเจ้าหน้าที่ฝ่ายการตลาดจะประชุมร่วมกับเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการเพื่อร่วมกันคำนวณต้นทุนการให้บริการตามแผนการขนส่งสินค้าเบื้องต้น และกำหนดอัตราค่าขนส่งที่เหมาะสม รวมถึงสรุปรายละเอียดอื่นที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่ง เจ้าหน้าที่ฝ่ายการตลาดจะนำข้อมูลดังกล่าวไปเจรจากับลูกค้าเพื่อหาข้อสรุป หลังจากนั้น บริษัทฯ และ/หรือ ลูกค้า จะจัดทำสัญญาว่าจ้างขนส่งและลงนามในสัญญาร่วมกัน

หากลูกค้ากำหนดรูปแบบการจัดจ้างโดยให้ผู้ให้บริการขนส่งแต่ละรายเข้าร่วมการเสนอราคา (Bidding) เมื่อเจ้าหน้าที่ฝ่ายการตลาดได้รับหนังสือเชิญให้เข้าร่วมเสนอราคาพร้อมเอกสารแสดงข้อกำหนดของผู้ว่าจ้าง (Term of Reference: TOR) เจ้าหน้าที่ฝ่ายการตลาดจะประชุมร่วมกับเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการเพื่อคำนวณต้นทุนการให้บริการและอัตราค่าขนส่งที่เหมาะสม และสรุปรายละเอียดอื่นที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่ง จากนั้นเจ้าหน้าที่ฝ่ายการตลาดจะจัดเตรียมเอกสารตามที่ระบุไว้ใน TOR เพื่อยื่นเสนอราคากับผู้ว่าจ้าง หากบริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้ให้บริการบริษัทฯ และ/หรือ ลูกค้า จะจัดทำสัญญาว่าจ้างขนส่งและลงนามในสัญญาร่วมกัน

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังกำหนดให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายการตลาดมีหน้าที่ติดตามลูกค้าในปัจจุบันอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ทราบถึงแผนการขนส่งที่อาจจะเพิ่มขึ้นเนื่องจากการขยายธุรกิจของลูกค้า เพื่อให้บริษัทฯ และลูกค้าของบริษัทฯ สามารถร่วมกันวางแผนการขนส่งที่เหมาะสมและสอดคล้องกับการขยายธุรกิจของลูกค้า

- กลยุทธ์ทางการตลาด

ในช่วงเริ่มต้น บริษัทฯ เน้นการให้บริการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) เป็นหลัก เนื่องจากเป็นตลาดเฉพาะกลุ่ม (Niche Market) และเป็นสินค้าที่บริษัทฯ มีความคุ้นเคยในการบริหารจัดการ บริษัทฯ เน้นการสร้างชื่อเสียงของลูกค้าที่มีต่อการให้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ เช่น 1) การใช้รถบรรทุกน้ำมันใหม่ในการให้บริการขนส่ง โดยเฉพาะการให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเป็นสินค้าอันตรายที่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นอย่างมาก 2) การติดตั้งอุปกรณ์แสดงพิกัดผ่านดาวเทียม (GPS) เพื่อควบคุมความปลอดภัยในการเดินทาง 3) การนำข้อมูลตำแหน่งรถบรรทุกน้ำมันมาใช้ในการวางแผนการเดินทางเพื่อให้มั่นใจได้ว่ารถบรรทุกน้ำมันสามารถส่งมอบสินค้าได้ภายในเวลาที่ลูกค้ากำหนด 4) การกำหนดให้พนักงานขับรถมีหน้าที่ตรวจทานความถูกต้องของข้อมูลที่จะระบุในเอกสารขนส่งสินค้า (ได้แก่ ชนิดและปริมาณสินค้าที่รับ/ส่ง สถานที่รับ/ส่งสินค้า เป็นต้น) กับข้อมูลที่ได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการเพื่อป้องกันความผิดพลาด 5) การกำหนดให้มีการใช้ซีล (Seal) ในการปิดผนึกวาล์วจ่ายสินค้าและช่องรับสินค้า เพื่อให้ลูกค้ามั่นใจได้ว่าจะไม่มีการปลอมปนหรือขโมยสินค้าในระหว่างการขนส่งสินค้า

- นโยบายการกำหนดราคา

บริษัทฯ กำหนดอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าในลักษณะการบวกกำไรเพิ่มจากต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการให้บริการขนส่ง (Cost Plus Pricing) และเปรียบเทียบกับราคาตลาดเพื่อให้อัตราค่าบริการขนส่งสินค้าอยู่ในระดับที่เหมาะสม ทั้งนี้ ในการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งสินค้า บริษัทฯ และลูกค้าจะตกลงกันไว้ในสัญญาว่าจ้าง โดยกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งในลักษณะช่วงราคาที่สามารปรับเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเป็นต้นทุนหลักของการขนส่งสินค้า เพื่อให้อัตราค่าบริการขนส่งสินค้ามีความเหมาะสมและเป็นธรรมกับทั้งบริษัทฯ และลูกค้า

บริษัทฯ ไม่มีนโยบายที่จะปรับลดอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าเพื่อแข่งขันกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าย่อยอื่น เนื่องจากบริษัทฯ เชื่อมั่นว่าการให้บริการที่มีคุณภาพและตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าจะเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ลูกค้าใช้ในการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสินค้า

2.4 ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

2.4.1 ธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

ภาพรวมปริมาณการผลิตและส่งออกน้ำมันปาล์มของโลก

ปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มทั่วโลกในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการขยายตัวของประชากรทั่วโลก ส่งผลให้ความต้องการบริโภคน้ำมันปาล์มเพิ่มสูงขึ้น และการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมที่ต้องใช้น้ำมันปาล์มในการธุรกิจ การผลิตน้ำมันปาล์มออกสู่ตลาดโลกจึงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มรวมทั่วโลก เท่ากับ 56.38 ล้านตัน ในปี 2555 เพิ่มขึ้นเป็น 59.34 ล้านตัน ในปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็น 61.64 ล้านตัน ในปี 2557 แต่ปรับลดลงเหลือ 59.40 ล้านตัน ในปี 2558 อย่างไรก็ตามปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มในปี 2559 คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 65.50 ล้านตัน

ตารางแสดงปริมาณการผลิตและส่งออกน้ำมันปาล์มทั่วโลก

ประเทศ	2555 (ล้านตัน)	2556 (ล้านตัน)	2557 (ล้านตัน)	2558 (ล้านตัน)	2559F (ล้านตัน)
ผู้ผลิตน้ำมันปาล์ม					
อินโดนีเซีย	28.50	30.50	33.00	32.00	35.00
มาเลเซีย	19.32	20.16	19.88	18.25	21.00
ไทย	2.13	2.00	2.07	2.10	2.30
โคลัมเบีย	0.98	1.04	1.11	1.27	1.28
ไนจีเรีย	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97
อื่น	4.48	4.67	4.61	4.81	4.95
รวมทั้งหมด	56.38	59.34	61.64	59.40	65.50
ผู้ส่งออกน้ำมันปาล์ม					
อินโดนีเซีย	20.37	21.72	25.96	24.30	25.75
มาเลเซีย	18.52	17.34	17.38	17.00	18.00
เบนิน	0.43	0.60	0.50	0.58	0.58
ปาปัวนิวกินี	0.56	0.54	0.60	0.62	0.56
กัวเตมาลา	0.35	0.41	0.45	0.45	0.49
อื่นๆ	2.88	2.58	2.58	2.63	2.64
รวมทั้งหมด	43.11	43.19	47.47	45.57	48.02

ที่มา: U.S. Department of Agriculture

ทั้งนี้ กลุ่มประเทศที่เป็นผู้ผลิตน้ำมันปาล์มที่สำคัญของโลก คือ ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศมาเลเซีย โดยในปี 2558 ผู้ผลิตน้ำมันปาล์มในประเทศอินโดนีเซียและประเทศมาเลเซียสามารถผลิตน้ำมันปาล์มได้เท่ากับ 32.00 ล้านตัน และ 18.25 ล้านตัน ตามลำดับ ประเทศอินโดนีเซียและประเทศมาเลเซียจึงเป็นผู้ผลิตน้ำมันปาล์มอันดับ 1 และอันดับ 2

ของโลก โดยปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มของทั้ง 2 ประเทศ คิดเป็นร้อยละ 84.60 ของปริมาณการผลิตน้ำมันปาล์มทั่วโลก นอกจากนี้ ในแต่ละปีปริมาณน้ำมันปาล์มที่ประเทศอินโดนีเซียและประเทศมาเลเซียผลิตได้ยังมากกว่าความต้องการบริโภคภายในประเทศ ผลผลิตน้ำมันปาล์มส่วนใหญ่จึงส่งออกไปขายต่างประเทศ ส่งผลให้ประเทศอินโดนีเซียและประเทศมาเลเซียเป็นผู้ส่งออกน้ำมันปาล์มอันดับ 1 และอันดับ 2 ของโลก โดยในปี 2558 ผู้ผลิตน้ำมันปาล์มในประเทศอินโดนีเซียและประเทศมาเลเซียสามารถส่งออกน้ำมันปาล์มได้เท่ากับ 24.30 ล้านตัน และ 17.00 ล้านตัน ตามลำดับ ดังนั้น ประเทศอินโดนีเซียและประเทศมาเลเซียจึงมีปริมาณการส่งออกน้ำมันปาล์มเป็นอันดับ 1 และอันดับ 2 ของโลก ตามลำดับ โดยปริมาณการส่งออกน้ำมันปาล์มของทั้ง 2 ประเทศ คิดเป็นร้อยละ 90.63 ของปริมาณการส่งออกน้ำมันปาล์มทั่วโลก ดังนั้น โอกาสทางธุรกิจในการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มจากผู้ผลิตน้ำมันปาล์มในประเทศอินโดนีเซียและประเทศมาเลเซียไปยังภูมิภาคต่างๆ ของโลกจึงมีแนวโน้มที่ดีในอนาคต

ปริมาณการนำเข้าน้ำมันปาล์มของโลก

ประเทศในภูมิภาคเอเชียถือเป็นประเทศที่นำเข้าน้ำมันปาล์มเป็นอันดับต้นๆ ของโลก เนื่องจากจำนวนประชากรที่มากขึ้นและความต้องการน้ำมันปาล์มที่เพิ่มสูงขึ้นในช่วงที่ 5 ปีที่ผ่านมา ส่งผลให้ปริมาณน้ำมันปาล์มที่นำเข้าเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย โดยมี ประเทศอินเดีย ประเทศจีน และประเทศปากีสถาน เป็นประเทศที่นำเข้าน้ำมันปาล์มเป็นอันดับ 1 อันดับ 2 และอันดับ 3 ของโลกตามลำดับ โดยในปี 2558 ประเทศอินเดีย ประเทศจีน และประเทศปากีสถาน นำเข้าน้ำมันปาล์ม 9.50 ล้านตัน 5.60 ล้านตัน และ 3.20 ล้านตัน หรือ คิดเป็นร้อยละ 20.98 ร้อยละ 12.36 และร้อยละ 7.07 ของปริมาณการนำเข้าน้ำมันปาล์มทั่วโลก ตามลำดับ อีกทั้งประเทศในภูมิภาคเอเชียที่มีปริมาณการนำเข้าน้ำมันปาล์มที่เพิ่มขึ้นอย่างมีเห็นได้ชัดในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาได้แก่ ประเทศปากีสถาน ประเทศบังกลาเทศ ประเทศเมียนมา ประเทศเวียดนาม และ ประเทศฟิลิปปินส์ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศฟิลิปปินส์ที่มีปริมาณการนำเข้าน้ำมันปาล์มในปี 2558 เพิ่มขึ้นจากปริมาณการนำเข้าน้ำมันปาล์มในปี 2555 ถึงร้อยละ 226.09 แสดงให้เห็นถึงความต้องการน้ำมันปาล์มที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในภูมิภาคเอเชีย

ตารางแสดงปริมาณการนำเข้าน้ำมันปาล์มของโลก

ประเทศ	2555 (ล้านตัน)	2556 (ล้านตัน)	2557 (ล้านตัน)	2558 (ล้านตัน)	2559F (ล้านตัน)
อินเดีย	8.36	7.82	9.26	9.50	10.25
ยุโรป ^{1/}	6.81	6.97	6.72	6.70	6.60
จีน	6.59	5.57	5.70	5.60	5.75
ปากีสถาน	2.24	2.76	2.92	3.20	3.30
อียิปต์	0.97	1.08	1.49	1.30	1.60
บังกลาเทศ	1.03	1.26	1.27	1.40	1.50
สหรัฐอเมริกา	1.29	1.22	1.14	1.34	1.23
พม่า	0.58	0.58	0.78	0.85	0.90
เวียดนาม	0.57	0.70	0.72	0.74	0.78
สิงคโปร์	0.65	0.55	0.39	0.50	0.50

ประเทศ	2555 (ล้านตัน)	2556 (ล้านตัน)	2557 (ล้านตัน)	2558 (ล้านตัน)	2559F (ล้านตัน)
ญี่ปุ่น	0.59	0.60	0.62	0.60	0.65
เกาหลีใต้	0.35	0.40	0.45	0.45	0.47
ฟิลิปปินส์	0.23	0.68	0.78	0.75	0.75
รวมทั้งหมดทั่วโลก	42.19	42.02	44.63	45.29	46.78

ที่มา Index Mundi

หมายเหตุ 1/ ปริมาณการนำเข้าที่แสดงจึงเกิดจากการนำเข้าน้ำมันปาล์มของประเทศต่างๆ ในทวีปยุโรป ในขณะที่อันดับอื่นๆ เป็นปริมาณการนำเข้าน้ำมันปาล์มที่เกิดจากแต่ละประเทศ

ทั้งนี้การเพิ่มขึ้นของปริมาณน้ำมันปาล์มในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ถือเป็นสัญญาณที่ดีในการดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่งน้ำมันพืชและน้ำมันปาล์มและสอดคล้องกับนโยบายในอนาคตของบริษัทฯ ที่จะมีการเพิ่มกองเรือในการให้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการปริมาณน้ำมันปาล์มที่เพิ่มขึ้น ในปัจจุบัน บริษัทฯ มีเส้นทางให้บริการขนส่งน้ำมันปาล์มอยู่ในเขตภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นหลัก โดยประเทศที่เป็นเส้นทางสำคัญได้แก่ ประเทศเมียนมา ประเทศเวียดนาม และประเทศฟิลิปปินส์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้เพิ่มเส้นทางในการให้บริการขนส่งไปยังภูมิภาคเอเชียตะวันออก (เช่น ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น)

ภาพรวมปริมาณเรือให้บริการขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันและสารเคมีที่มีความอันตรายไม่สูง (Oil & Chemical Tanker) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

จากการรวบรวมข้อมูลผู้ให้บริการที่มีลักษณะการให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะที่ใกล้เคียงกับบริษัทฯ ซึ่งหมายถึง ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยใช้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (Oil and Chemical Tanker) ที่สามารถขนส่งสินค้าในลักษณะที่ใกล้เคียงกับบริษัทฯ พบว่าจำนวนผู้ให้บริการมีจำนวนไม่มาก โดยบริษัทฯ ถือเป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้ารายใหญ่เมื่อเปรียบเทียบกับขนาดกองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและน้ำหนักบรรทุกรวม

ตารางแสดงรายชื่อผู้ให้บริการขนส่งน้ำมันและสารเคมีที่มีความอันตรายไม่สูง (Easy Chemical) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ชื่อบริษัทผู้ให้บริการ	จำนวนเรือ (ลำ)	น้ำหนักบรรทุก - รวม (เมตริกตัน)	สัดส่วนการขนส่งในภูมิภาค เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ร้อยละ)
Raffles, Singapore	8	108,266	33.95
บริษัท อามา มารีน จำกัด (มหาชน) ("AMA") ^{1/}	6	23,699	7.43
Samudera Layar Sentosa, Indonesia	1	9,436	2.96
Antares Tankers, Singapore	1	6,702	2.10
บริษัท นทลิน แมนเนจเม้นท์ จำกัด	1	6,275	1.97
บริษัท วี.แอล. เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด	2	5,299	1.66

ชื่อบริษัทผู้ให้บริการ	จำนวนเรือ (ลำ)	น้ำหนักบรรทุก - รวม (เมตริกตัน)	สัดส่วนการขนส่งในภูมิภาค เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ร้อยละ)
Transport Energy Marine, Singapore	1	4,993	1.57
บริษัท ปลาวาฬ แมนเนจเม้นท์ จำกัด	1	3,911	1.23
Megaports, Singapore	1	3,678	1.15
Tien Thanh, Vietnam	1	2,953	0.93
อื่นๆ	12	143,642	45.05
รวมทั้งหมด	36	318,853	100.00

ที่มา ข้อมูลภายในบริษัทฯ

หมายเหตุ 1/ ไม่รวมเรือ “เมงา” ซึ่งบริษัทฯ กำหนดให้บริการในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นหลัก

2.4.2 ธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ

ภาพรวมเกี่ยวกับธุรกิจโลจิสติกส์ภายในประเทศ

ธุรกิจโลจิสติกส์ถือเป็นอุตสาหกรรมที่มีบทบาทและมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของไทยเป็นอย่างสูง โดยปัจจัยหลักที่สนับสนุนการเติบโตของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย คือการสนับสนุนจากภาครัฐตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย การขยายตัวของเมืองและฐานการผลิตไปสู่ภูมิภาค การเปิดเสรีการค้า AEC และการที่ประเทศไทยมีข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอาเซียน ซึ่งมีการคาดคะเนไว้ว่า ในปี 2559 การเติบโตในด้านธุรกิจโลจิสติกส์ จะสูงถึง 7.5 % ข้อมูลจากกระทรวงคมนาคมเกี่ยวกับปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ พบว่า การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นเส้นทางที่ถูกใช้มากที่สุดภายในประเทศ โดยในปี 2557 และในปี 2558 คิดเป็นร้อยละ 81.20 และ ร้อยละ 97.69 ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด รองลงมาคือการขนส่งทางชายฝั่งทะเล และการขนส่งทางน้ำภายในประเทศแสดงให้เห็นถึงความสำคัญในการขนส่งสินค้าทางถนนที่จะช่วยส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์ภายในประเทศให้เกิดการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ตามปริมาณความต้องการที่เพิ่มสูงขึ้น

ตารางแสดงปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศแยกตามรูปแบบการขนส่ง

หน่วย: พันตัน

การขนส่งสินค้า	2554	2555	2556	2557	2558 ^{1/}
ทางถนน	442,667	458,781	458,828	465,020	482,358
ทางรถไฟ	10,864	10,758	11,817	10,792	11,356
ทางน้ำภายในประเทศ	46,932	47,422	45,413	50,113	0
ชายฝั่งทะเล	41,273	44,263	45,441	46,673	0
ทางอากาศ	63	68	70	60	59
รวม	541,800	561,292	561,568	572,658	493,773

ที่มา ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ 1/ ข้อมูลเบื้องต้น

ความต้องการขนส่งสินค้าทางถนน

เมื่อพิจารณาแยกตามประเภทการขนส่งสินค้าทางบกจะพบว่า การขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทางบก ซึ่งประกอบไปด้วย ก๊าซธรรมชาติ ก๊าซหุงต้ม เชื้อเพลิงเหลว น้ำมันก๊าด และน้ำมันเตา มีปริมาณการขนส่งอยู่ในลำดับที่ 4 ของการปริมาณการขนส่งสินค้าทางบกทั้งหมด โดยมีปริมาณการขนส่งเฉลี่ยในปี 2553 ถึงปี 2557 เท่ากับ 30.02 ล้านตันต่อปี หรือประมาณร้อยละ 6 ถึง ร้อยละ 7 ของการขนส่งสินค้าทางบกทั้งหมด

ตารางแสดงปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนและตามประเภทสินค้า

หน่วย: พันตัน

ประเภทสินค้า	2553	2554	2555	2556	2557
อ้อย	98,725	93,629	95,126	94,719	98,127
ดิน, หิน, ทราาย	51,060	49,327	50,068	49,854	51,454
แร่ธาตุ	34,832	34,349	35,581	35,429	34,988
ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	30,333	29,200	29,895	29,767	30,917
แร่เชื้อเพลิง	29,669	28,402	29,045	28,921	29,009
สินค้าอื่น	211,829	207,760	219,066	220,138	220,525
ปริมาณการขนส่งรวมทุกชนิดของสินค้า	456,448	442,667	458,781	458,828	465,020

ที่มา ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ภาพรวมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันปาล์มภายในประเทศซึ่งส่งผลต่อปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าเหลว

จากข้อมูลการจำหน่ายน้ำมันเบนซินและดีเซลในประเทศไทยพบว่าในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา การจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นทุกๆ ปี โดยปี 2554 มีการจำหน่ายกลุ่มน้ำมันเบนซินทั้งหมด 7331.14 ล้านลิตร และในปี 2558 เพิ่มขึ้นเป็น 9714 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นจากปี 2554 เท่ากับ 2382.86 ล้านลิตร หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 32.50 ในส่วนของการจำหน่ายน้ำมันดีเซลในประเทศไทย

ตารางแสดงปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศ

หน่วย: ล้านลิตร

ชนิดน้ำมัน	2554	2555	2556	2557	2558
กลุ่มน้ำมันเบนซิน	7,331.141	7,704.959	8,233.031	8,567.191	9,713.003
กลุ่มน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ^{1/}	19,192.140	20,564.630	20,891.926	21,065.219	21,918.934

ที่มา กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน

หมายเหตุ 1/ กลุ่มน้ำมันเบนซิน ประกอบด้วย น้ำมันเบนซินและน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ในปี 2554 มีการจำหน่ายน้ำมันดีเซลทั้งหมด 19,192.14 ล้านลิตร และในปี 2558 เพิ่มขึ้นเป็น 21,918.93 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นจากในปี 2554 เท่ากับ 2,726.79 ล้านลิตร หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 14.21 การที่อัตราการใช้บริโภคน้ำมัน

เชื้อเพลิงมีการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สะท้อนถึงความต้องการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงไปยังสถานีบริการน้ำมันและผู้ใช้ น้ำมันที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ธุรกิจขนส่งสินค้าเหลวทางรถมีแนวโน้มเติบโตขึ้น ในช่วงที่ผ่านมาปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเบนซินและดีเซลที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาน้ำมันทั่วโลกมีการปรับตัวลงส่งผลให้ปริมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นด้วย

ตารางแสดงปริมาณการใช้ น้ำมันปาล์มภายในประเทศ

หน่วย: ตัน

การใช้น้ำมันปาล์มในประเทศ	2557	2558	6 เดือนแรก ปี 2559
บริโภคและอุตสาหกรรมอื่น	939,369	1,053,329	493,284
ผลิตไบโอดีเซล (B100)	842,397	833,233	493,830
รวม	1,781,766	1,886,551	987,114

ที่มา: กองส่งเสริมสินค้าเกษตร 1 กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์

สำหรับความต้องการใช้ไบโอดีเซล B100 ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับปริมาณการใช้ น้ำมันดีเซล เนื่องจากไบโอดีเซล B100 เป็นส่วนผสมที่สำคัญในการผลิตน้ำมันดีเซล นอกจากนี้ สัดส่วนการผสมไบโอดีเซล B100 ก็เป็นอีกปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้ไบโอดีเซล B100 ซึ่งที่ผ่านมาภาครัฐเป็นผู้กำกับดูแลโดยในแต่ละช่วงเวลาอาจมีการปรับเพิ่มหรือลดสัดส่วนการผสมไบโอดีเซล B10 ในน้ำมันดีเซลได้ เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณการผลิตปาล์มและความต้องการบริโภคน้ำมันปาล์มในประเทศ อย่างไรก็ตามภาครัฐมีนโยบายที่จะผลักดันให้เกิดการใช้พลังงานทดแทน (Renewable energy) มากขึ้นในอนาคต ซึ่งรวมถึงการเพิ่มสัดส่วนการผสมไบโอดีเซล B100 ในน้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้น

จากข้อมูลแผนการพัฒนางานทดแทนและพลังงานทางเลือกในส่วนที่เกี่ยวข้องกับไบโอดีเซล รัฐบาลได้กำหนดเป้าหมายการผลิตไบโอดีเซล (เชื้อเพลิงทดแทนดีเซล) ในปี 2564 ที่ 7.20 ล้านลิตรต่อวัน โดย ณ เดือนมิถุนายน 2559 ประเทศไทยมีกำลังการผลิตไบโอดีเซลเพียง 6.175 ล้านลิตรต่อวัน จึงเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมไบโอดีเซลยังคงมีแนวโน้มการเติบโตในอนาคต เนื่องมาจากแผนการสนับสนุนพลังงานทดแทนในภาคการขนส่ง นอกจากนี้แผนพัฒนางานทดแทนและพลังงานทางเลือกยังมุ่งเน้นการพัฒนาให้มีการบริหารจัดการแบบครบวงจร ตั้งแต่การปลูกปาล์ม น้ำมันการสกัดน้ำมัน การผลิตน้ำมันพืชบริโภค การผลิตไบโอดีเซลและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง การนำเข้า การส่งออกและการวิจัยและพัฒนา (R&D) จึงเป็นการส่งเสริมให้ความต้องการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและไบโอดีเซล B100 ในประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

ปริมาณรถบรรทุกน้ำมันในประเทศไทย

จากปริมาณรถบรรทุกที่ด้วยการขนส่งทางบกพบว่า ปริมาณรถบรรทุกที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา โดยมีปริมาณรถบรรทุกรวม เท่ากับ 898,214 คัน ณ สิ้นปี 2555 และเพิ่มขึ้นเป็น 1,043,777 คัน ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 คิดเป็นการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยต่อปี (CAGR) เท่ากับร้อยละ 4.38 ต่อปี

ตารางแสดงจำนวนรถบรรทุก ณ สิ้นปี 2555 ถึงปี 2558 และ ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559

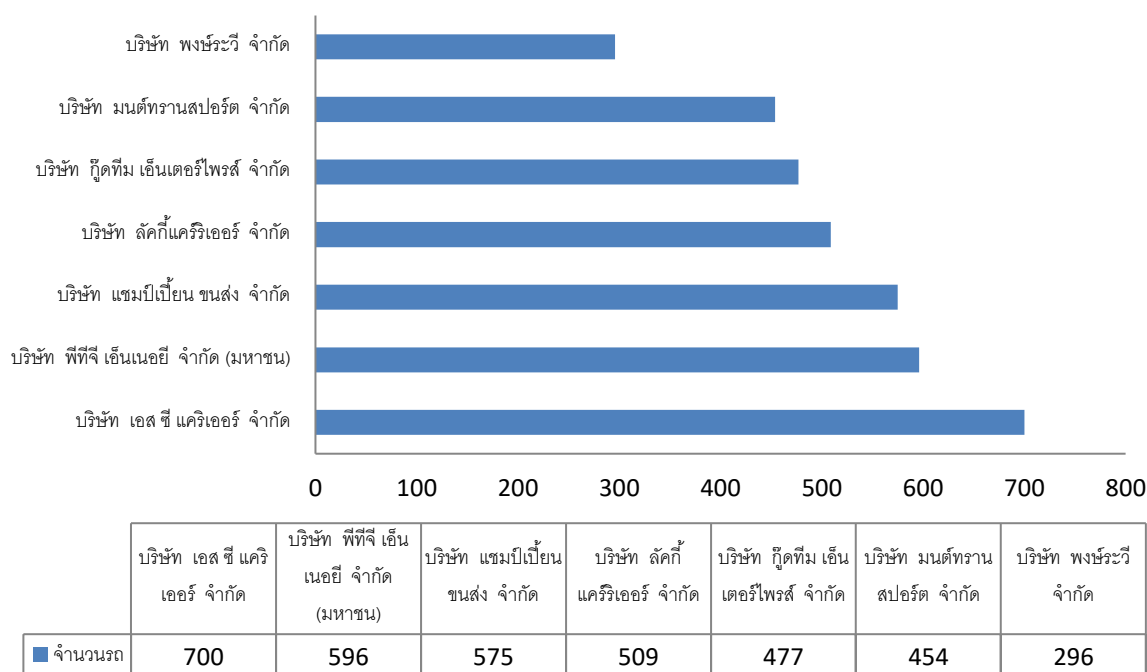
หน่วย: คัน

ปริมาณรถบรรทุก	2555	2556	2557	2558	2559Q2
รถบรรทุกไม่ประจำทาง	201,389	226,934	244,494	259,084	265,938
รถบรรทุกส่วนบุคคล	696,825	736,239	763,082	771,662	777,839
รวม	898,214	963,173	1,007,576	1,030,746	1,043,777

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางรถในประเทศ

แผนภาพแสดงรายชื่อผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางรถในประเทศรายใหญ่



ที่มา: กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน

2.5 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการเป็นกระบวนการที่สำคัญอย่างหนึ่งในการบริหารธุรกิจขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางรถ ที่ส่งผลต่อคุณภาพการให้บริการ ต้นทุนการให้บริการ และความสามารถในการแข่งขัน บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญกับการจัดหาผลิตภัณฑ์และการให้บริการเป็นอย่างมาก

2.5.1 ธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

- การจัดหาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี

กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีถือเป็นสินทรัพย์หลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนค่อนข้างมาก บริษัทฯ กำหนดอายุการใช้งานเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีไว้ประมาณ 30 ปี (แม้ว่าเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีที่อายุเกิน 30 ปี ยังสามารถใช้ได้ตามปกติ แต่อาจจะมีข้อจำกัดบางอย่างเพิ่มขึ้น เช่น ค่าบำรุงรักษาเรือที่เพิ่มขึ้น และค่าเบี้ยประกันภัยที่เพิ่มขึ้น เป็นต้น) ดังนั้น เมื่อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีครบกำหนดอายุและปลดระวางลง บริษัทฯ จำเป็นต้องจัดหาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีลำใหม่เพื่อทดแทนเรือที่ปลดระวางลง นอกจากนี้ บริษัทฯ จำเป็นต้องจัดหาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเพิ่ม หากบริษัทฯ ต้องการเพิ่มศักยภาพในการให้บริการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการขยายฐานลูกค้าหรือเพิ่มเส้นทางการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ กองเรือของบริษัทฯ มีอัตราการใช้งาน (Utilization Rate) เท่ากับ ร้อยละ 86 ในปี 2556 ร้อยละ 97 ในปี 2557 ร้อยละ 97 ในปี 2558 และร้อยละ 92 ใน 6 เดือนแรก ปี 2559

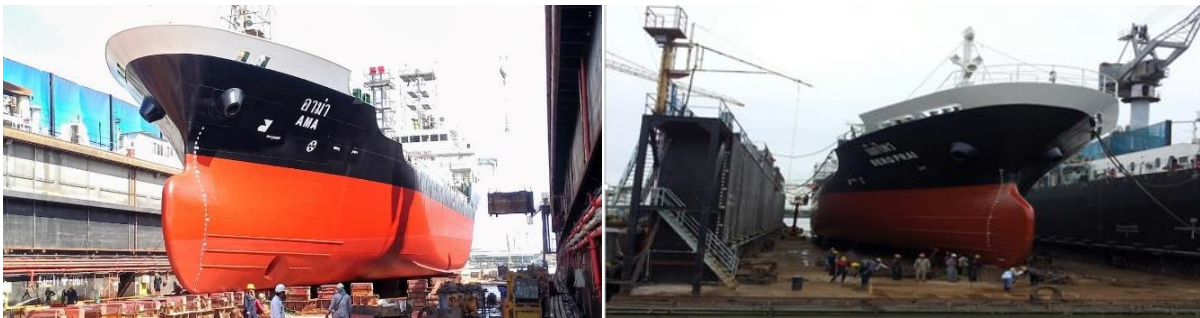
บริษัทฯ มีนโยบายในการจัดหาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีที่เป็นเรือมือสอง ที่มีอายุการใช้งานประมาณ 10 ถึง 17 ปี เนื่องจากการสั่งต่อเรือใหม่ต้องใช้เวลานานกว่าจะได้รับเรือ และราคาเรือใหม่จะสูงกว่าราคาเรือมือสองค่อนข้างมาก แม้ว่าเรือมือสองอาจมีสภาพเก่า แต่ในตลาดเรือมือสองจะมีเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเป็นจำนวนมากที่ถูกเสนอขายในแต่ละช่วงเวลา บริษัทฯ จึงสามารถเลือกซื้อเรือมือสองที่มีสภาพและราคาที่เหมาะสมได้ ทำให้บริษัทฯ สามารถจัดหาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีที่ต้องการได้ภายในเวลาที่กำหนดโดยใช้เงินลงทุนไม่สูงมาก

ในการซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีแต่ละครั้ง บริษัทฯ จะกำหนดคุณสมบัติเรือมือสองที่ต้องการ เช่น ขนาดระวางบรรทุกสินค้า อายุการใช้งานเรือ (ปีที่สร้าง) อยู่ต่อเรือ และ ประเภทเครื่องยนต์ของเรือ เป็นต้น จากนั้นจึงค้นหาเรือที่ต้องการจากรายงานการซื้อขายเรือมือสองที่จัดทำโดยนายหน้าซื้อขายเรือ หากบริษัทฯ สนใจซื้อเรือมือสองลำใด บริษัทฯ จะติดต่อผ่านนายหน้าซื้อขายเรือ ซึ่งทำหน้าที่ประสานงานระหว่างผู้ซื้อเรือและผู้ขายเรือ เพื่อขอข้อมูลและรายละเอียดการซื้อขาย ต่อบรรจุราคา และขออนุญาตเข้าไปประเมินสภาพเรือโดยตรง ทั้งนี้ ก่อนการซื้อเรือมือสองแต่ละครั้ง บริษัทฯ จะจัดหาทีมงาน (โดยอาจจะเป็นเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการของบริษัท หรือผู้ประเมินภายนอก) ให้เข้าไป ประเมินสภาพของเรือโดยเทียบกับอายุการใช้งานรวมทั้ง ประเมินค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเพื่อให้พร้อมใช้งาน ตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี ทั้งนี้ บริษัทฯ จะนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการประกอบการพิจารณาซื้อเรือในแต่ละครั้ง

- การจัดหาผู้ให้บริการซ่อมบำรุงเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี

เพื่อให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทฯ สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัยและสามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้ต่อเนื่อง รวมถึงให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยในการเดินเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และกรมเจ้าท่าของประเทศไทย บริษัทฯ กำหนดให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีที่ซื้อใหม่ และเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีที่ใช้งานมาแล้วประมาณ 30 เดือน ต้องขึ้นอู่ (Dry Dock) เพื่อตรวจสอบโครงสร้างเหล็กของตัวเรือ และระบบต่างๆ บนเรือ เช่น ระบบเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเรือ ระบบไฟฟ้าและแสงสว่างภายในเรือ ระบบการติดต่อสื่อสาร ระบบ

ควบคุมการเดินเรือ ระบบท่อและเครื่องมือในการรับส่งสินค้าและถังบรรจุสินค้า และระบบความปลอดภัยในเรือ เป็นต้น ก่อนนำเรือออกจากอู่ เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ สถาบันจัดชั้นเรือ กรมเจ้าท่า จะตรวจสอบความเรียบร้อยในการบำรุงรักษาเรือ การขึ้นอู่แต่ละครั้งใช้เวลาในการดำเนินการตั้งแต่นำเรือขึ้นจากทะเลจนนำเรือกลับลงสู่ทะเลประมาณ 1 ถึง 1.5 เดือน



การนำเรือขึ้นอู่ (Dry Dock)

ในการนำเรือขึ้นอู่แต่ละครั้ง บริษัทฯ ต้องมีการวางแผนล่วงหน้าเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการทำงานของบริการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ จากการที่เรือของบริษัทฯ ขึ้นอู่พร้อมกันหลายลำ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังต้องประสานกับผู้ให้บริการซ่อมบำรุงเรือ (“อู่เรือ”) เพื่อนัดหมายการเข้ารับบริการ ทั้งนี้ อู่เรือที่บริษัทฯ ใช้บริการเป็นอู่เรือในประเทศไทยเพื่อให้บริษัทฯ สามารถเข้าตรวจสอบการดำเนินงานได้สะดวก โดยอู่เรือที่บริษัทฯ ใช้บริการประจำมีประมาณ 1 ถึง 2 ราย ซึ่งเป็นอู่เรือขนาดใหญ่ที่สามารถรองรับการขึ้นอู่พร้อมกันได้หลายลำจึงไม่ต้องรอคิวนาน มีความพร้อมในการให้บริการจึงสามารถซ่อมบำรุงเรือได้ตามนัดหมาย และมีมาตรฐานในการให้บริการจึงไม่เกิดปัญหาการใช้งานหลังเข้ารับบริการ รวมถึงมีอัตราค่าบริการที่เหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับคุณภาพการให้บริการ

- การจัดหาอะไหล่เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่สำคัญในเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี

เพื่อให้มั่นใจได้ว่าเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทฯ จะสามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย บริษัทฯ จึงกำหนดให้มีการสำรองอะไหล่เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่สำคัญอยู่ภายในเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี เช่น ฝาสูบ (Cylinder Cover) กระบอกสูบ (Cylinder Liner) ลูกสูบ (Piston Skirt) และแบร้งเพลลาข้อเหวี่ยง (Main Bearing Metal) เป็นต้น เพื่อซ่อมแซมเครื่องยนต์หลักของเรือในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุเพื่อให้เรือสามารถเดินทางกลับเข้าฝั่งได้อย่างปลอดภัย

ในการสั่งซื้ออะไหล่และอุปกรณ์ต่างๆ รวมถึงการเข้ารับบริการจากผู้ให้บริการเฉพาะด้าน บริษัทฯ คัดเลือกจากผู้จำหน่ายหรือผู้ให้บริการที่มีรายชื่ออยู่ในทะเบียนรายชื่อผู้ขายสินค้า (Approved Supplier List) หรือทะเบียนรายชื่อผู้ให้บริการ (Approved Vender List) ซึ่งเป็นผู้ขายหรือผู้ให้บริการที่ผ่านการพิจารณาคุณสมบัติและผ่านการประเมินตามที่กำหนดของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบราคาสินค้าหรือบริการและเงื่อนไขในการจำหน่ายของผู้จำหน่ายหรือผู้ให้บริการตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป ยกเว้นในกรณีเร่งด่วน หรือมีผู้จำหน่ายหรือผู้ให้บริการเพียงรายเดียว

- การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี

น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเป็นหนึ่งในต้นทุนหลักในการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ โดยในปี 2558 และใน 6 เดือนแรก ปี 2559 ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 35.69 และร้อยละ 28.31 ของต้นทุนการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ ตามลำดับ บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญกับการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเป็นอย่างมาก ในการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละครั้ง บริษัทฯ คัดเลือกผู้จำหน่ายน้ำมันและกำหนดราคาและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่สั่งซื้อจากปัจจัยต่อไปนี้

- (1) ผู้จำหน่ายน้ำมันต้องมีรายชื่ออยู่ในทะเบียนรายชื่อผู้ขายสินค้า (Approved Supplier List) ทั้งนี้ ผู้จำหน่ายน้ำมันที่อยู่ในทะเบียนรายชื่อผู้ขายสินค้าจะต้องผ่านการพิจารณาคุณสมบัติและผ่านการประเมินตามที่บริษัทฯ กำหนด
- (2) ผู้จำหน่ายน้ำมันต้องอยู่ใกล้หรืออยู่บนเส้นทางการเดินเรือในปัจจุบันหรือเส้นทางการเดินเรือในลำดับถัดไป เพื่อให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีไม่ต้องเดินเรือออกนอกเส้นทางไปไกลเพื่อรับน้ำมัน (ทำให้เสียเวลาและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงในการเดินทาง)
- (3) ราคาจำหน่ายน้ำมันและเงื่อนไขการสั่งซื้อ ดีที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับระหว่างผู้จำหน่ายน้ำมันตามข้อ (2)
- (4) ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่สั่งซื้อต้องเพียงพอสำหรับการเดินเรือจนถึงจุดรับน้ำมันครั้งถัดไป ในบางครั้ง บริษัทฯ อาจซื้อน้ำมันปริมาณในระดับที่เพียงพอสำหรับเดินเรือเพื่อไปรับน้ำมันในจุดถัดไปที่มีราคาจำหน่ายต่ำกว่ามาก

ทั้งนี้ ราคาจำหน่ายน้ำมันของผู้จำหน่ายน้ำมันในแต่ละประเทศที่เรือบรรทุกน้ำมันผ่าน อาจมีราคาแตกต่างกันได้มาก โดยขึ้นอยู่กับหลายๆ ปัจจัย เช่น ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของผู้จำหน่ายน้ำมันแต่ละประเทศ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของผู้จำหน่ายน้ำมันในแต่ละประเทศ เป็นต้น

- การจัดหาและฝึกอบรมผู้ทำการในเรือ

ในการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือที่กำหนดโดยหน่วยงานต่างๆ เช่น องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และหน่วยงานราชการที่กำกับดูแลท่าเรือและการขนส่งทางเรือในแต่ละประเทศ ซึ่งบริษัทฯ จำเป็นต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด บริษัทฯ จึงต้องสรรหาบุคลากรที่มีประสบการณ์ มีความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการเรือหรือปฏิบัติงานบนเรือ

บริษัทฯ จัดหาผู้ทำการในเรือโดยการเปิดรับสมัครและจ้างชาวสาร์การรับสมัครไปยังช่องทางต่างๆ เช่น แจ้งผ่านพนักงานของบริษัทฯ แจ้งข้อมูลผ่านศูนย์ฝึกอบรมวิชาชีพและโรงเรียนการเดินเรือต่างๆ ลงประกาศในวารสารที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ เป็นต้น บุคคลที่จะได้รับการบรรจุให้ทำหน้าที่ผู้ทำการในเรือจะต้องผ่านเกณฑ์การคัดเลือกที่สำคัญ เช่น

- ต้องมีใบอนุญาตหรือประกาศนียบัตรที่ออกโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ต้องผ่านการอบรมหลักสูตรที่อนุมัติโดยกรมเจ้าท่า เพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับการเดินเรือสากลที่เกี่ยวข้อง

- ควรมีประสบการณ์ในตำแหน่งที่จะเข้ารับการบรรจุไม่น้อยกว่า 2 ปี
- ผ่านการทดสอบความรู้ที่จัดโดยบริษัทฯ และผ่านการสัมภาษณ์จากผู้บังคับบัญชา
- สามารถสื่อสารภาษาอังกฤษได้ดี (สำหรับตำแหน่งนายเรือและนายประจำเรือ)
- ไม่เคยต้องโทษในคดีที่เกี่ยวกับการลักทรัพย์ ฉ้อโกงเงินนายจ้าง คดีทำร้ายร่างกายหรือใช้ความรุนแรง และคดีที่เกี่ยวกับการใช้สารเสพติด

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

นอกจากนี้ บริษัทฯ กำหนดให้มีการอบรมเพื่อเป็นการทบทวนความรู้และการปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ ทั้งการอบรมภายในที่จัดโดยบุคคลากรภายในบริษัทฯ หรือจากวิทยากรภายนอก รวมถึง การอบรมเพื่อทบทวนความรู้ที่ศูนย์ฝึกอบรมพาณิชย์นาวีหรือสถาบันที่ได้รับการรับรองจากกรมเจ้าท่า เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าผู้ทำการในเรือจะสามารถปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้องและเป็นไปตามกฎระเบียบและข้อกำหนดที่กำหนดโดยหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.5.2 ธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ

- การจัดการรถบรรทุกน้ำมัน

สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ กองรถบรรทุกน้ำมันถือเป็นสินทรัพย์ในการดำเนินงานที่สำคัญ ที่ต้องใช้งบลงทุนค่อนข้างมาก ที่ผ่านมามีบริษัทฯ จัดหารถบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าของลูกค้าที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี ทั้งนี้ กองรถบรรทุกน้ำมันของบริษัทฯ มีอัตราการใช้งาน (Utilization Rate) เท่ากับร้อยละ 81 ในปี 2558 และร้อยละ 91 ใน 6 เดือนแรก ปี 2559

บริษัทฯ มีนโยบายในการจัดการรถบรรทุกน้ำมันใหม่เพื่อให้บริการขนส่งสินค้า แม้ว่ารถบรรทุกน้ำมันใหม่จะมีราคาและค่าเสื่อมราคาสูงกว่ารถบรรทุกน้ำมันมือสอง แต่รถบรรทุกน้ำมันใหม่มีอัตราการใช้ประโยชน์น้ำมันต่ำกว่าเพราะเครื่องยนต์ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยกว่าและยังไม่เกิดการสึกหรอ รถบรรทุกน้ำมันใหม่มีโอกาสเสียหายจนต้องหยุดซ่อมบ่อยกว่า บริษัทฯ จึงสามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้ต่อเนื่องกว่า นอกจากนี้ บริษัทฯ มีนโยบายในการสั่งซื้อรถบรรทุกน้ำมันในส่วนที่เป็นหัวลากจากผู้ผลิตหัวลากเพียง 2 ราย เพื่อลดความยุ่งยากในการบำรุงรักษาที่หลากหลายและการเก็บรักษาอะไหล่รถบรรทุกน้ำมันจำนวนมากจากการใช้รถหัวลากจากผู้ผลิตหลายราย

ในการสั่งซื้อรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทฯ ต้องวางแผนการสั่งซื้อล่วงหน้าเพราะรถบรรทุกน้ำมัน 1 คัน (ชุด) ประกอบไปด้วย รถหัวลากจูง (หัวลาก) 1 คัน และรถหางพ่วงบรรทุกน้ำมัน (หางลาก) 1 คัน ซึ่งต้องใช้เวลาในการผลิตและประกอบที่ผ่านมามีบริษัทฯ สั่งซื้อล่วงหน้าประมาณ 2 ถึง 3 เดือนเพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ จะมีรถบรรทุกน้ำมันเพียงพอสำหรับการ

ให้บริการตามที่ตกลงไว้กับลูกค้า เมื่อบริษัทฯ ต้องการสั่งซื้อรถบรรทุกน้ำมัน เจ้าหน้าที่ฝ่ายจัดซื้อจะประสานงานไปยังตัวแทนจำหน่ายของผู้ผลิตรถหัวลากเพื่อสั่งซื้อรถหัวลากโดยตรง และประสานงานไปยังผู้ผลิตรถหางลากเพื่อสั่งซื้อประกอบรถหางพ่วงบรรทุกน้ำมัน

- การจัดหาผู้ให้บริการซ่อมบำรุงรถบรรทุกน้ำมัน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการบำรุงรักษารถบรรทุกน้ำมันเป็นอย่างมากเพื่อให้รถบรรทุกน้ำมันของบริษัทฯ มีสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งานตลอดเวลาและสามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย บริษัทฯ จึงกำหนดให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการจัดทำแผนการตรวจเช็คสภาพรถตามกำหนดระยะเวลา/ระยะทางที่ผู้ผลิตรถหัวลากกำหนด และแจ้งให้พนักงานขับรถแต่ละคนทราบถึงกำหนดการในการตรวจเช็คสภาพคร่าวๆ ไปด้วย พนักงานขับรถแต่ละคนจึงมีหน้าที่ช่วยติดตามการตรวจเช็คสภาพของรถบรรทุกน้ำมันที่ขับขี้อยู่ เนื่องจากรถบรรทุกน้ำมันของบริษัทฯ เป็นรถใหม่ทั้งหมด บริษัทฯ จึงกำหนดให้นำรถบรรทุกน้ำมันเข้าตรวจเช็คสภาพที่ศูนย์บริการของผู้ผลิตรถหัวลากเท่านั้น เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการตรวจเช็คสภาพจะครบถ้วนและเป็นไปตามมาตรฐานที่ผู้ผลิตรถหัวลากกำหนด

สำหรับการซ่อมแซมหรือซ่อมบำรุงในรายการที่ไม่มีความซับซ้อนหรือต้องใช้เทคโนโลยีเฉพาะทางของผู้ผลิตรถหัวลาก เช่น การเปลี่ยนยางรถยนต์ การเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง และการเปลี่ยนไส้กรองรถยนต์ เป็นต้น บริษัทฯ จะสั่งซื้ออะไหล่และอุปกรณ์ รวมถึงวัสดุสิ้นเปลือง ที่ใช้ในการดำเนินการ และกำหนดให้พนักงานซ่อมบำรุงทำหน้าที่เปลี่ยนอะไหล่ดังกล่าว สำหรับงานซ่อมบำรุงที่ต้องใช้บุคคลภายนอก เช่น การปะยางที่รั่ว หรือการซ่อมแซมถังบรรจุสินค้า (Tanker) บริษัทฯ ให้ผู้ให้บริการที่มีความชำนาญในเรื่องดังกล่าวเป็นผู้ดำเนินการ

- การจัดหาอะไหล่และอุปกรณ์ที่สำคัญของรถบรรทุกน้ำมัน

บริษัทฯ กำหนดให้มีการสำรองอะไหล่และอุปกรณ์ที่สำคัญของรถบรรทุกน้ำมัน เฉพาะรายการที่มีการใช้บ่อยครั้ง เช่น ยางรถยนต์ น้ำมันเครื่องและไส้กรอง เป็นต้น ในการสั่งซื้ออะไหล่และอุปกรณ์ต่างๆ รวมถึงการเข้ารับบริการจากผู้ให้บริการเฉพาะด้าน บริษัทฯ คัดเลือกจากผู้จำหน่ายหรือผู้ให้บริการที่มีรายชื่ออยู่ในทะเบียนรายชื่อผู้ขายสินค้า (Approved Supplier List) หรือทะเบียนรายชื่อผู้ให้บริการ (Approved Vender List) ซึ่งเป็นผู้ขายหรือผู้ให้บริการที่ผ่านการพิจารณาคุณสมบัติและผ่านการประเมินตามที่บริษัทฯ กำหนด โดยเปรียบเทียบราคาจำหน่าย สินค้าหรือบริการที่จำหน่าย และเงื่อนไขในการจำหน่ายอื่นๆ ของผู้จำหน่ายหรือผู้ให้บริการตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป ยกเว้นในกรณีเร่งด่วน หรือมีผู้จำหน่ายหรือผู้ให้บริการเพียงรายเดียว

- การหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถบรรทุกน้ำมัน

สำหรับการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถ น้ำมันเชื้อเพลิงก็เป็นหนึ่งในต้นทุนหลักเช่นเดียวกับการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ โดยในปี 2558 และใน 6 เดือนแรก ปี 2559 ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 36.28 และร้อยละ 34.61 ของต้นทุนการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถ ตามลำดับ ในการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง รถบรรทุกน้ำมันสามารถเติม

น้ำมันจากสถานีบริการน้ำมันรายใดก็ได้ที่อยู่บนเส้นทางการเดินรถ (ยกเว้น การขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับ PTG ที่มีข้อตกลงให้รถบรรทุกน้ำมันที่ให้บริการต้องเติมน้ำมันจากสถานีบริการน้ำมัน PT) อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ กำหนดให้รถบรรทุกน้ำมันของบริษัทฯ ทั้งหมดเติมน้ำมันจากสถานีบริการน้ำมัน PT โดยบริษัทฯ กำหนดให้สถานีบริการน้ำมัน PT บางแห่งเป็นสถานีบริการน้ำมันที่รถบรรทุกน้ำมันใช้เติมน้ำมันและหยุดพักรถ บริษัทฯ คัดเลือกสถานีบริการน้ำมันจาก 1) สถานีบริการน้ำมันที่อยู่บนเส้นทางการขนส่งสินค้า 2) ระยะห่างจากจุดเริ่มเดินรถหรือจุดพักรถก่อนหน้าที่เหมาะสมเพื่อให้พนักงานขับรถสามารถหยุดพักได้ตามเวลาที่กฎหมายกำหนด 3) สถานีบริการน้ำมันมีพื้นที่เหมาะสมสำหรับการเติมน้ำมันของรถบรรทุกขนาดใหญ่ และมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมสำหรับการหยุดพักรถ

ในการวางแผนขนส่งสินค้าในแต่ละวัน เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการจะพิจารณาความเพียงพอของน้ำมันเชื้อเพลิงของรถบรรทุกน้ำมันแต่ละคันว่าเพียงพอสำหรับการขนส่งที่กำหนดหรือไม่ ในกรณีที่ไม่เพียงพอเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการจะออกเอกสารการสั่งซื้อน้ำมัน (“ใบสั่งซื้อน้ำมัน”) ที่ระบุชนิดและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องการเติม และทะเบียนรถที่ต้องการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้พนักงานขับรถใช้เป็นหลักฐานในการแจ้งให้สถานีบริการน้ำมัน PT เติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้รถบรรทุกน้ำมัน โดยใบสั่งซื้อน้ำมันจะต้องลงลายมือชื่อของบุคคลที่แจ้งไว้เท่านั้น ทั้งนี้ AMAL สามารถใช้ใบสั่งซื้อน้ำมันจากสถานีบริการ PT ได้ เนื่องจาก AMAL ได้รับวงเงินสินเชื่อ (Credit Term) สำหรับการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจาก PTC ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ PTG และเป็นผู้บริหารสถานีบริการน้ำมัน PT การใช้ใบสั่งซื้อน้ำมันจึงช่วยให้ AMAL สามารถกำกับและควบคุมการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงของรถบรรทุกน้ำมันได้อย่างเหมาะสม และช่วยให้ AMAL ไม่ต้องสำรองจ่ายเงินสดให้พนักงานขับรถไว้สำหรับเติมน้ำมันเชื้อเพลิงทำให้อลดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดการทุจริตได้

- การจัดหาและฝึกอบรมพนักงานขับรถ

ในการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ พนักงานขับรถถือเป็นบุคลากรที่มีส่วนสำคัญในการให้บริการที่มีคุณภาพและปลอดภัย บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญกับการสรรหาและคัดเลือกพนักงานขับรถเป็นอย่างมาก

บริษัทฯ จัดหาพนักงานขับรถโดยการเปิดรับสมัครและแจ้งข่าวสารการรับสมัครไปยังช่องทางต่างๆ เช่น แจ้งผ่านพนักงานของบริษัทฯ (โดยเฉพาะพนักงานขับรถ) ลงประกาศในเว็บไซด์จัดหางานและหนังสือพิมพ์ เป็นต้น บุคคลที่จะได้รับการบรรจุให้ทำหน้าที่พนักงานขับรถจะต้องผ่านเกณฑ์การคัดเลือกที่สำคัญ เช่น

- ต้องมีใบอนุญาตขับรถประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นใบอนุญาตสำหรับขับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตราย
- ต้องมีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยเฉพาะรถขนส่งวัตถุอันตราย ไม่น้อยกว่า 2 ปี
- ผ่านการทดสอบความรู้เกี่ยวกับการขับรถบรรทุกขนาดใหญ่และการทดสอบการขับรถบรรทุกในภาคปฏิบัติ รวมถึงผ่านการสัมภาษณ์จากผู้บังคับบัญชา
- ไม่เคยต้องโทษในคดีที่เกี่ยวกับการลักทรัพย์ ฉ้อโกงเงินยืมจ้าง คดีทำร้ายร่างกายหรือใช้ความรุนแรง และคดีที่เกี่ยวกับการใช้สารเสพติด

ภายหลังการบรรจุให้เป็นพนักงานขับรถ บริษัทฯ จะจัดให้มีการอบรมเพื่อให้พนักงานขับรถทุกคนรับทราบและเข้าใจระเบียบและวิธีการปฏิบัติงานที่ถูกต้อง ซึ่งรวมถึงการอบรมการขับขี่ที่ปลอดภัย และการระมัดระวังเหตุฉุกเฉินเบื้องต้นอัน

เกิดจากสารเคมีที่บรรจุทุก บริษัทฯ กำหนดให้พนักงานขับรถคนใหม่ต้องปฏิบัติงานร่วมกับพนักงานขับรถที่ทำหน้าที่มานาน เพื่อให้สามารถเรียนรู้การปฏิบัติงานจากการทำงานจริง (On the Job Training)

นอกจากนี้ บริษัทฯ กำหนดให้มีการอบรมเพื่อเป็นการทบทวนความรู้และการปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ ทั้งการอบรมภายในที่จัดโดยบุคคลากรภายในบริษัทฯ หรือจากวิทยากรภายนอก เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานขับรถจะสามารถปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้องและเป็นไปตามกฎระเบียบและข้อกำหนดที่กำหนดโดยหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.6 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย ธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือและทางรถต้องดำเนินการภายใต้กฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ ที่กำหนดโดยหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ บริษัทฯ ตระหนักดีว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้งนำมาซึ่งความสูญเสียไม่เฉพาะแต่ชีวิตของผู้ปฏิบัติงานและทรัพย์สินของบริษัท อุบัติเหตุยังส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลภายนอก และสิ่งแวดล้อมในบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ รวมถึงชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ จึงได้จัดตั้งฝ่ายบริหารงานคุณภาพและความปลอดภัยเพื่อทำหน้าที่วิเคราะห์และตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ ในแต่ละส่วนที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยของพนักงานที่ปฏิบัติงาน บริษัทฯ ยังกำหนดให้มีการจัดทำคู่มือด้านความปลอดภัยเพื่อให้พนักงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ทำประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยเฉพาะประกันภัยสำหรับความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (P&I Insurance) สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ และประกันภัย สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ ซึ่งครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอก

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ส่งตัวแทนเข้าร่วมในการประชุมจัดขึ้นโดยสมาคมอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของกลุ่มอุตสาหกรรมน้ำมัน (Oil Industry Environmental Safety Group Association: IESG) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการยกระดับมาตรฐานและพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม และเสริมสร้างความร่วมมือกันระหว่างผู้ประกอบการในธุรกิจปิโตรเลียมขนาดใหญ่ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำมันรั่วไหลลงแหล่งน้ำและพื้นดิน รวมถึงการระงับเหตุฉุกเฉินต่างๆ

2.7 สิทธิประโยชน์จากบัตรส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ที่ผ่านมาบริษัทฯ ยังไม่เคยยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ยกเว้น เรือ “พริมโรส” ที่ได้รับสิทธิประโยชน์จากบัตรส่งเสริมการลงทุน เลขที่ 2350 (2)/อ./2555 ที่เจ้าของเรือก่อนหน้าได้ยื่นขอไว้ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังไม่เคยใช้สิทธิประโยชน์จากบัตรส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว เนื่องจากธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือของบริษัทฯ เป็นการให้บริการขนส่งในต่างประเทศ บริษัทฯ จึงได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลจากผลการดำเนินงานทั้งหมดที่เกิดจากธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจพิจารณาขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ เพื่อใช้สิทธิประโยชน์ในบางเรื่อง เช่น การยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี การยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ และการยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่กำหนด เป็นต้น

2.8 กฎระเบียบที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ

2.8.1 ธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ในการกำกับดูแลการเดินเรือและการขนส่งสินค้าทางเรือ สรุปได้ดังนี้

(1) รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงชาติซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียน ประเทศนั้นๆ ก็จะมีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือลำดังกล่าว การจดทะเบียนเรือจะมีการออกใบทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีไว้เพื่อให้เรือลำนั้นสามารถเดินเรือในน่านน้ำสากลและเข้าเทียบท่าในเมืองต่างๆ ทั่วโลกได้ โดยทั่วไปใบทะเบียนเรือจะแสดงถึง รายละเอียดเกี่ยวกับเรือ ธงประจำเรือ และเจ้าของเรือ

(2) พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea Act: COGSA)

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลกำหนดขึ้นเพื่อควบคุมและกำกับดูแลการประกอบธุรกิจขนส่งทางเรือ โดยกำหนดถึง สิทธิและหน้าที่ของผู้ให้บริการขนส่งสินค้า สิทธิและหน้าที่ของผู้จ้างขนส่งสินค้า รวมถึงข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งสินค้า ความรับผิดของผู้ให้บริการขนส่งสินค้า และข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ให้บริการขนส่งสินค้า

(3) ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code)

ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) มีขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือและการป้องกันมลพิษทางทะเล โดยเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในเรือ (International Convention for the Safety of Life at Sea: SOLAS) ที่ออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) ใช้บังคับกับเรือที่เดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศ โดยทั้งเจ้าของเรือ (Ship Owner) และเรือเดินทะเลแต่ละลำ ต้องได้ประกาศนียบัตรรับรองการบริหารความปลอดภัย เพื่อให้มั่นใจได้ว่าทั้งเจ้าของเรือและเรือเดินทะเลแต่ละลำมีการดำเนินการด้านความปลอดภัยที่เหมาะสม

(4) ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ships and Port Facility Security Code: ISPS Code)

ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code) มีขึ้นเพื่อกำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติตามเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของเรือและท่าเรือให้มีระบบป้องกันตนเองจากการก่อการร้ายต่างๆ

(5) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems for Ships: AFS Convention)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ (AFS Convention) กำหนดขึ้นเพื่อควบคุมการใช้สีป้องกันการจับเกาะของเปรียงเรือที่มีสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิต และกำหนดมาตรการในการป้องกันการใส่อันตรายอื่นๆ ในระบบป้องกันเปรียงที่อาจมีการนำมาใช้ในอนาคต โดยเรือเดินทะเลต้องได้รับใบรับรองเพื่อแสดงให้เห็นว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ (AFS Convention)

(6) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของผู้ทำการในเรือ (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers: STCW Code)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของผู้ทำการในเรือ (STCW Code) ได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร การเข้าเวรยามของผู้ทำการในเรือ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้ทำการในเรือในแต่ละประเทศจะต้องผ่านการอบรมขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของผู้ทำการในเรือ (STCW Code)

(7) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage: CLC Convention)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน (CLC Convention) กำหนดขึ้นเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับเรือเดินทะเลจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็ว อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน (CLC Convention) นี้ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตของประเทศที่เป็นภาคีสมาชิก รวมถึงในเรืออาณาเขตและเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

2.8.2 ภารกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ในการกำกับดูแลการเดินเรือและการขนส่งสินค้าทางเรือ สรุปได้ดังนี้

(1) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกกำหนดขึ้นเพื่อควบคุมและกำกับดูแลการประกอบธุรกิจขนส่งทางบก ซึ่งครอบคลุมถึงการขนส่ง คน สัตว์ หรือสิ่งของ ทางบก โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดที่สำคัญต่อไปนี้

- ต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนก่อนการดำเนินธุรกิจขนส่ง
- ต้องไม่ใช้รถผิดประเภทตามที่ขออนุญาตไว้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน
- ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เช่น ลักษณะ ชนิด และขนาดรถที่ใช้ในการขนส่ง จำนวนผู้ประจำรถ น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก เวลาและจำนวนเที่ยวการเดินรถ เป็นต้น
- ต้องใช้รถที่มีสภาพมั่นคงแข็งแรงและความปลอดภัยในการใช้งาน มีเครื่องมืออุปกรณ์และส่วนควบครบถ้วนถูกต้อง และมีขนาดตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง
- ต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ และจัดทำรายงานเกี่ยวกับการขนส่งและอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง
- ต้องดูแลและป้องกันไม่ให้พนักงานขับรถปฏิบัติหน้าที่ในขณะที่มีอาการเมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

(2) พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2553

พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงกำหนดขึ้นเพื่อควบคุมและกำกับดูแลการประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง (ได้แก่ ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิง และผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง) โดยกำหนดให้ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงและผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดที่สำคัญต่อไปนี้

- ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้
 - (1) ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 7 ซึ่งเป็นผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ที่มีปริมาณการค้าน้ำมันแต่ละชนิดหรือรวมกันทุกชนิดปีละตั้งแต่ 100,000 เมตริกตันขึ้นไป หรือมีปริมาณการค้าก๊าซปิโตรเลียมเหลวแต่เพียงชนิดเดียวปีละตั้งแต่ 50,000 เมตริกตันขึ้นไป
 - (2) ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 10 ซึ่งเป็นผู้ค้าน้ำมันรายย่อยที่มีปริมาณการค้าน้ำมันและก๊าซปิโตรเลียมเหลวต่อปีไม่ถึงตามที่กำหนดไว้สำหรับผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 แต่มีปริมาณการค้าน้ำมันและก๊าซปิโตรเลียมเหลวเกินปริมาณที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด หรือมีถึงที่สามารถเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงได้เกินปริมาณที่รัฐมนตรีกำหนด

(3) ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 11 ซึ่งเป็นผู้ค้าน้ำมันซึ่งดำเนินการค้าน้ำมันโดยจัดตั้งเป็น
สถานบริการ

- ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงและผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงต้องยื่นขออนุญาตหรือขอจดทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวงก่อนดำเนินการ
- ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 7 ยื่นปริมาณการค้าประจำปีเพื่อขอความเห็นชอบต่ออธิบดีก่อนปีที่จะทำการค้านั้น และต้องดำเนินการค้าน้ำมันให้เป็นไปตามปริมาณการค้าประจำปี รวมทั้งต้องสำรองน้ำมันไม่ต่ำกว่าอัตราที่อธิบดีกำหนดแต่ต้องไม่เกินร้อยละ 30 ของปริมาณการค้าประจำปี
- ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 7 และ 10 ต้องแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละประเภทที่นำเข้ามาในประเทศ ชื่อ กลิ่น ผลิต ได้มา จำหน่ายไปแล้ว และที่เหลืออยู่ในแต่ละเดือนตามแบบและรายการที่รัฐมนตรีประกาศ
- ผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 10 หรือผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 11 หรือขนส่งน้ำมันตามมาตรา 12 ต้องจัดเก็บตัวอย่างน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อส่งมอบให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบลักษณะและคุณภาพตามความจำเป็น เป็นครั้งคราวตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่

(3) ประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตราย เรื่องการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. 2545

ประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตรายกำหนดขึ้นเพื่อกำกับดูแล ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้ขนส่ง และผู้มีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตราย ต้องปฏิบัติตามประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตรายกำหนด สำหรับผู้ขนส่งวัตถุอันตราย ประกาศกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องดำเนินการในเรื่องที่สำคัญต่อไปนี้

- จัดให้มีเอกสารและอุปกรณ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย หรืออุปกรณ์ระงับอุบัติเหตุไว้ประจำรถบรรทุกน้ำมันตามที่กำหนด
- ถังบรรจุสินค้า (Tanker) ต้องมีอุปกรณ์ความปลอดภัย ช่องเปิด วาล์วนิรภัย ท่อ ข้อต่อ อุปกรณ์นิรภัย และอุปกรณ์อื่น รวมถึงมีการติดตั้ง ที่ได้มาตรฐานสากล หรือมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม หรือมาตรฐานอื่นที่กำหนด
- ตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถบรรทุกน้ำมันก่อนการขนส่ง เช่น สภาพยางรถยนต์ ความดันลมยาง ระบบห้ามล้อ ระบบเครื่องยนต์ อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและระงับอุบัติเหตุประจำรถยนต์
- รถบรรทุกน้ำมันต้องใช้ความเร็วตามที่กำหนด และเดินรถตามเวลาและใช้เส้นทางตามที่กำหนด รวมถึงบรรทุกสินค้า
- ตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารกำกับการขนส่งวัตถุอันตรายพร้อมลงลายมือชื่อพนักงานขับรถ และมอบให้ผู้รับวัตถุอันตรายเมื่อถึงจุดหมายปลายทาง

2.9 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

- ไม่มี -