

ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1 วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย หรือกลยุทธ์ในการดำเนินงาน

วิสัยทัศน์และพันธกิจ

กลุ่มอาร์ ซี แอล (“กลุ่มฯ”) มุ่งมั่นต่อการพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่องสู่การเป็นผู้ให้บริการขนส่งชั้นนำของภูมิภาคที่มีฐานสินทรัพย์ประกอบการที่มั่นคง โดยจะเน้นการให้บริการที่ตอบสนองความต้องการของลูกค้าและการดำเนินงานที่สอดคล้องกับจุดประสงค์ของผู้ถือหุ้น ด้วยความอดทนอดกลั้นของฝ่ายบริหารและพนักงาน นอกจากการพัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่และการลงทุนในทรัพยากรแล้ว ในปี 2554 กลุ่มฯ ได้กำหนดคุณค่าองค์กร 5 ข้อ อันได้แก่ (1) รับผิดชอบต่อสังคม (2) มุ่งผลลัพธ์ (3) ใส่ใจลูกค้า (4) ทำงานเป็นทีม และ (5) ภาวะผู้นำที่มีคุณธรรม เพื่อขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุพันธกิจที่ตั้งไว้

กลุ่มฯ ได้กำหนดวิสัยทัศน์ที่จะวิวัฒนาการให้เป็น “ผู้ให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์และ บริการ โลจิสติกส์ชั้นนำในภูมิภาคเอเชียที่ได้รับความเชื่อถือในด้านประสิทธิภาพของการดำเนินงานและคุณภาพของการให้บริการอันเป็นผลมาจากพนักงานที่มุ่งมั่นทำงานด้วยใจและความคิดสร้างสรรค์”

เป้าหมายขององค์กร

กลุ่มฯ มีเป้าหมายที่จะดำรงความเป็นผู้นำในหมู่ผู้ให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลชั้นนำ ของโลก โดยมุ่งเน้นการดำเนินธุรกิจภายในภูมิภาคเอเชีย เครือข่ายภูมิศาสตร์หลักในการให้บริการครอบคลุมภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คาบสมุทรมลายูและใต้ และตะวันออกกลาง

1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

กำเนิด อาร์ ซี แอล

2523 : ก่อตั้งโดย บริษัท ไวกง จำกัด

ปีแห่งการบุกเบิก และก้าวสู่ความเป็นบริษัทของบุคคลทั่วไป

2524 : ชื่อเรือลำแรกชื่อ เรือศิริภูมิ เพื่อให้บริการในเส้นทางกรุงเทพฯ – สิงคโปร์

2531 : เข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

: เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 55 ล้านบาท เป็น 70 ล้านบาท

2536 : แปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชน จำกัด และเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 221 ล้านบาท

การดำเนินงานระดับภูมิภาค

2532 : จัดตั้งบริษัทอาร์ ซี แอล อินเวสเมนต์ พีทีอี จำกัด เพื่อเข้าถือหุ้นร้อยละ 50 ในกลุ่มบริษัท อาร์ ซี แอล ในสิงคโปร์ (ต่อมาในปี 2534 ได้ถือหุ้นร้อยละ 51 ทำให้บริษัทเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่) เพื่อขยายเครือข่ายบริการเข้าไปในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

: เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 70 ล้านบาท เป็น 84 ล้านบาท

ปีแห่งการขยายธุรกิจและโครงสร้าง 2533 - 2537

- : รับมอบเรือต่อสร้างใหม่รุ่นแรกจำนวน 2 ลำ คือเรือมหาภูมิ และ เรือนันทภูมิ จากเกาหลี
- : ลงทุนซื้อกิจการร้อยละ 20 ในบริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการที่ทำเรือแหลมฉบัง และซื้อกิจการร้อยละ 70 ในบริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส (ฮ่องกง) จำกัด ในฮ่องกงและบริษัทย่อย
- : ซื้อหุ้นที่เหลือร้อยละ 49 ในกลุ่มบริษัท อาร์ ซี แอล ในสิงคโปร์ ทำให้บริษัทเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100
- : ซื้อกิจการร้อยละ 20 ในบริษัท เอ็น เอช พรอสเพอริตี้ จำกัด ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการลานพักตู้คอนเทนเนอร์และคลังสินค้าทัณฑ์บน
- : ซื้อหุ้นที่เหลืออีกร้อยละ 30 ในบริษัทริจินัล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส (ฮ่องกง) จำกัด และบริษัทย่อย ทำให้บริษัทเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100

ปีแห่งการพอกพูนสินทรัพย์ 2538 - 2541

- : รับมอบเรือต่อใหม่จำนวน 9 ลำจากญี่ปุ่นและสิงคโปร์
- : ซื้อที่ดินและอาคารสำนักงานสูง 12 ชั้นในสิงคโปร์ เพื่อใช้เป็นศูนย์ปฏิบัติการของกลุ่ม อาร์ ซี แอล
- : เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 221 ล้านบาท เป็น 663 ล้านบาท
- : ร่วมลงทุนกับบริษัทมิตรชัย โอ.เอส.เค.ไลน์ส จำกัด จัดตั้งบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าประเภทเทกอง

ปีแห่งการเสริมสร้างเครือข่ายการให้บริการ 2543 – 2547

- : เริ่มระบบการให้บริการ การค้าอิเล็กทรอนิกส์ ชื่อว่า “ภูมิเน็ต”
- : ขยายเครือข่ายบริการเข้าไปในเอเชียตะวันตก และตะวันออกกลาง
- : จัดตั้ง บริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส ชิปปิง จำกัด ที่เซี่ยงไฮ้ บริษัท อาร์ ซี แอล เอเยนซี (เอ็ม) จำกัด และบริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส (เอ็ม) จำกัด ที่มาเลเซีย และ บริษัท อาร์ ซี แอล โลจิสติกส์ จำกัด ที่ประเทศไทย
- : บริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส ชิปปิง จำกัด ซึ่งมีสำนักงานที่เซี่ยงไฮ้ เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 1.6 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในการจัดตั้งสำนักงานสาขา 5 แห่งที่เมืองชิงเต่า เทียนจิน เซี่ยเหมิน กวางโจว และเซิ่นเจิ้น เพื่อขยายธุรกิจในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนเหนือและตอนใต้

ปีแห่งการลงทุนในสินทรัพย์และบริษัทย่อย 2548-2553

- : รับมอบเรือใหม่จำนวน 13 ลำจากอุตสาหกรรมในประเทศญี่ปุ่น จีนและโปแลนด์
- : เข้าถือหุ้นร้อยละ 100 ในบริษัท อาร์ ซี แอล ฟีดเดอร์ ฟิลส์ อิงค์ ในประเทศฟิลิปปินส์
- : จัดตั้งบริษัทย่อย ริจินัล เมอร์เชอนส์ มาร์ไทม์ จำกัด ในประเทศฮ่องกง และ บริษัท ริจินัล เมอร์เชอนส์ อินเตอร์เนชั่นแนล เฟรท พอร์เวอร์ดิง จำกัด ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยถือหุ้นร้อยละ 80 ทั้งสองบริษัท เพื่อรองรับการขยายธุรกิจและบริการโลจิสติกส์ เข้าไปในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ
- : จัดตั้งบริษัทร่วม อาร์ ซี แอล (เวียดนาม) จำกัด ประเทศเวียดนาม โดยถือหุ้นร้อยละ 49 เพื่อรองรับการขยายธุรกิจและบริการโลจิสติกส์ในอินโดจีน

- : เพิ่มทุนจดทะเบียนในบริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส (ฮ่องกง) จำกัด ในฮ่องกง ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 เป็น 20 ล้านเหรียญฮ่องกง และเพิ่มทุนจดทะเบียน บริษัท อาร์ ซี แอล โลจิสติกส์ จำกัด ประเทศไทย ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 เป็น 5 ล้านบาท
- : ถือหุ้นร้อยละ 100 ในบริษัท อาร์ ซี แอล ออสเตรเลีย ฟิวเวีย จำกัด เพื่อควบคุมการประกอบธุรกิจตัวแทนเรือในออสเตรเลีย
- : จัดตั้งบริษัทย่อย อาร์ ซี แอล เกาหลี โดยถือหุ้นร้อยละ 85 และเพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 340 ล้านวอนเป็น 400 ล้านวอน โดยถือหุ้นร้อยละ 100 ในปี 2550 เพื่อขยายธุรกิจของกลุ่มฯ ในประเทศเกาหลี
- : จัดตั้งบริษัทร่วม พีที เดราห์ อินดาร์ ชิปปิง โดยถือหุ้นร้อยละ 49 เพื่อขยายธุรกิจของกลุ่มฯ ในประเทศอินโดนีเซีย
- : บริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส ชิปปิง จำกัด ซึ่งมีสำนักงานที่เซี่ยงไฮ้ เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 1.72 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในการจัดตั้งสำนักงานสาขาที่ 6 ที่เมืองนิงโบ เพื่อรองรับการขยายธุรกิจในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน
- : เปลี่ยนแปลงโครงสร้างการถือหุ้นในบริษัทย่อยในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยบริษัทอาร์ ซี แอล ฟีดเดอร์ ฟิฟตี ประเทศสิงคโปร์ (บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100) เข้าถือหุ้นร้อยละ 100 ในบริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส ชิปปิง จำกัด
- : บริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส ชิปปิง จำกัด ซึ่งมีสำนักงานที่เซี่ยงไฮ้ เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 1.84 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในการจัดตั้งสำนักงานสาขาที่ 7 ที่เมืองโพซาน เพื่อขยายการดำเนินธุรกิจในบริเวณสามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล สาธารณรัฐประชาชนจีน
- : เปลี่ยนแปลงโครงสร้างการถือหุ้นในกลุ่มจากถือหุ้นทางตรงร้อยละ 85 เป็นร้อยละ 100 ในบริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส ฟิฟตี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ และเพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 24 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เป็น 51.95 ล้านเหรียญสหรัฐฯ
- : เพิ่มทุนจดทะเบียนในบริษัท อาร์ ซี แอล ฟีดเดอร์ ฟิฟตี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ จาก 12.2 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เป็น 32.7 ล้านเหรียญสหรัฐฯ
- : เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 663 ล้านบาท เป็น 828.7 ล้านบาท
- : เพิ่มทุนจดทะเบียนในบริษัทริจินัล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส ฟิฟตี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ จาก 51.95 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เป็น 91.95 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เพื่อความแข็งแกร่งทางการเงินเพื่อประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจโดยรวมของกลุ่มฯ
- : เพิ่มทุนจดทะเบียนในบริษัท อาร์ ซี แอล ฟีดเดอร์ ฟิฟตี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ จาก 32.7 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เป็น 138.55 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เพื่อประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจโดยรวมของกลุ่มฯ
- : เพิ่มทุนจดทะเบียนในบริษัท อาร์ ซี แอล เอเยนซี (เอ็ม) เอสดีเอน บีเอสดี ประเทศมาเลเซีย (ถือหุ้นร้อยละ 100 โดยบริษัท อาร์ ซี แอล ฟีดเดอร์ ฟิฟตี จำกัด) จาก 200,000 ริงกิตมาเลเซีย เป็น 500,000 ริงกิตมาเลเซีย เพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของกลุ่มฯ ในประเทศมาเลเซีย

ปีแห่งการรวบรวมและการพัฒนาระบบ 2554-2557

- : รับมอบเรือสิริภูมิ เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2556 และเรืออินทราภูมิ เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2556

- : ได้รับการต่ออายุใบอนุญาตการลงทุนในประเทศเวียดนามภายใต้การร่วมทุนกับบริษัทอาร์ ซี แอล (เวียดนาม) จำกัด
- : การรวบรวมและปรับขนาดองค์กรเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการบริการด้วยการสลายบริษัทอาร์ ซี แอล (เกาหลี) จำกัด รวมถึงการยุบสาขาฟรีเมนท์เทลในปี 2555 และสาขาเสมารังในปี 2556
- : เริ่มติดตั้งระบบ อีซีดีไอเอส ซึ่งเป็นช่วยให้การเดินเรือในทะเลง่ายขึ้นและพัฒนาด้านความปลอดภัยขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ปัจจุบันนี้กองเรือของบริษัทอาร์ ซี แอล ได้รับการติดตั้งระบบ อีซีดีไอเอส เสริมสมบูรณ์แล้ว 27%
- : ประมาณ 27% ของเรือในกลุ่มบริษัท ได้ผ่านการรับรองและได้รับการจัดลำดับชั้นเอกสารรับรองบีเอ็ม ดีบีลิว ซึ่งเป็นชุดมาตรฐานทางเทคนิคและเป็นข้อกำหนดสำหรับการควบคุมและการจัดการน้ำและตะกอนจากอับเฉาเรือ
- : ริเริ่มค่านิยมองค์กรของอาร์ ซี แอล 5 ประการ ได้แก่ จรรยาบรรณ/ความซื่อสัตย์ มุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน การมุ่งเน้นผู้รับบริการ การสร้างทีมงาน และ ความรับผิดชอบต่อสังคม รวมถึงสนับสนุนระบบการบริหารผลงาน ซึ่งพยายามผลักดันการประเมินผลงานของพนักงานโดยอาศัยเป้าประสงค์และวัตถุประสงค์เป็นหลัก
- : ส่วนโปรแกรมเสริมคอลฟิน อีซี โพลลิสต์ได้เปิดใช้งานในระบบคอลฟิน แคริเออร์เป็นผลสำเร็จในปี 2554 ส่วนโปรแกรมเสริมนี้เปิดใช้งานในกลุ่มอาร์ ซี แอล ทุกประเทศ ช่วยให้การใช้งานระบบง่ายขึ้นและประสานการทำงานร่วมกันของส่วนโปรแกรมอื่นๆ ให้ดีขึ้น เป็นผลให้กลุ่มปฏิบัติการสามารถปฏิบัติงานเกี่ยวกับการขนถ่ายตู้สินค้าได้รวดเร็วและแม่นยำยิ่งขึ้น
- : ระบบคอลฟิน เอส เอ พี ซึ่งเป็นระบบทางการเงินได้เริ่มเปิดใช้งานเป็นผลสำเร็จในปี 2554 และได้ดำเนินการเพื่อนำระบบไปใช้งานในเครือข่ายตัวแทนของบริษัทเรียบร้อยแล้ว

ปีของการพัฒนาระบบ 2558

- : ในปี 2558 กลุ่มฯ ได้พัฒนาต่อขยายระบบ SAP อย่างต่อเนื่องสำหรับบริษัทย่อย อีกทั้ง ทำการเพิ่มศักยภาพระบบ SAP เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของบริษัทย่อยให้ประสานงานกับหน่วยงานราชการได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งระบบ SAP เป็นระบบที่มุ่งเน้นการทำงานกับหน่วยงานในพื้นที่นั้นๆ ให้ดียิ่งขึ้น เช่น ระบบทางบัญชีงานราชการสาธารณรัฐประชาชนจีน การติดตั้งระบบ SAP ช่วยให้ความผิดพลาดในการส่งข้อมูลลดน้อยลง ซึ่งข้อมูลและความต้องการขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของหน่วยงานในพื้นที่นั้น

ปีแห่งรางวัลของความสำเร็จและเพิ่มเส้นทางการบริการใหม่ปี 2559

- รางวัลยอดเยี่ยมกลุ่มบริษัทธุรกิจขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาดย่อมและขนาดกลาง โดยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (TNSC)
- ประสานความร่วมมือในเส้นทางการบริการใหม่ในภูมิภาคเหนือและกลางของประเทศจีน ไปยังประเทศเวียดนาม และประเทศไทย
- เปิดบริการการขนส่งทางเรือจากประเทศจีนตอนใต้ ไปยังประเทศพม่าเป็นรายแรก
- เพิ่มความถี่ในการบริการจากภูมิภาคตะวันออก ไปยังเมืองต่างๆ ในประเทศอินเดีย และตะวันออกกลาง

ปีแห่งการขยายการบริการ การวางแนวทางธุรกิจ และการวางโครงสร้างทางธุรกิจปี 2560

การบริการและสั่งซื้อเรือใหม่

- เปิดเส้นทางบริการใหม่จากประเทศจีน ไปยังประเทศปากีสถาน และตะวันออก
- เปิดเส้นทางบริการใหม่ที่ประเทศจีนตอนใต้ ประเทศฟิลิปปินส์ และสงขลา
- เปิดเส้นทางบริการที่สองที่ช่องแคบมะละกา ไปยังเมืองเบลวัน และ ปีนัง
- สั่งต่อเรือใหม่โดยออกแบบเรือตามขนาดที่เหมาะสมกับการบริการของบริษัทจำนวน 3 ลำ

การวางแนวทางธุรกิจ

- ตั้งบริษัทร่วมค้าที่มุมไบ ประเทศอินเดีย
- ยกเลิกบริษัทย่อย 3 บริษัท
 1. Regional Merchants Maritime Limited ที่ฮ่องกง
 2. Regional Merchants International Freight Forwarding Co., Ltd. ที่ประเทศจีน
 3. RCL Holding Ltd. ที่สิงคโปร์

ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ, ฝ่ายทรัพยากรมนุษย์และ การควบคุมดูแลกิจการ

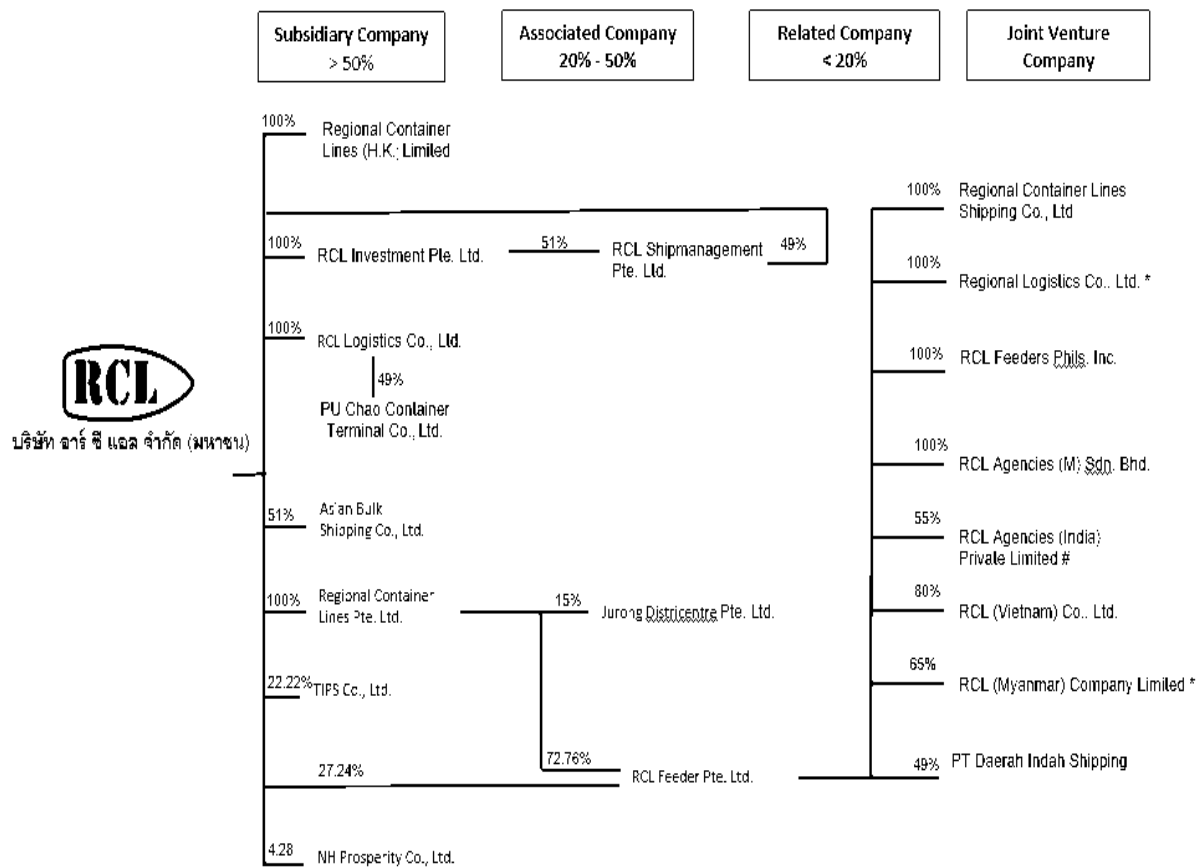
- ใช้ระบบ Cloud เพื่อเพิ่มความแข็งแกร่งของ IT Infrastructure
- การประยุกต์การวิเคราะห์ Big Data เพื่อติดตามดูแลผลงานของบริษัท ฯ
- ใช้ระบบการประเมินผลการปฏิบัติงานอิเล็กทรอนิกส์ (ePMS) เพื่อตรวจสอบผลงานและประเมินผลการทำงานด้วยความโปร่งใส
- ทบทวนกฎระเบียบและการควบคุมดูแลกิจการธรรมาภิบาล

ปีแห่งการปรับปรุงต่อเนื่อง ปี 2561

- ส่งมอบเรือ 2 ลำขนาด 1668 teu คือ เรือ “จารุภูมิ” และ เรือ “คุณาภูมิ” จากทั้งหมดที่สั่งต่อไว้ 4 ลำ
- ให้บริการ Feeder เพิ่มที่ Colombo Hub เมื่อเดือนมกราคม ปี 2561 ในเส้นทางระหว่าง Colombo และ Tuticorin ประเทศอินเดีย
- เพิ่มการตลาดให้มีความแข็งแกร่งขึ้น โดยจัดตั้งสำนักงานของบริษัทฯ เองในประเทศเมียนมาร์ และเริ่มดำเนินธุรกิจด้านโลจิสติกส์ในประเทศจีนเพื่อเพิ่มมูลค่าให้ลูกค้า
- พัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศถือเป็นเป็นกุญแจสำคัญของธุรกิจบริษัทฯ โดย:
 - สร้างระบบ Pricing และพัฒนาฟังก์ชันเกี่ยวกับต้นทุน เพื่อการตัดสินใจที่ดีและรวดเร็วขึ้นของธุรกิจ
 - จัดหาเทคโนโลยีใหม่ - ระบบ Robotics เพื่อทำงานที่มีกระบวนการและขั้นตอนซ้ำๆ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- พัฒนาเว็บไซต์ RCL ให้ทันสมัยเพื่อการสื่อสารกับลูกค้า
- เน้นการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การมีส่วนร่วมของพนักงาน และปลูกฝังวัฒนธรรมองค์กร

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

โครงสร้างกลุ่มบริษัทฯ 2561



* Regional Logistics Co., Ltd. จัดตั้งบริษัทเมื่อเดือนพฤษภาคม 2561

* RCL (Myanmar) Company Limited จัดตั้งบริษัทเมื่อเดือนมิถุนายน 2561

RCL Agencies (India) Private Limited เป็นบริษัทร่วมทุน

ชื่อบริษัท	ถือหุ้นร้อยละ		ประเทศที่ จดทะเบียน จัดตั้ง และดำเนินการ	กิจกรรมหลัก	สถานที่ติดต่อ
	2561	2560			
Regional Container Lines Public Company Limited	-	-	ไทย	ดำเนินกิจการเดินเรือ, เป็นเจ้าของเรือ, กิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการเดินเรือและลงทุนในบริษัทอื่น	30 th Fl. Panjathani Tower Bldg., 127/35 Ratchadapisek Road, Chongnonsi, Yannawa, Bangkok, Thailand Tel (662) 296 1096 Fax (662) 296 1098
RCL Investment Pte Ltd.	100	100	สิงคโปร์	ลงทุนในบริษัทอื่น	11 Keppel Road, 8 th Fl. ABI Plaza, Singapore 089057 Tel (65) 6220 0388 Fax (65) 6221 9760, 6229 2071
RCL Feeder Pte Ltd.	100	100	สิงคโปร์	ลงทุนในบริษัทอื่น, ดำเนินกิจการเดินเรือและรวบรวมสินค้าจากผู้ส่งออกรายย่อย	11 Keppel Road, 8 th Fl. ABI Plaza, Singapore 089057 Tel (65) 6220 0388 Fax (65) 6221 9760, 6229 2071
Regional Container Lines Pte Ltd.	100	100	สิงคโปร์	เจ้าของและดำเนินกิจการเดินเรือ	11 Keppel Road, 8 th Fl., ABI Plaza, Singapore 089057 Tel (65) 6220 0388 Fax (65) 6221 9760, 6229 2071
RCL Shipmanagement Pte Ltd.	100	100	สิงคโปร์	จัดการกองเรือ	11 Keppel Road, 8 th Fl., ABI Plaza, Singapore 089057 Tel (65) 6220 0388 Fax (65) 6221 9760, 6229 2071
Regional Container Lines (H.K.) Ltd.	100	100	ฮ่องกง	ลงทุนในบริษัทอื่น, ตัวแทนเดินเรือและการให้บริการการขนส่งและจัดการเกี่ยวกับสินค้า	11 th Fl. No.9 Des Voeux Road West, Hong Kong Tel (852) 2526 3318 Fax (852) 2537 5463
Regional Container Lines Shipping Co., Ltd.	100	100	จีน	ตัวแทนเดินเรือและนายหน้า	Room 2601-2603, Harbour Ring Plaza, No.18, Xi Zang Middle Road, Shanghai, China Tel (8621) 6132 4500 Fax (8621) 6132 4505
RCL Logistics Co., Ltd.	100	100	ไทย	บริการโลจิสติกส์	14 th Fl. Panjathani Tower Bldg., 127/18 Ratchadapisek Road, Chongnonsi, Yannawa, Bangkok, Thailand Tel (662) 296 1284-6 Fax (662) 296 1279
RCL Agencies (M) Sdn Bhd	100	100	มาเลเซีย	ตัวแทนเดินเรือ	Suite 6.02, Level 6 IMS 2, 88 Jalan Batai Laut 4, Taman Intan, 41300 Klang Selangor, Malaysia Tel (603) 33422722 Fax (603) 33422871
RCL Feeders Phils., Inc.	100	100	ฟิลิปปินส์	ตัวแทนเดินเรือ	10 th Fl, BPI-Philam Life Makati, 6811 Ayala Avenue, Makati City, Philippines Tel (632) 815 3187 Fax (632) 815 2102

ชื่อบริษัท	ถือหุ้นร้อยละ		ประเทศที่จดทะเบียนจัดตั้งและดำเนินการ	กิจกรรมหลัก	สถานที่ติดต่อ
	2561	2560			
RCL Agencies (India) Private Limited	55	55	อินเดีย	ตัวแทนเดินเรือ	608 - 611 A Wing, 6 th Floor, Dynasty Business Park Commercial Premises Co-Operative Society Ltd, Andheri Kurla Road, Andheri East, Mumbai 400059 India Tel (9122) 4946000
Asian Bulk Shipping Co., Ltd.	51	51	ไทย	ดำเนินกิจการเดินเรือ	30 th Fl. Panjathani Tower Bldg., 127/35 Ratchadapisek Road, Chongnonsi, Yannawa, Bangkok, Thailand Tel (662) 296 1096 Fax (662) 296 1098
RCL (Vietnam) Co., Ltd.	80	49	เวียดนาม	ตัวแทนเดินเรือ	10 th Floor, Unit 1001, SGGP Building, 436 - 438 Nguyen Thi Minh Khai St., Ward 5, Dist. 3, Ho Chi Minh City, Vietnam Tel (84-28) 38181522 Fax (84-28) 38181523
PT Daerah Indah Shipping	49	49	อินโดนีเซีย	ขนส่งทางทะเลและตัวแทนเดินเรือ	Plaza Sentral Building 6th flr Jln. Jend. Sudirman Kav. 47 Jakarta 12930, Indonesia Tel (62) 21 521 4808 Fax (62) 21 521 4801
Pu Chao Container Terminal Co., Ltd	49	49	ไทย	รับจ้างบริหารท่าเรือเพื่อขนถ่ายสินค้า	30 th Fl. Panjathani Tower Bldg., 127/35 Ratchadapisek Road, Chongnonsi, Yannawa, Bangkok, Thailand Tel (662) 296 1096 Fax (662) 296 1098
TIPS Co., Ltd.	22.22	22.22	ไทย	บริหารท่าเรือ	29 th Fl. Panjathani Tower Bldg., 127/34 Ratchadapisek Road, Chongnonsi, Yannawa, Bangkok, Thailand Tel 66 38 408 400 Fax 66 38 408 433
Jurong Districentre Pte Ltd.	15	15	สิงคโปร์	บริการคลังสินค้าให้เช่าและบริการลานพักตู้คอนเทนเนอร์	38 Tanjong Penjuru, CWT Logistics Hub 1, Singapore 609039 Tel (65) 62626888 Fax (65) 62612373
NH Prosperity Co., Ltd.	4.28	4.28	ไทย	บริการลานพักตู้คอนเทนเนอร์และคลังสินค้า	106 Moo 6 Bangkok-Chonburi Inter-City Motorway, Tubyao, Ladkrabang, Bangkok, Thailand Tel (662) 737 4561-9 Fax (662) 737 4551-2
*Regional Logistics Co., Ltd.	100	-	จีน	บริการโลจิสติกส์	Room 2604, Harbour Ring Plaza, No.18, Xi Zang Middle Road, Shanghai, China Tel (8621) 6132 4500 Fax (8621) 6132 4505
*RCL (Myanmar) Company Limited	65	-	เมียนมา	ตัวแทนเดินเรือ	#11-01, No. 422/426, Corner of Strand Road and Botahtaung Pagoda Road, Botahtaung Township, Yangon, Myanmar Tel (95-1)202065/(95-1)-202067/(95-1)202103

1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทฯ มีธุรกรรมรายการระหว่างกันกับบริษัท โจรสก จำกัด ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 25.2 ดังปรากฏในรายงานรายการระหว่างกัน ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ตามปกติธุรกิจ และได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

กลุ่มฯ ดำเนินธุรกิจให้บริการใน 3 สายธุรกิจหลัก ได้แก่

- (1) Shipper Owned Container หรือ SOC
- (2) Carrier Owned Container หรือ COC
- (3) การให้บริการที่สร้างมูลค่าเพิ่มในด้านโลจิสติกส์

ธุรกิจประเภท SOC ให้บริการขนส่งในเส้นทางระหว่างเมืองท่าหลักที่เป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้ากับเมืองท่าย่อยทั้งต้นทางและปลายทางที่อยู่ในละแวกใกล้เคียง ในธุรกิจประเภท SOC นั้น กลุ่มฯ จัดการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ให้แก่ลูกค้าที่มีตู้คอนเทนเนอร์ ลูกค้าในกลุ่มนี้ได้แก่ สายการบินเรือหลักหรือ Main Line Operator ที่ทำหน้าที่ขนส่งสินค้าระหว่างทวีป ผู้ประกอบการขนส่งที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง หรือ NVOCC ผู้ประกอบการขนส่งถึงบรรจุเคมีภัณฑ์ (ISO tank) และเจ้าของตู้สินค้า โดยกลุ่มฯ เป็นผู้ขนส่งตู้สินค้าเหล่านี้ระหว่างท่าเรือในเมืองท่าต่างๆ ในภูมิภาค

สำหรับ Main Line Operator แล้ว จำเป็นต้องมีผู้ประกอบการกองเรือฟัดเดอร์ที่ช่วยให้บริการขนส่งตู้สินค้าโดยรับตู้สินค้าจากเมืองท่าใกล้เคียงมาส่งที่เรือใหญ่ และในขณะเดียวกันก็รับตู้สินค้าจากเรือใหญ่กลับไปส่งยังเมืองท่าเล็กๆ เหล่านั้น การที่ Main Line Operator นิยมใช้เรือเดินสมุทรที่มีระวางขนาดใหญ่ขึ้นในการให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางการค้าระหว่างซีกโลกตะวันออกและตะวันตก การขนถ่ายสินค้าโดยกองเรือฟัดเดอร์จากเมืองท่าในละแวกใกล้เคียงสู่เรือใหญ่ให้เต็มลำเรือได้อย่างรวดเร็วและใช้เวลาเพียงช่วงสั้นๆ อยู่หน้าท่าเรือมีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่ง

ด้วยเหตุนี้ การที่กลุ่มฯ สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าประเภท Main Line Operator โดยเสนอบริการที่มีความถี่เกี่ยวกับการเดินเรือสูงเพื่อรับส่งสินค้าระหว่าง “เมืองท่าหลัก” และ “ท่าเรืออื่นๆ” ในภูมิภาค จึงถือเป็นภารกิจที่สำคัญของกลุ่มฯ ในธุรกิจประเภท SOC ในปัจจุบันกลุ่มฯ ให้บริการขนส่งสินค้าแบบฟัดเดอร์แก่เมืองท่าหลักต่างๆ ในภูมิภาค เช่น สิงคโปร์ ฮองกง และดูไบ

นอกจากธุรกิจประเภท SOC แล้ว กลุ่มฯ ให้บริการตู้คอนเทนเนอร์ของกลุ่มฯ กว่า 85,074 ทีอียู แก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้าโดยตรง ในเส้นทางเดินเรือที่กลุ่มฯ ดำเนินงานอยู่ นับจากช่วงต้นทศวรรษที่แล้ว ธุรกิจประเภท COC เติบโตอย่างมั่นคงในสัดส่วนที่สูงเป็นเวลาต่อเนื่องมาหลายปี

รายงานหลักที่สาม คือการให้บริการที่สร้างมูลค่าเพิ่มในด้านโลจิสติกส์ โดยในช่วงหลายปีที่ผ่านมา รายงานนี้เติบโตอย่างต่อเนื่อง เป็นธุรกิจที่ให้บริการตั้งแต่การดำเนินการพิธีศุลกากรและขนส่งสินค้าภายในประเทศไปสู่การจัดการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งรวมถึงการบริหารสินค้าคงคลังและการขนส่งสินค้าข้ามประเทศ ตลอดจนการจัดการและ

บริหาร “โซ่อุปทาน” หรือ Supply Chain ในประเทศต่างๆ กลุ่มฯ ออกแบบธุรกิจที่สร้างมูลค่าเพิ่มในลักษณะนี้เพื่ออำนวยความสะดวกและตอบสนองความต้องการในการขนส่งสินค้าอย่างครบวงจร

สำหรับสิทธิหรือข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจมีดังต่อไปนี้
บริษัท มีเรือ 5 ลำ ที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ชื่อเรือ	วันที่ได้รับการส่งเสริม	วันหมดอายุตามบัตรส่งเสริม
เรือศิริภูมิ	28 กุมภาพันธ์ 2556	27 กุมภาพันธ์ 2564
เรืออินทราภูมิ	22 มีนาคม 2556	21 มีนาคม 2564
เรืออดิภูมิ	30 พฤษภาคม 2561	26 พฤษภาคม 2569
เรือจาวภูมิ	25 กรกฎาคม 2561	24 กรกฎาคม 2569
เรือคุณาภูมิ	25 กรกฎาคม 2561	25 กรกฎาคม 2569

เรือที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนได้รับสิทธิตามสิทธิบัตรดังนี้

- (1) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมกำหนด 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น
- (2) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามมาตรา 31 ไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับการส่งเสริมยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น
- (3) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเรือ

นอกจากนี้ บริษัท ยังมีเรือ 10 ลำ คือ เรืออนันต์ภูมิ เรือปาณภูมิ เรืออิทธิภูมิ เรือรัฐภูมิ เรือศุภภูมิ เรือนันทภูมิ เรืออุรุภูมิ เรือวีระภูมิ เรือวนภูมิ และเรือศุทราภูมิ ขอบรับสิทธิตามพระราชกฤษฎีกาฉบับที่ 314 หลังจากสิ้นสุดการได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

สำหรับบริษัทเจ้าของเรือซึ่งเป็นบริษัทย่อยในสิงคโปร์ ได้แก่ บริษัท Regional Container Lines Pte. Ltd. ได้รับสิทธิยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลโดยไม่มีกำหนดระยะเวลา อีกทั้งเรือที่นำเข้าประเทศไม่ต้องเสียอากรขาเข้า

2.2 การตลาดและการแข่งขัน

ลักษณะการตลาด

แม้ว่ากลุ่มฯ จะมีบริษัทย่อยกระจายอยู่ตามประเทศต่างๆ ในภูมิภาค คือ ไทย สิงคโปร์ ชองกง มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐประชาชนจีน และอินเดีย ทำให้กลุ่มมีการจัดโครงสร้างรายได้ ทั้งแบ่งตามภูมิศาสตร์ และแบ่งตามบริษัท และบริษัทย่อย แต่ในความเป็นจริงแล้วกลุ่มฯ บริหารธุรกิจในรูปแบบเครือข่ายภูมิภาค (Regional Network) เพราะเป็นการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลระหว่างประเทศ มิได้เจาะจงเฉพาะประเทศใดประเทศหนึ่ง บางครั้งเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปถึง 4-5 เมืองท่าในหลายๆ ประเทศ ซึ่งเป็นการยากที่จะจำแนกรายได้ของเมืองท่าต่างๆ ให้สอดคล้องกับโครงสร้างรายได้ตามภูมิศาสตร์ การบริหารแบบเครือข่าย ทำให้กลุ่มฯ สามารถให้บริการ

ลูกค้าได้ทั่วถึงและมีประสิทธิภาพมากกว่า ขณะเดียวกันกลุ่มฯ มีกองเรือขนาดใหญ่ ทำให้สามารถให้บริการจำนวนเที่ยวเรือได้มากและสม่ำเสมอ เป็นการได้เปรียบเชิงกลยุทธ์เหนือคู่แข่ง

ในกรณีลูกค้าประเภทสายการเดินเรือหลัก หรือ Main Line Operators (SOC) กลุ่มฯ ใช้วิธีจัดจำหน่ายตรง ส่วนลูกค้าประเภทผู้ผลิตโดยตรง (COC) จะใช้วิธีจัดจำหน่ายผ่านตัวแทน ในประเทศที่มีปริมาณสินค้าเข้าออกมาก กลุ่มฯ จะจัดตั้งบริษัทย่อย / บริษัทร่วมทำหน้าที่ตัวแทน แต่ถ้ามีปริมาณสินค้าน้อย กลุ่มฯ จะแต่งตั้งตัวแทนในประเทศนั้นๆ และจ่ายค่าบริการจัดการตามยอดขาย ตัวแทนแต่งตั้งรายใดมีผลงานไม่ดี และ/หรือ ผิดสัญญา กลุ่มฯ สามารถบอกเลิกสัญญาการเป็นตัวแทนแต่งตั้งได้ ปัจจุบัน กลุ่มฯ ใช้ตัวแทนแต่งตั้งค่อนข้างน้อย ส่วนใหญ่เป็นบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมของกลุ่มฯ

ในแง่ของจำนวนระวางบรรทุกในปี 2561 ลูกค้าร้อยละประมาณ 41.2 (จำนวนระวางบรรทุก 869,325 ทีอียู) เป็นสายการเดินเรือหลัก Main Line Operator (SOC) และลูกค้าร้อยละ 58.8 (จำนวนระวางบรรทุก 1,241,574 ทีอียู) เป็นผู้ผลิตโดยตรง (COC) สินค้าที่รับขนส่งมีความหลากหลายและแตกต่างกันในแต่ละเส้นทางเดินเรือ สินค้าที่กลุ่มฯ รับขนส่งมีทั้งสินค้าเกษตรกรรมและสินค้าอุตสาหกรรม สินค้าวัตถุดิบ สินค้าสำเร็จรูปและสินค้าสำเร็จรูป

ภาวะการแข่งขัน

เนื่องจากเมืองท่าต่างๆ ภายในภูมิภาคใช้นโยบายเสรี ทำให้เรือสินค้าสามารถเข้าเทียบท่าและใช้บริการตามท่าเรือต่างๆ ได้ จึงเป็นการง่ายที่จะเกิดผู้ประกอบการรายใหม่ๆ แต่ความสำเร็จในการประกอบการย่อมขึ้นอยู่กับความได้เปรียบทางด้านการตลาด การเงิน การบริหาร และการเดินเรือ โดยปกติแล้วเส้นทางเดินเรือใดที่มีโอกาสทำกำไรได้มากมักจะมีคู่แข่งเพิ่มขึ้นมาก แต่เมื่อโอกาสในการทำกำไรลดลงคู่แข่งจะลดน้อยลงไปด้วย สำหรับแนวโน้มการพัฒนาและการเจริญเติบโตในอุตสาหกรรมขนส่งแบบพหุคูณนั้น มีการพัฒนาเครือข่าย การให้บริการในรูปแบบของการขนส่งต่อเนื่อง (Multimodal Transport) หมายถึงการบริการขนส่งที่ครอบคลุมตั้งแต่ต้นทางที่อยู่ของผู้ขายไปยังปลายทางที่อยู่ของผู้ซื้อ โดยรวมถึงการขนส่งทางบกและทางรถไฟ เป็นต้น

ธุรกิจการเดินเรือขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์จึงเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันสูงและขึ้นกับอุปสงค์และอุปทานของสินค้าและจำนวนเรือเป็นหลัก ทั้งนี้ในระยะหลายปีที่ผ่านมา ปริมาณการเติบโตของการค้ากระจุกตัวอยู่เฉพาะในภูมิภาคเอเชีย ทำให้ภูมิภาคเอเชียมีการเติบโตมากเป็นอันดับหนึ่งของโลก ถึงแม้เศรษฐกิจในยุโรปและสหรัฐอเมริกาปรับตัวดีขึ้นบ้างก็ตาม ทำให้สายการเดินเรือข้ามทวีปต่างนำเรือขนาดใหญ่เข้ามาให้บริการในภูมิภาคเอเชียแข่งขันกับผู้ประกอบการสายเรือฟีดเดอร์โดยตรง ประกอบกับมีเรือใหม่เข้ามาให้บริการในตลาดเพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดการแข่งขันซึ่งกดดันอัตราค่าระวางผันผวน ในขณะที่ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นได้ส่งผลกระทบต่อรายได้ของกลุ่มฯ

2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

จำนวนเรือและกำลังบรรทุกรวม

เรือคอนเทนเนอร์เป็นทรัพย์สินสำคัญที่กลุ่มฯ ใช้ให้บริการขนส่งสินค้าแก่ลูกค้า ณ สิ้นปี 2561 กลุ่มฯ เป็นเจ้าของเรือรวมทั้งหมด 37 ลำ และมีการทำสัญญาเช่าเรือ (Charter-in vessel) มาเสริมระวางอีก 13 ลำ กำลังผลิตและจำนวนบรรทุกรวมระหว่างปี 2559-2561 สรุปได้ดังนี้

	2561	2560	2559
กำลังผลิต (Capacity)	1,702,338	1,601,803	1,549,091
จำนวนบรรทุก (Teu)	2,110,899	1,901,821	1,781,816
อัตราการใช้กำลังผลิต (Load Factor)	124%	119%	115%

โดยปกติแล้วการทำสัญญาเช่าเรือเรือ ไม่ว่าจะเป็นการเช่าเรือของกลุ่มฯ ออกไป หรือ การเช่าเรือเรือจากภายนอกเข้ามาให้บริการตามความจำเป็นทางธุรกิจ จะกำหนดระยะเวลาตามที่ตกลงกัน อัตราค่าเช่าเรือเรือจะคงที่ตลอดอายุสัญญา เมื่อมีการต่อสัญญาใหม่จะมีการทบทวนอัตราค่าเช่าเรือเรือที่สอดคล้องกับสภาวะตลาด โดยปกติในการทำสัญญาเช่าเรือเรือ เจ้าของเรือจะเป็นผู้จัดหาลูกเรือ จ่ายค่าบำรุงรักษาซ่อมแซมและค่าประกันภัยสำหรับตัวเรือและลูกเรือ สัญญาเช่าเรือเรือดังกล่าวจะระบุชื่อของคู่สัญญา ระยะเวลาของสัญญา อัตราค่าเช่าเรือเรือต่อวันเป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ ตามหลักสากล และสถานที่ส่งมอบเรือ เป็นต้น

วัตถุดิบเหลือใช้ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ในปัจจุบันทางกลุ่มฯ ไม่มีปัญหาเกี่ยวกับวัตถุดิบเหลือใช้ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยปกติแล้ววัตถุดิบเหลือใช้ที่เกิดขึ้นเรือซึ่งได้แก่ กากน้ำมัน (Oil residue) ของโสโครก (Sewage) และขยะต่างๆ (Garbage) ถูกทำการกำจัดตามวิธีการที่กำหนดโดยรัฐชายฝั่งและตรงตามมาตรฐานสากลในการกำจัดขยะ นอกจากนั้นแล้ว เรือปฏิบัติตามข้อบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศโดยไม่ทิ้งของเสียจากเรือลงสู่ทะเล เรือทุกลำได้รับการรับรองจากรัฐบาลของประเทศที่เรือชักธงหรือสถาบันรับรองมาตรฐานเรือว่า การจัดเก็บของเสีย การกำจัดของเสีย และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องเป็นไปตามข้อบังคับสากล นอกจากนี้กลุ่มฯ ได้ซื้อประกันภัยคุ้มครองความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมของเรือทุกลำจากการเกิดอุบัติเหตุอีกด้วย

2.4 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

ไม่มี

3. ปัจจัยความเสี่ยง

คณะกรรมการกลุ่มฯ ได้ใช้แนวทางบริหารความเสี่ยงที่ดำเนินการครอบคลุมทั้งแนวตั้ง (ตั้งแต่ระดับบริหารลงไปถึงระดับปฏิบัติ) และแนวนอน (สายงานหลักและสายงานสนับสนุน) โดยจัดตั้งคณะกรรมการย่อย ได้แก่ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วย รองกรรมการผู้จัดการ (ปฏิบัติการ) รองกรรมการผู้จัดการ (ธุรกิจ) และรองกรรมการผู้จัดการ (บัญชีการเงินและเทคโนโลยีสารสนเทศ) ซึ่งเป็นผู้บริหารระดับสูงที่รับผิดชอบต่อการขับเคลื่อนธุรกิจและบรรเทาความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องในสายงานของตน คณะกรรมการย่อยชุดนี้ได้ระบุความเสี่ยงสำคัญ 3 ด้านที่อาจส่งผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงานของกลุ่มฯ อันได้แก่ ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ

1. ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

ความเสี่ยงจากสภาวะเศรษฐกิจและสภาวะตลาด

ในฐานะที่กลุ่มฯ เป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลประเภทตู้ขนส่งสินค้า ทั้งประเภทกองเรือฟิวดอร์ ที่ขนส่งสินค้าระหว่างเมืองท่าย่อยในภูมิภาคกับเมืองท่าหลักที่เป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าของภูมิภาคให้แก่สายการบินหลักๆ ของโลก และให้บริการสายการบินเรือประเภทประจำเส้นทางที่ให้บริการโดยใช้ตู้ขนส่งสินค้าของกลุ่มฯ เอง ความสำเร็จทางธุรกิจและผลประกอบการของกลุ่มฯ จึงขึ้นอยู่กับเสถียรภาพของปริมาณการค้าระหว่างประเทศและปริมาณการค้าในภูมิภาค การถดถอยของเศรษฐกิจมหภาคและการลดลงของกิจกรรมการค้าในเมืองท่าต่างๆ ที่กลุ่มฯ ประกอบการอยู่ย่อมมีผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งสินค้าและกดดันอัตราค่าระวางให้ลดลง

สำหรับปี 2562 เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มชะลอตัวเล็กน้อยจากร้อยละ 3.7 ในปี 2561 เป็นร้อยละ 3.5 สืบเนื่องมาจากชะลอตัวของสหรัฐฯ และต่อเนื่องมาถึงการชะลอตัวในจีน แต่ด้วยการเติบโตทางเศรษฐกิจยังมีต่อเนื่องในประเทศที่พัฒนาแล้วส่วนใหญ่ เราองหากการเพิ่มขึ้นของตลาดแรงงานอย่างต่อเนื่อง อัตราเงินเฟ้อพื้นฐานที่ค่อยๆ เพิ่มขึ้น และในหลาย ๆ กรณีเกี่ยวข้องกับอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น รวมไปถึงสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกา – จีนและกรณีการถอนตัวออกจากสหภาพยุโรปของสหราชอาณาจักร (Brexit) อาจส่งผลกระทบต่ออย่างมากต่อการค้าโลก

อย่างไรก็ดีทางกลุ่มฯ ได้ทำงานอย่างหนักที่จะรับมือกับสถานการณ์เลวร้ายที่อาจเกิดขึ้น และปรับกลยุทธ์ทางธุรกิจให้ทันสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา แม้ว่าการดำเนินมาตรการต่างๆ ของกลุ่มฯ อาจกระทำได้เพียงในขอบเขตที่จำกัด ในสภาวะเศรษฐกิจโลกตกต่ำและตลาดการค้ามีความผันผวน กลุ่มฯ คงแสวงหาช่องทางที่จะปรับปรุงและรักษาส่วนแบ่งตลาดที่มี รวมทั้งโอกาสการค้าในตลาดใหม่ๆ กลุ่มฯ พยายามอย่างเต็มที่ที่จะลดความเสี่ยงด้านนี้ด้วยการพัฒนาประสิทธิภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

การแข่งขันด้านอัตราค่าระวาง

การแข่งขันด้านอัตราค่าระวางกลายเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญประการหนึ่งสำหรับธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล อัตราค่าระวางได้รับผลกระทบโดยตรงจากปัจจัยต่างๆ เช่น อัตราเติบโตของการค้าโลก การขาดสมดุลการค้าทางด้านอุปสงค์และอุปทานในภาคส่งออกและนำเข้าในแต่ละประเทศ ซึ่งกลุ่มฯ ไม่อาจหลีกเลี่ยงผลกระทบดังกล่าวได้ กลุ่มฯ ได้กำหนดนโยบายที่จะพัฒนาความสัมพันธ์กับลูกค้า ให้เข้มแข็งยิ่งขึ้นเพื่อลดผลกระทบของความเสียดังกล่าว

ความไม่สมดุลของอุปสงค์และอุปทาน

สภาวะตลาดที่ไม่ปกติ อันได้แก่ การลดลงอย่างมากของกิจกรรมการค้าโลกและในภูมิภาคนี้ ส่งผลให้ความต้องการและปริมาณขนส่งสินค้าลดลง อย่างรุนแรง การขาดสมดุลของปริมาณสินค้าในภาคส่งออกและนำเข้าในแต่ละประเทศก็เป็นความเสี่ยงของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล ในสภาพแวดล้อมที่ไม่อานวยเมื่อตลาดการขนส่งขาดสมดุลของอุปสงค์และอุปทาน ประกอบกับมีกำลังขนส่งส่วนเกินในอุตสาหกรรม ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลจำเป็นต้องปรับลดอัตราค่าระวาง และเผชิญกับการแข่งขันอย่างรุนแรงทั้งในกลุ่มผู้ประกอบการสายการบินเรือหลักและในกลุ่มผู้ประกอบการกองเรือฟิวดอร์ ทั้งหมดนี้ได้บีบให้ผู้ประกอบการจำต้องรับอัตราค่าที่ต่ำลง นอกจากการแข่งขัน

ทางด้านอัตราค่าระวางที่ต่ำแล้ว กลุ่มฯ จำเป็นต้องบริหารความไม่สมดุลของอุปสงค์และอุปทานของผู้สินค้าตามเมืองท่าในเครือข่ายบริการ ให้มีต้นทุนทำการที่ต่ำสุด

กลุ่มฯ ตระหนักถึงความท้าทายเหล่านี้ และได้ดำเนินมาตรการหลายประการเพื่อลดความเสี่ยง การติดตามและควบคุมต้นทุนค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวดยังคงเป็นกลไกสำคัญที่จะสร้างความมั่นใจว่ากลุ่มฯ สามารถสร้างผลกำไร และฐานการประกอบการที่มั่นคงสำหรับการขยายงานในอนาคต

ความเสี่ยงเรื่องราคาน้ำมัน

ราคาน้ำมันที่ลดลงเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเล เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนการดำเนินงานที่มีสัดส่วนสูงเมื่อเทียบกับต้นทุนการขนส่งโดยรวม ที่ผ่านมา กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลใช้วิธีเรียกเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มตามการปรับขึ้นของราคาน้ำมัน (Bunker Surcharge) จากลูกค้าผู้ใช้บริการ เพื่อลดผลกระทบต่อต้นทุนดำเนินงานของผู้ประกอบการ อย่างไรก็ตาม การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเพิ่มจำเป็นต้องพิจารณาภาวะแวดล้อมทางการตลาดประกอบด้วยเช่นกัน

ในส่วนของราคาน้ำมัน ทางกลุ่มฯ ได้ป้องกันความเสี่ยงโดยการทำสัญญาซื้อน้ำมันไว้ล่วงหน้าในปริมาณที่ไม่เกินกว่าที่ได้กำหนดในนโยบายของกลุ่มฯ นโยบายการซื้อน้ำมันล่วงหน้าผสมผสานกับการซื้อน้ำมัน ณ ราคาตลาดปัจจุบันทำให้ต้นทุนราคาน้ำมันของกลุ่มฯ ลดความผันผวนลง

ในปี 2561 กลุ่มบริษัทฯ ยังคงให้ความสำคัญกับการประหยัดน้ำมัน ในขณะเดียวกันก็อิงกับเกณฑ์การปรับปรุงเพื่อการพัฒนาประสิทธิภาพท่าเรือ ทีมปฏิบัติการเรือของเรามีจุดมุ่งหมายที่จะเข้าเทียบท่าเรือในระยะเวลานั้นๆ ในกรณีที่ได้ เพื่อให้เรือแล่นในความเร็วที่ประหยัดน้ำมันที่สุด เป็นผลให้มีการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงน้อยลง

2. ความเสี่ยงทางการเงิน

ความเสี่ยงเรื่องอัตราค่าเงิน

รายได้ของกลุ่มฯ ผูกกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ ผ่านกลไกการกำหนดอัตราค่าระวาง เป็นจำนวนเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ ในขณะที่รายได้จากการเดินเรือเรียกเก็บในสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ หรือในสกุลเงินท้องถิ่นของเมืองท่าขนถ่ายสินค้าตามจำนวนเทียบท่าของอัตราค่าระวางที่กำหนดไว้ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ ต้นทุนดำเนินการส่วนใหญ่จ่ายเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ และสกุลเงินท้องถิ่นของเมืองท่าหลัก (เช่น สกุลเงินบาทและสกุลเงินเหรียญสิงคโปร์) สินทรัพย์หลักของกลุ่มฯ คือ เรือคอนเทนเนอร์ การซื้อขายเรือสินค้าประเภทนี้ต่างกระทำในสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ นอกจากนี้ เงินกู้ส่วนใหญ่ของกลุ่มฯ ที่ใช้สนับสนุนการจัดซื้อเรือสินค้าและสินทรัพย์ถาวร ก็เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ เช่นกัน

ดังนั้น ความผันผวนของค่าเงินจะไม่ส่งผลกระทบต่อกระแสเงินสดที่กลุ่มฯ ได้จากการดำเนินงานแม้ว่าความผันผวนดังกล่าวอาจส่งผลด้านการแปลงค่าในทางบัญชีต่อการเงินของกลุ่มฯ จากสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ มาเป็นเงินบาทของไทย ทั้งนี้เป็นเพราะกิจการของกลุ่มฯ มีลักษณะของการปกป้องความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนในตัวอยู่แล้ว

ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

ด้วยลักษณะของการประกอบธุรกิจที่ต้องมีหนี้สินระยะยาวเพื่อใช้ในการสนับสนุนการซื้อเรือสินค้า กลุ่มฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยในตลาด เพื่อบรรเทาความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตรา

ดอกเบี้ยที่มีผลต่อเงินกู้ระยะยาว ทางกลุ่มฯ ได้บริหารต้นทุนดอกเบี้ยโดยใช้วิธีผสมผสานระหว่างอัตราดอกเบี้ยแบบคงที่และแบบลอยตัว

กลุ่มฯ มีหนี้สินที่เป็นเงินกู้ยืมทั้งระยะสั้นและระยะยาว ณ สิ้นปี 2561 จำนวน 4.2 พันล้านบาท สัดส่วนสินเชื่้อัตราดอกเบี้ยแบบคงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 หรือจำนวน 476 ล้านบาทเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ส่วนที่แปลงเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่แม้ว่าจะชำระคืนเงินกู้ในปี 2561 แล้ว อย่างไรก็ตาม เพื่อบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดจากแนวโน้มการปรับตัวสูงขึ้นของอัตราดอกเบี้ย ได้มีความพยายามปรับเพิ่มสัดส่วนเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่เนื่องจากจำนวนเงินกู้ส่วนมากยังคงมีอัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัว

ความเสี่ยงทางด้านมูลค่าเรือ

เรือเป็นสินทรัพย์หลักของกลุ่มฯ ที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจ มูลค่าของเรือจะปรับตัวไปตามสถานะเศรษฐกิจของโลก ในภาวะที่เศรษฐกิจโลกสดใส หรือ กล่าวอีกนัยหนึ่งว่า มีปริมาณอุปสงค์มากกว่าอุปทาน มูลค่าของเรือก็จะปรับตัวสูงขึ้น ในทางตรงกันข้าม ในภาวะที่เศรษฐกิจถดถอย มูลค่าเรือก็จะลดต่ำลง

ความเสี่ยงทางการจัดหาแหล่งเงินทุน

วิกฤตทางด้านเศรษฐกิจและการเงินในหลายปีที่ผ่านมา ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล และการจัดหาแหล่งเงินทุน อย่างไรก็ตาม ทางกลุ่มฯ สามารถจัดหาแหล่งเงินทุนภายในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยได้รับความสนับสนุนเป็นอย่างดีจากสถาบันการเงิน

3. ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ

ความเสี่ยงด้านบริหารจัดการกองเรือ

การบริหารความเสี่ยงได้จัดทำขึ้นด้วยกระบวนการที่เป็นระบบและมีขั้นตอน โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือรวมถึงการรักษาชีวิต สุขภาพ สิ่งแวดล้อม และทรัพย์สิน โดยมีการกำหนดตัวชี้วัดการประเมินความเสี่ยงในแต่ละเรื่องและการจัดการที่เหมาะสมกับความเสี่ยงเหล่านั้นอย่างมีประสิทธิภาพทั้งบนเรือและบนท่าเทียบเรือ การบริหารความเสี่ยงเป็นการเตือนล่วงหน้าให้ผู้ปฏิบัติงานบนเรือใช้มาตรการที่เหมาะสมและเพียงพอในการทำงาน

สำหรับการประเมินความเสี่ยงและการปฏิบัติงานด้วยความปลอดภัยนั้น ทางกลุ่มฯ ได้จัดทำคู่มือเพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานตามมาตรฐานที่เรียกว่า “หลักการทำงานที่ปลอดภัยของผู้ทำงานบนเรือ” (Code of Safe Working Practices for Merchant Seaman) และหลักปฏิบัติที่ถูกต้องต่างๆ ในอุตสาหกรรมเดินเรือ กลุ่มบริษัทฯ พบว่ามีความเสี่ยงเรื่องความปลอดภัยในการทำงานของบุคลากรบนเรือและความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ความเสี่ยงที่เราคาดการณ์ในปี 2562 มีดังนี้

การเดินเรือ (เรือโดนกัน) - จากสถิติพบว่ามีจำนวนอุบัติเหตุจากการโดนกันของเรือในภูมิภาคนี้สูงมาก และไม่สามารถคาดการณ์ผลของความเสียหายต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายหลังได้ สภาพการจราจรในท้องน้ำที่หนาแน่น และสภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวยในเขตท่าเรือขนาดใหญ่เป็นสาเหตุหลักที่ส่งผลต่อความเสี่ยงในการเดินเรือ

การบาดเจ็บจากการทำงานของลูกเรือ - ถึงแม้ว่าเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหารของเรือและนายเรือจะ ทำการ ประเมินความเสี่ยงก่อนการทำงานอย่างรอบคอบ และนำมาตรการเพิ่มเติมต่างๆ มาใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อลดและ บรรเทาสาเหตุที่จะทำให้เกิดการบาดเจ็บแล้วก็ตาม ยังคงมีรายงานเรื่องลูกเรือบาดเจ็บจากการทำงาน โดยอุบัติเหตุ ซึ่งส่งผลให้เกิดการปฏิบัติงานล่าช้า

แผนบริหารกองเรือมีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาระบบการบริหารเรื่องความปลอดภัยให้ดีขึ้น ทั้งการนำ มาตรการต่างๆ ที่เหมาะสมมาใช้ และการทบทวนกระบวนการทำงานต่างๆ ที่กำลังใช้อยู่ กลุ่มบริษัทยังได้จัดทำ การฝึกสอนให้กับบุคลากรในบริษัทอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มพูนเรื่องทักษะในการบริหารความปลอดภัย และมีความพร้อม ในการปฏิบัติในภาวะฉุกเฉินต่างๆ รวมทั้งยังทำการฝึกสอนบนเรือและมีการฝึกอบรมภายในบริษัทอย่างต่อเนื่อง

ความเสี่ยงในการจัดการความหนาแน่นของท่าเรือ

ด้วยความที่ท่าเรือทั่วโลกเผชิญกับความท้าทายมากมายในการดำเนินงานแต่ละวัน ความท้าทายเหล่านี้ นำไปสู่ความเสี่ยงและผลกระทบที่คาดไม่ได้ต่อบริษัทต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือและอาคารผู้โดยสาร ที่ ดำเนินงานในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก ซึ่งรวมถึงท่าเรือหลักในเครือข่ายเส้นทางเดินเรือของบริษัทฯ เช่น ในจีนไทย และ ฟิลิปปินส์ เพื่อให้แน่ใจว่าบริการของเราดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล RCL ให้ความสำคัญอย่างยิ่ง ต่อ SOP ซึ่งเกี่ยวกับกระบวนการจัดการของการจัดการในการดำเนินงานของท่าเรือปลายทาง และการบริหารความ เสี่ยง

ความเสี่ยงในการบริหารการจัดการบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ลงบนเรือ

การวางแผนการจัดระวาง บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ลงบนเรือเป็นหัวใจสำคัญของการปฏิบัติการของเรือขนส่ง ตู้สินค้า คุณภาพของการปฏิบัติงานเพื่อให้เรือสามารถบรรทุกสินค้าได้มากที่สุดและเรือยังมีความปลอดภัยอยู่ ตลอดเวลาและตลอดเกี่ยวกับการขนส่งในทุกๆ เมืองท่า จะส่งผลต่อประสิทธิภาพในการทำงาน เพราะการวางแผนการ บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์นั้นมีความซับซ้อนสูง ต้องใช้ทักษะ ความคิดและการพิจารณาเป็นเวลานานในการทำงาน นี้ ซึ่งอาจทำให้ผู้ปฏิบัติงานเกิดความเหนื่อยล้าหรือประสิทธิภาพลดลง

การจัดระวางตู้สินค้าอันตรายบรรทุกบนเรือ - การบรรจุสินค้าอันตรายในตู้คอนเทนเนอร์เพื่อบรรทุกลงบน เรือในการขนส่งทางทะเลนั้น จะต้องระบุประเภทของสินค้าอันตรายนั้นๆ ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ตามกฎหมายและ แบ่งย่อยลงไปตามชนิด เพื่อให้เป็นไปตามหมายเลขมาตรฐานสากล UN (United Nation Number) และจะต้อง ปฏิบัติจัดระวางเรือให้เป็นไปตาม IMDG CODE, (International Maritime Dangerous Goods, กฎมาตรฐานใน การบรรทุกสินค้าอันตรายเพื่อขนส่งทางทะเล) ทั้งนี้ การจัดระวางบรรทุกยังต้องมีการแยกประเภท การจัดระวาง ของสินค้าอันตรายระหว่างกัน ให้เป็นไปตามกฎหมายเพื่อขนส่งทางทะเลดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าสินค้าอันตรายนั้นๆ จะไม่บรรทุกอยู่ในที่ที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมายของการบรรทุกสินค้าอันตรายทางทะเล

ความเสี่ยงในการบริหารจัดการเมื่อเรือเผชิญกับสภาพอากาศที่เลวร้าย

“คลื่นลมและทะเลสงบ” คือสิ่งที่นักเดินเรือปรารถนา เมื่อนักเดินเรือออกเดินทางในมหาสมุทร อย่างไรก็ตาม ธรรมชาติเป็นสิ่งที่ไม่แน่นอน และบางครั้งสภาพอากาศที่เลวร้ายหรือพายุในมหาสมุทรอาจส่งผลกระทบต่อการเดินทาง โดยไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้ ถึงแม้ว่าจะมีวิธีปฏิบัติในการส่งข้อมูลของการพยากรณ์อากาศ ไปที่เรือเพื่อใช้

ในการหลบหลีกพายุ โดยการเปลี่ยนเส้นทางหรือใช้ความเร็วในการหลีกเลี่ยง แต่นักเดินเรือก็ยังคงต้องเคยเจอกับพายุและสภาพอากาศที่เลวร้ายที่เกิดขึ้นกับการเดินเรือทุกคน

เวลาที่มี ในการเตรียมการบนเรือก่อนเผชิญสภาพอากาศที่เลวร้าย ก็ถือเป็นปัจจัยสำคัญในการรับมือกับสถานการณ์ ถ้ามีการเตือนล่วงหน้าในเวลาที่เหมาะสม นักเดินเรือก็จะสามารถเตรียมพร้อมที่จะรับมือได้เป็นอย่างดี แต่ถ้าระยะเวลาการเตือนกระชั้นชิด หรือมีพายุ คลื่นลมที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด การจัดการบนเรือที่เหมาะสมเพื่อจะรับมือกับสถานการณ์นั้นๆ คงต้องขึ้นอยู่กับความรู้ความสามารถ การฝึกอบรม ทักษะและความพยายามของลูกเรือบนเรือทุกคน

4.ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 ทรัพย์สินถาวรหลัก

เรือเดินทะเลและอุปกรณ์

ณ สิ้นปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีเรือเดินทะเลรวมทั้งหมด 37 ลำและอุปกรณ์ มีมูลค่าสุทธิตามบัญชีเท่ากับ 12,950 ล้านบาท (บริษัทฯ เป็นเจ้าของ 15 ลำ และบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ 22 ลำ) เรือเดินทะเลเป็นเรือยนต์ขนาดบรรทุกระหว่าง 388 – 2,732 ตี้อยู่ มีเคบเวทตันระหว่าง 4,827 – 38,968 ตัน ใช้ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สำหรับสินค้าทั่วไปและตู้สำหรับบรรจุสินค้าที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิ (Reefer) ทางทะเลภายในภูมิภาคและภูมิภาคใกล้เคียง

ณ สิ้นปี 2561 เรือของบริษัทฯ และบริษัทย่อย 20 ลำ มีภาระจำนองในการค้ำประกันเงินกู้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยจำนวน 3,182 ล้านบาท

ในปลายปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อยในสิงคโปร์ได้จัดให้มีการประเมินราคาเรือเดินทะเล โดยผู้ประเมินราคาอิสระ

ที่ดินและอาคาร

บริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นเจ้าของอาคารสำนักงาน 3 แห่ง เพื่อใช้เป็นสำนักงานดำเนินงานใน กรุงเทพฯ ยฮ่องกง และสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีของอาคารสำนักงาน พร้อมสิ่งปรับปรุงอาคาร รวม 307 ล้านบาท

ที่ตั้งสำนักงานในกรุงเทพฯ อยู่ที่ เลขที่ 127/35 อาคารปัญญานิทาวเวอร์ ชั้น 30 ถนนรัชดาภิเษก แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120 มีพื้นที่ขนาด 1,059 ตารางเมตร ไม่มีภาระจำนอง

ที่ตั้งสำนักงานในฮ่องกง อยู่ที่ เลขที่ 9 ถนน Des Voeux West ชั้น 11 มีพื้นที่ขนาด 6,884 ตารางฟุต มีภาระจำนอง

ที่ตั้งสำนักงานในสาธารณรัฐประชาชนจีน อยู่ที่ เลขที่ 18 ถนน Xi Zang Middle ชั้น 26 อาคาร Harbour Ring เขต Huangpu เซี่ยงไฮ้ มีพื้นที่ขนาด 1,269 ตารางเมตร มีภาระจำนอง

4.2 นโยบายการลงทุน

บริษัทมีเงินลงทุนในบริษัทย่อย รวมจำนวน 13 บริษัท และลงทุนในบริษัทร่วมที่ดำเนินงานในประเทศไทย อีก 3 บริษัท

นโยบายในการลงทุนของบริษัทจะเป็นการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจขนส่งทางทะเลเป็นหลัก

4.3 การประเมินทรัพย์สิน

บริษัทและบริษัทย่อยจัดให้มีการประเมินราคาเรือเดินทะเล โดยผู้ประเมินราคาอิสระ ทั้งนี้ บริษัทฯ กำหนดให้ใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุด ซึ่งเหมาะสมกับทรัพย์สิน

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ไม่มี

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

ชื่อบริษัท	บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)
เลขทะเบียนบริษัท	0107536000021
ประกอบธุรกิจ	บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลแบบฟีดเดอร์ และการค้าระหว่างประเทศ ภายในภูมิภาคเอเชีย
สำนักงานใหญ่	เลขที่ 127/35 ชั้น 30 อาคารปัญญานิทาวเวอร์ ถนนรัชดาภิเษก แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร 10120
โทรศัพท์	0 2296 1096
โทรสาร	0 2296 1098
Website	http://www.rclgroup.com
จำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว	828,750,000 หุ้น (หุ้นสามัญ) ราคาหุ้นละ 1.00 บาท



นายทะเบียนหลักทรัพย์	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด 93 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ 0 2009 9999 โทรสาร 0 2009 9991
ผู้สอบบัญชี	สำนักงาน เอ.เอ็ม.ที. แอสโซซิเอท 491/27 อาคารสีลม พลาซ่า ถนนสีลม บางรัก กรุงเทพฯ 10500

สำนักงานและตัวแทน อาร์ ซี แอล ในต่างประเทศ

ประเทศ	เมือง	ชื่อบริษัท	เบอร์โทรศัพท์	เบอร์แฟกซ์
บังกลาเทศ	จิตตะกอง	Integrated Transportation Services Limited (ITSL)	(880) 31 713 147-8	(880) 31 710 847
กัมพูชา	พนมเปญ	Arrow Shipping Agency Co., Ltd.	(855-23) 880 241/ 242	(855-23) 885 706 / 607
	เมืองพระสีหนุ	Arrow Shipping Agency Co., Ltd.	(855-34) 933 748	(855-34) 933 749
จีน	ซิงเต่า	Regional Container Lines Shipping Co., Ltd.	(86532) 8668 5577	(86532) 8668 1966 / 1977
	เทียนจิน	Regional Container Lines Shipping Co., Ltd.	(86-22) 23174001	(86-22) 23174010
	ฝางเจิง	China Ocean Shipping Agency Fangcheng	(86770) 2822556	(86770) 6102204
	กวางโจว	Regional Container Lines Shipping Co., Ltd.	(8620) 8363 3236	(8620) 8363 4004
	เซินเจิ้น	Regional Container Lines Shipping Co., Ltd.	(86755) 2518 1150	(86755) 2518 1495 / 1572
	เซี่ยเหมิน	Regional Container Lines Shipping Co., Ltd.	(86592) 239 8011	(86592) 239 8001 / 8002
	หนิงปัว	Regional Container Lines Shipping Co., Ltd.	(86574) 2787 2882	(86574) 2787 2808
	เหวินโจว	Wenzhou Zheyuan Shipping Agency Co. Ltd.	(86577) 8893 862	(86577) 8893 862
	จี่หนิง	Zhejiang Xinggang International Shipping Agency Co. Ltd.	(86574) 8773 2879	(86574) 8773 2879
	เซี่ยงไฮ้	Regional Container Lines Shipping Co., Ltd.	(86-21) 6132 4500	(86-21) 61324523
ฮ่องกง	ฮ่องกง	Regional Container Lines (H.K.) Limited	(852) 2526 3318	(852) 2537 5463 / 5452
อินเดีย	เจนไน	Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd.	(91 44) 42961600	(91 44) 42961688
	บังกาลอร์	Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd.	(91 80) 25582096	(91 80) 25589737
	ไฮเดอราบาด	Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd.	(91 40) 4904 5678	(91 40) 49045688
	วิสาขปัตนัม	Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd.	(91891) 4546444	(91891) 4546455
	สัลเดย์	Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd.	(9133) 66152900	(9133) 22892172
	ทูลีโคริน	Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd.	(91 461) 425 2680	(91 461) 425 2681
	โคชิน	Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd.	(91 484) 266 2166	(91 484) 266 8085
	โกลกาตา	Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd.	(91 33) 3052 7058-59	(91 33) 2289 2172
	ไวแชน	Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd.	(91 891) 4546 444	(91 891) 4546 455
	มุมไบ	RCL Agencies (India) Pvt. Ltd.	(91 22) 49426000 / 6002	-
	นิวเดลี	Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 11) 26361834/35	-
	กูเธิยา	Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 161) 5025 467/8/5055 480/84	-
	อัมคราบาด	Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 79) 6622 6622	-
	ชัยปุระ	Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 141) 2221 061/71/81	-
	วาโศดรา	Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 265) 6626 116/6161	-
	สาชีรา	Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 261) 234 0028 / 29	-
	พิทาวัพ	Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 2794) 286 327	-
	ราชโกฏี	Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 281) 257 6603/257 6604	-
	มุนดรา	Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 2838) 259 146/41/42	-
อินโดนีเซีย	จาการ์ตา	PT Bhum Mulia Prima	(6221) 521 4808	(6221) 521 4801 / 802
	เมดาน / เบลารัน	PT Bintika Bangunusa	(6261) 845 5883	(6261) 846 2909/844 5808
	ซูราบายา	PT Bhum Mulia Prima	(6231) 534 3998	(6231) 532 8359
	ปาเล็มบัง	PT Bintika Bangunusa	(62-711) 716 380	(62-711) 716 379
อิรัก	อุม คาร์ซาร์	Sharaf Shipping Company Iraq	(965) 2576 5923	(965) 2576 5925
เกาหลีใต้	โซล	Chun Jee Shipping Co., Ltd	(822) 3455 1606	(822) 3455 1615
	ปูซาน	Chun Jee Shipping Co., Ltd	(8251) 468 2937	(8251) 468 6791
คูเวต	ซาฟิต	Al Kazemi International General Trading & Contracting Group Co. WLL.	(965) 25733870/25710741 ext 237	(965) 25710837
มาเลเซีย	ยะโฮร์ บาห์รู / ปาซีร์ กุดัง	RCL Agencies (M) Sdn. Bhd.	(607) 255 2388	(607) 254 1288
	ปีนัง	RCL Agencies (M) Sdn. Bhd.	(604) 370 2666	(604) 370 2233
	พอร์ต กลัง	RCL Agencies (M) Sdn. Bhd.	(603) 334 22722	(603) 334 22871
มัลดีฟ	มาเล่	One World Logistics Maldives Pvt Ltd	(960) 330 0616	(960) 301 1999
พม่า	ย่างกุ้ง	RCL (Myanmar) Co., Ltd	(95) 1202067/065/103	-
โอมาน	โซฮา	Global Corp Logistics LLC	(968) 2675 5842	(968) 2675 5891
	มัสกัต	Global Corp Logistics LLC	(968) 2470 2744	(968) 2470 1748
ปาเลสไตน์	การาจี	United Marine Agencies (Pvt.) Ltd.	(9221) 111111862	(9221) 35147951
ฟิลิปปินส์	เซบู	Eagle Express Lines, Inc.	(6332) 420 2365	(6332) 420 2366
	ดาเบา	Eagle Express Lines, Inc.	(6382) 321 7139	(6382) 321 7138
	เจเนอรัล ซานโตส	Eagle Express Lines, Inc.	(6383) 552 1779	-
	มะนิลา	RCL Feeders Phils., Inc.	(632) 815 3187	(632) 815 2102
ซาอุดีอาระเบีย	อัดดัมมาม	Gulf Shipping Co., Ltd.	(9663) 835 2222	(9663) 835 1222
สิงคโปร์	สิงคโปร์	RCL Feeder Pte. Ltd.	(65) 6220 0388	(65) 6221 9760
ศรีลังกา	โคลัมโบ	Delmege Forsyth & Co (Shipping) Ltd.	(9411) 772 9563/564/558/559	(9411) 772 9556
ไต้หวัน	ไทเป	Grand Maritime Transport Ltd.	(8862) 2547 1786	(8862) 2547 3063
	นครจีหลง	Grand Maritime Transport Ltd.	(8862) 2547 1786	(8862) 2547 3063
	ไทจง	Grand Maritime Transport Ltd.	(8864) 2327 0593	(8864) 2327 0573
ไทย	กรุงเทพมหานคร (สำนักงานใหญ่)	Regional Container Lines Public Co., Ltd.	(662) 296 1096	(662) 296 1098
	กรุงเทพมหานคร (ตัวแทน)	Ngow Hock Co., Ltd.	(662) 295 3737	(662) 296 1001
	แหลมฉบัง	Ngow Hock Agency Co., Ltd.	(6638) 330 727 - 9	(6638) 330 730
	สงขลา	Songkhla Shipping Agency Co., Ltd.	(6674) 245 574	(6674) 232 345
สหรัฐอเมริกาและแคริบเบียน	ฮูสตัน	Peninsula Shipping Company LLC.	(9714) 312 2900	(9714) 355 6806
เวียดนาม	โฮจิมินห์	RCL (Vietnam) Co., Ltd.	(8428) 3818 1522	(8428) 3818 1523
	ไฮฟอง	VNT Logistics Haiphong	(84225) 374 1462	(84225) 3629442