

## ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ

### 1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

#### 1.1 วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย หรือกลยุทธ์ในการดำเนินงาน

##### วิสัยทัศน์และพันธกิจ

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

กลุ่มฯ ได้กำหนดวิสัยทัศน์ที่จะวิวัฒนาการให้เป็น “ผู้ให้บริการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์และ บริการ โลจิสติกส์ชั้นนำในภูมิภาคเอเชียที่ได้รับความเชื่อถือในด้านประสิทธิภาพของการดำเนินงานและคุณภาพของการให้บริการ อันเป็นผลมาจากพนักงานที่มุ่งมั่นทำงานด้วยใจและความคิดสร้างสรรค์”

##### เป้าหมายขององค์กร

กลุ่มฯ มีเป้าหมายที่จะดำรงความเป็นผู้นำในหมู่ผู้ให้บริการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลชั้นนำของโลก โดยมุ่งเน้นการดำเนินธุรกิจภายในภูมิภาคเอเชีย เครือข่ายภูมิภาคหลักในการให้บริการครอบคลุมภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คาบสมุทรวietnam และตะวันออกกลาง

#### 1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

##### กำเนิด อาร์ ซี แอล

2523 : ก่อตั้งโดย บริษัท ไจยท จำกัด

##### ปีแห่งการบุกเบิก และก้าวสู่ความเป็นบริษัทของบุคคลทั่วไป

- 2524 : ซื้อเรือลำแรกชื่อ เรือศิริภูมิ เพื่อให้บริการในเส้นทางกรุงเทพฯ - สิงคโปร์
- 2531 : เข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- : เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 55 ล้านบาท เป็น 70 ล้านบาท
- 2536 : แปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชน จำกัด และเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 221 ล้านบาท

##### การดำเนินงานระดับภูมิภาค

- 2532 : จัดตั้งบริษัทอาร์ ซี แอล อินเวสเมนต์ ฟิฟตี้ 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 คือ เรือมหาภูมิ 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 พรอสเพอริตี จำกัด ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการลานพักตู้คอนเทนเนอร์และคลังสินค้าทัณฑ์บน
- : ซื้อหุ้นที่เหลืออีกร้อยละ 30 ในบริษัท ริจินัล 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 และเซินเจิ้น เพื่อขยายธุรกิจในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนเหนือและตอนใต้

#### ปีแห่งการลงทุนในสินทรัพย์และบริษัทย่อย 2548-2553

- : รับมอบเรือใหม่จำนวน 13 ลำจากอุตสาหกรรมในประเทศญี่ปุ่น จีนและโปแลนด์
- : เข้าถือหุ้นร้อยละ 100 ในบริษัท อาร์ ซี แอล ฟีดเดอร์ ฟิลล์ อิงค์ ในประเทศฟิลิปปินส์
- : จัดตั้งบริษัทย่อย ริจินัล เมอร์เซอนส์ มาร์ไทม์ จำกัด ในประเทศฮ่องกง และ บริษัท ริจินัล เมอร์เซอนส์ อินเตอร์เนชั่นแนล เฟรท พอร์เวอร์ดีดิง จำกัด ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยถือหุ้นร้อยละ 80 ทั้งสองบริษัท เพื่อบริการขยายธุรกิจและบริการโลจิสติกส์ เข้าไปในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ
- : จัดตั้งบริษัทร่วม อาร์ ซี แอล (เวียดนาม) จำกัด ประเทศเวียดนาม โดยถือหุ้นร้อยละ 49 เพื่อบริการขยายธุรกิจและบริการโลจิสติกส์ในอินโดจีน

- : 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 ฟิวเจอร์ จำกัด เพื่อควบคุมการประกอบธุรกิจตัวแทนเรือในออสเตรเลีย
- : จัดตั้งบริษัทย่อย อาร์ ซี แอล เกาหลี โดยถือหุ้นร้อยละ 85 และเพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 340 ล้านบาท เป็น 400 ล้านบาท โดยถือหุ้นร้อยละ 100 ในปี 2550 เพื่อขยายธุรกิจของกลุ่มฯ ในประเทศเกาหลี
- : จัดตั้งบริษัทร่วม พีที เดวาร์ อินดาร์ ชิปปิ้ง โดยถือหุ้นร้อยละ 49 เพื่อขยายธุรกิจของกลุ่มฯ ในประเทศอินโดนีเซีย
- : บริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส ชิปปิ้ง จำกัด ซึ่งมีสำนักงานที่เซี่ยงไฮ้ เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 1.72 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในการจัดตั้งสำนักงานสาขาที่ 6 ที่เมืองนิงโบ เพื่อรองรับการขยายธุรกิจในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน
- : เปลี่ยนแปลงโครงสร้างการถือหุ้นในบริษัทย่อยในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยบริษัท อาร์ ซี แอล ฟีดเดอร์ ฟิทีอี ประเทศสิงคโปร์ (บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100) เข้าถือหุ้นร้อยละ 100 ในบริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส ชิปปิ้ง จำกัด
- : บริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส ชิปปิ้ง จำกัด ซึ่งมีสำนักงานที่เซี่ยงไฮ้ เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 1.84 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในการจัดตั้งสำนักงานสาขาที่ 7 ที่เมืองโฟซาน เพื่อขยายการดำเนินธุรกิจในบริเวณสามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล สาธารณรัฐประชาชนจีน
- : เปลี่ยนแปลงโครงสร้างการถือหุ้นในกลุ่มจากถือหุ้นทางตรงร้อยละ 85 เป็นร้อยละ 100 ในบริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส ฟิทีอี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ และเพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 24 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เป็น 51.95 ล้านเหรียญสหรัฐฯ
- : เพิ่มทุนจดทะเบียนในบริษัท อาร์ ซี แอล ฟีดเดอร์ ฟิทีอี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ จาก 12.2 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เป็น 32.7 ล้านเหรียญสหรัฐฯ
- : เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 663 ล้านบาท เป็น 828.7 ล้านบาท
- : เพิ่มทุนจดทะเบียนในบริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส ฟิทีอี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ จาก 51.95 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เป็น 91.95 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เพื่อความแข็งแกร่งทางการเงินเพื่อประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจโดยรวมของกลุ่มฯ
- : เพิ่มทุนจดทะเบียนในบริษัท อาร์ ซี แอล ฟีดเดอร์ ฟิทีอี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ จาก 32.7 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เป็น 138.55 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เพื่อประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจโดยรวมของกลุ่มฯ
- : เพิ่มทุนจดทะเบียนในบริษัท อาร์ ซี แอล เอเยนซี (เอ็ม) เอสดีเอน บีเอชดี ประเทศมาเลเซีย (ถือหุ้นร้อยละ 100 โดยบริษัท อาร์ ซี แอล ฟีดเดอร์ ฟิทีอี จำกัด) จาก 200,000 ริงกิตมาเลเซีย เป็น 500,000 ริงกิตมาเลเซีย เพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของกลุ่มฯ ในประเทศมาเลเซีย

#### ปีแห่งการรวบรวมและการพัฒนาระบบ 2554-2557

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

- : ได้รับการต่ออายุใบอนุญาตการลงทุนในประเทศเวียดนามภายใต้การร่วมทุนกับบริษัท อาร์ ซี แอล (เวียดนาม) จำกัด
- : การควมรวมและปรับขนาดองค์กรเพื่อปฎิบัติการบริการด้วยการสลายบริษัท อาร์ ซี แอล (เกาหลี) จำกัด รวมถึงการยุบสาขาฟรีเมนท์เทลในปี 2555 และสาขาเสมารังในปี 2556
- : เริ่มติดตั้งระบบ อีซีดีไอเอส ซึ่งเป็นช่วยให้การเดินเรือในทะเลง่ายขึ้นและพัฒนาด้านความปลอดภัยขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ปัจจุบันนี้กองเรือของบริษัทอาร์ ซี แอล ได้รับการติดตั้งระบบ อีซีดีไอเอส เสริมสมบูรณ์แล้ว 27%
- : ประมาณ 27% ของเรือในกลุ่มบริษัท ได้ผ่านการรับรองและได้รับการจัดลำดับชั้นเอกสารรับรอง บี เอ็ม ดับบลิว ซึ่งเป็นชุดมาตรฐานทางเทคนิคและเป็นข้อกำหนดสำหรับการควบคุมและการจัดการน้ำและตะกอนจากอับเฉาเรือ
- : ริเริ่มค่านิยมองค์กรของอาร์ ซี แอล 5 ประการ ได้แก่ จรรยาบรรณ/ความซื่อสัตย์ มุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน การมุ่งเน้นผู้รับบริการ การสร้างทีมงาน และ ความรับผิดชอบ รวมถึงสนับสนุนระบบการบริหารผลงาน ซึ่งพยายามผลักดันการประเมินผลงานของพนักงานโดยอาศัยเป้าประสงค์และวัตถุประสงค์เป็นหลัก
- : ส่วนโปรแกรมเสริมคอลฟิน อีซี โพลลิสต์ ได้เปิดใช้งานในระบบคอลฟิน แครเอร์เป็นผลสำเร็จ ในปี 2554 ส่วนโปรแกรมเสริมนี้เปิดใช้งานในกลุ่มอาร์ ซี แอล ทุกประเทศ ช่วยให้การใช้งานระบบง่ายขึ้นและประสานการทำงานร่วมกันของส่วนโปรแกรมอื่นๆ ให้ดีขึ้น เป็นผลให้กลุ่มปฏิบัติการสามารถปฏิบัติงานเกี่ยวกับการขนถ่ายตู้สินค้าได้รวดเร็วและแม่นยำยิ่งขึ้น
- : ระบบคอลฟิน เอส เอ พี ซึ่งเป็นระบบทางการเงิน ได้เริ่มเปิดใช้งานเป็นผลสำเร็จในปี 2554 และได้ดำเนินการเพื่อนำระบบไปใช้งานในเครือข่ายตัวแทนของบริษัทเรียบร้อยแล้ว

#### ปีของการพัฒนาระบบ 2558

- : ในปี 2558 กลุ่มฯ ได้พัฒนาต่อขยายระบบ SAP อย่างต่อเนื่องสำหรับบริษัทย่อย อีกทั้ง ทำการเพิ่มศักยภาพระบบ SAP เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของบริษัทย่อยให้ประสานงานกับหน่วยงานราชการได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งระบบ SAP เป็นระบบที่มุ่งเน้นการทำงานกับหน่วยงานในพื้นที่นั้นๆ ให้ดียิ่งขึ้น เช่น ระบบทางบัญชีงานราชการสาธารณรัฐประชาชนจีน การติดตั้งระบบ SAP ช่วยให้มีความผิดพลาดในการส่งข้อมูลลดลง 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 ไปยังเมืองเบลาวัน และ ปีนัง
- สั่งต่อเรือใหม่โดยออกแบบเรือตามขนาดที่เหมาะสมกับการบริการของบริษัทจำนวน 3 ลำ

### การวางแนวทางธุรกิจ

- ตั้งบริษัทร่วมค้าที่มูมไบ 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 - 2562

### ปี 2561

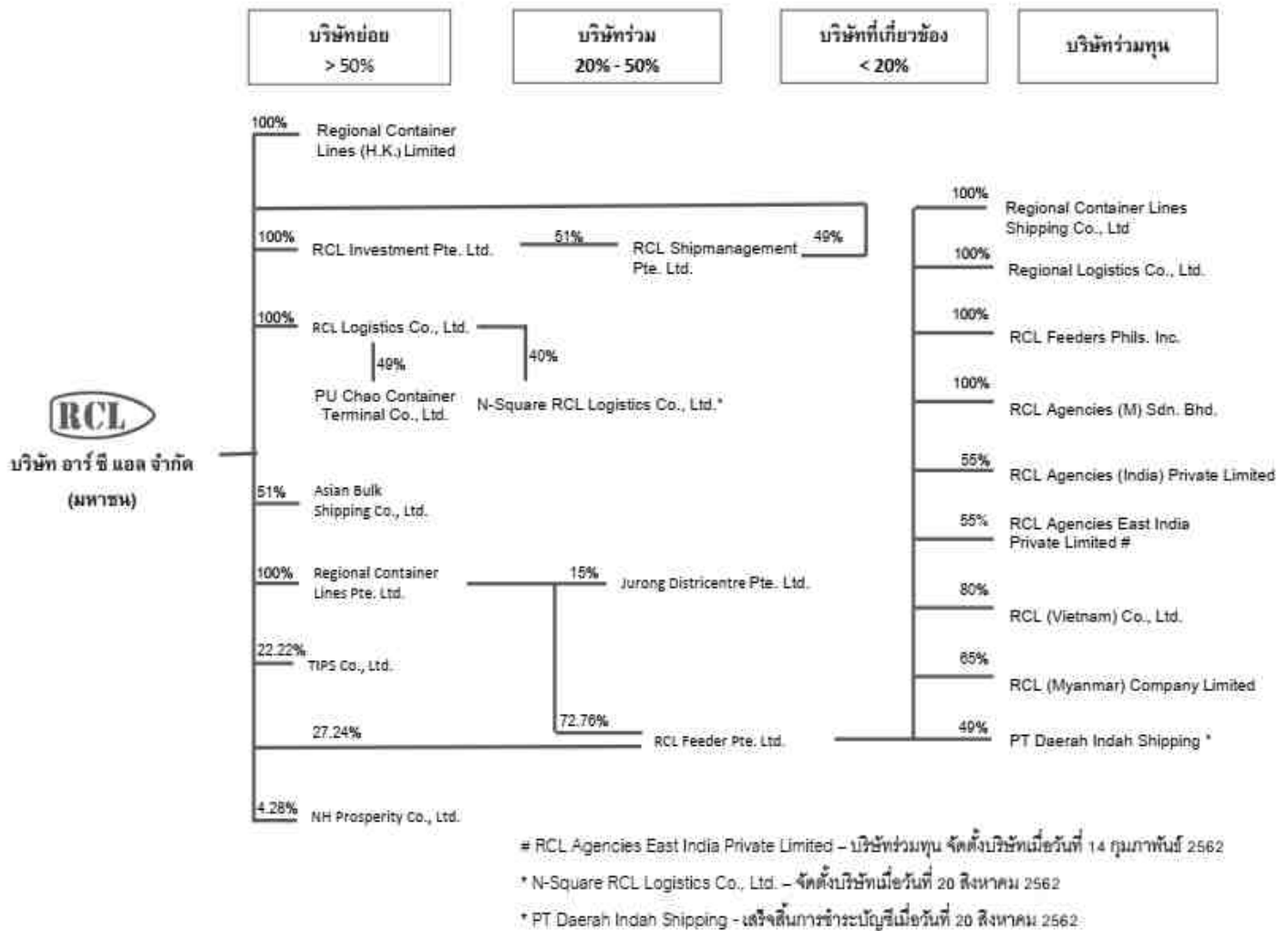
- : ส่งมอบเรือ 2 ลำขนาด 1668 teu คือ เรือ “จารุภูมิ” และ เรือ “คุณาภูมิ” จากทั้งหมดที่สั่งซื้อไว้ 4 ลำ
- : ให้บริการ Feeder เพิ่มที่ Colombo Hub เมื่อเดือนมกราคม ปี 2561 ในเส้นทางระหว่าง Colombo และ Tuticorin ประเทศอินเดีย
- : เพิ่มการตลาดให้มีความแข็งแกร่งขึ้น โดยจัดตั้งสำนักงานของบริษัทฯ เองในประเทศเมียนมาร์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

## ปี 2562

- : จัดตั้งสำนักงานของบริษัทฯ ที่เมืองเจนไน ประเทศอินเดีย
- : ปรับปรุงเส้นทางบริการให้ทั่วถึงและปรับภาพลักษณ์ขององค์การ รวมถึงเพิ่มท่าเรือในการให้บริการ ได้แก่ Thai Sugar Terminal, Nansha, Calcutta, Kattupalli และ Dongguan โดยร่วมมือกับพันธมิตร
- : ส่งมอบเรืออีก 2 ลำ ขนาด 1668 teu ที่เหลือ คือ เรือ “ลลิตภูมิ” และ เรือ “มาฆะภูมิ” ในเดือนกรกฎาคมและสิงหาคมตามลำดับ
- : ดำเนินการติดตั้ง scrubber โดยเริ่มติดตั้งให้กับ เรือ Sattha Bhum และ เรือ Racha Bhum ในช่วงครึ่งหลังของปี 2562
- :ฉลองครบรอบ 40 ปีของ RCL
- : การใช้เทคโนโลยีการพิสูจน์ตัวตนแบบใหม่เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของข้อมูลจากภัยคุกคามทางไซเบอร์

### 1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

#### โครงสร้างกลุ่มบริษัทฯ 2562



ชื่อบริษัท	ถือหุ้นร้อยละ		ประเทศที่จดทะเบียนจัดตั้งและดำเนินการ	กิจกรรมหลัก	สถานที่ติดต่อ
	2562	2561			
Regional Container Lines Public Company Limited	-	-	ไทย	ดำเนินกิจการเดินเรือ, เป็นเจ้าของเรือ, กิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการเดินเรือ และลงทุนในบริษัทอื่น	30 <sup>th</sup> 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 <sup>th</sup> Fl. ABI Plaza, Singapore 089057  Tel (65) 6220 0388 Fax (65) 6221 9760
RCL Feeder Pte Ltd.	100	100	สิงคโปร์	ลงทุนในบริษัทอื่น, ดำเนินกิจการเดินเรือ และรวบรวมสินค้าจากผู้ส่งออกรายย่อย	11 Keppel Road, 8 <sup>th</sup> Fl. ABI Plaza, Singapore 089057  Tel (65) 6220 0388 Fax (65) 6221 9760
Regional Container Lines Pte Ltd.	100	100	สิงคโปร์	เจ้าของและดำเนินกิจการเดินเรือ	11 Keppel Road, 8 <sup>th</sup> Fl., ABI Plaza, Singapore 089057  Tel (65) 6220 0388 Fax (65) 6221 9760
RCL Shipmanagement Pte Ltd.	100	100	สิงคโปร์	จัดการกองเรือ	11 Keppel Road, 8 <sup>th</sup> Fl., ABI Plaza, Singapore 089057  Tel (65) 6220 0388, 6221 7488 Fax (65) 6221 9727
Regional Container Lines (H.K.) Ltd.	100	100	ฮ่องกง	ลงทุนในบริษัทอื่น, ตัวแทนเดินเรือและการให้บริการการขนส่งและจัดการเกี่ยวกับสินค้า	11 <sup>th</sup> 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 <sup>th</sup> Fl. Panjathani Tower Bldg., 127/18 Ratchadapisek Road, Chongnonsi, Yannawa, Bangkok, Thailand  Tel (662) 296 1284-6 Fax (662) 296 1279



ชื่อบริษัท	ถือหุ้นร้อยละ		ประเทศที่จดทะเบียนจัดตั้งและดำเนินการ	กิจกรรมหลัก	สถานที่ติดต่อ
	2562	2561			
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 <sup>th</sup> Fl, BPI-Philam Life Makati, 6811 Ayala Avenue, Makati City, Philippines  Tel (632) 815 3187 Fax (632) 815 2102
RCL Agencies (India) Private Limited	55	55	อินเดีย	ตัวแทนเดินเรือ	608 - 611 A Wing, 6th Floor, Dynasty Business Park Commercial Premises Co-Operative Society Ltd, Andheri Kurla Road, Andheri East, Mumbai 400059 India  Tel (9122) 4946000
RCL Agencies East India Private Limited #	55	-	อินเดีย	ตัวแทนเดินเรือ	No. 40, 1 <sup>st</sup> Floor, Rajaji Salai, Chennai - 600001, India  Tel (9144) 40191600
Asian Bulk Shipping Co., Ltd.	51	51	ไทย	ดำเนินกิจการเดินเรือ	30th 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	80	เวียดนาม	ตัวแทนเดินเรือ	10 <sup>th</sup> 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	อินโดนีเซีย	ขนส่งทางทะเลและตัวแทนเดินเรือ	Plaza Sentral Building 6 <sup>th</sup> flr Jln. Jend. Sudirman Kav. 47 Jakarta 12930, Indonesia  Tel (62) 21 521 4808 Fax (62) 21 521 4801

ชื่อบริษัท	ถือหุ้นร้อยละ		ประเทศที่จดทะเบียนจัดตั้งและดำเนินการ	กิจกรรมหลัก	สถานที่ติดต่อ
	2562	2561			
Pu Chao Container Terminal Co., Ltd	49	49	ไทย	รับจ้างบริหารท่าเรือเพื่อขนถ่ายสินค้า	30 <sup>th</sup> Fl. Panjathani Tower Bldg., 127/35 Ratchadapisek Road, Chongnonsi, Yannawa, Bangkok, Thailand  Tel (662) 296 1096 Fax (662) 296 1098
N-Square RCL Logistics Co., Ltd.*	40	-	ไทย	คลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าสำหรับธุรกิจอีคอมเมิร์ซ	876 Lasalle Road, Bangna-Tai, Bangna, Bangkok, Thailand  Tel (662) 398 0162-3 Fax (662) 398 9730
TIPS Co., Ltd.	22.22	22.22	ไทย	บริหารท่าเรือ	29 <sup>th</sup> 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	109 Moo 6 Bangkok-Chonburi Inter-City Motorway, Tubyao, Ladkrabang, Bangkok, Thailand  Tel (662) 737 4560-79 Fax (662) 737 4550-1
Regional Logistics Co., Ltd.	100	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	65	เมียนมาร์	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

หมายเหตุ : # RCL Agencies East India Private Limited - บริษัทร่วมทุน จัดตั้งบริษัทเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2562  
 \* N-Square RCL Logistics Co., Ltd. - จัดตั้งบริษัทเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2562  
 \* PT Daerah Indah Shipping - เสร็จสิ้นการชำระบัญชีเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2562

## 1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทฯ มีธุรกรรมรายการระหว่างกันกับบริษัท โฉวฮก 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 สายการเดินเรือหลักหรือ Main Line Operator ที่ทำหน้าที่ขนส่งสินค้าระหว่างทวีป ผู้ประกอบการขนส่งที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง หรือ NVOCC ผู้ประกอบการขนส่งถังบรรจุเคมีภัณฑ์ (ISO tank) และเจ้าของตู้สินค้า โดยกลุ่มฯ เป็นผู้ขนส่งตู้สินค้าเหล่านี้ระหว่างท่าเรือในเมืองท่าต่างๆ ในภูมิภาค

สำหรับ Main Line Operator แล้ว จำเป็นต้องมีผู้ประกอบการกองเรือฟีดเดอร์ที่ช่วยให้บริการขนส่งตู้สินค้า โดยรับตู้สินค้าจากเมืองท่าใกล้เคียงมาส่งที่เรือใหญ่ และในขณะเดียวกันก็รับตู้สินค้าจากเรือใหญ่กลับไปส่งยังเมืองท่าเล็กๆ เหล่านั้น การที่ Main Line Operator นิยมใช้เรือเดินสมุทรที่มีระวางขนาดใหญ่ขึ้นในการให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางการค้าระหว่างซีกโลกตะวันออกและตะวันตก การขนถ่ายสินค้าโดยกองเรือฟีดเดอร์จากเมืองท่าในละแวกใกล้เคียงสู่เรือใหญ่ให้เต็มลำเรือได้อย่างรวดเร็วและใช้เวลาเพียงช่วงสั้นๆ อยู่หน้าท่าเรือมีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่ง

ด้วยเหตุนี้ การที่กลุ่มฯ สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าประเภท Main Line Operator โดยเสนอบริการที่มีความถี่ของการเดินเรือสูงเพื่อรับส่งสินค้าระหว่าง “เมืองท่าหลัก” และ “ท่าเรืออื่นๆ” ในภูมิภาค จึงถือเป็นภารกิจที่สำคัญของกลุ่มฯ ในธุรกิจประเภท SOC ในปัจจุบันกลุ่มฯ ให้บริการขนส่งสินค้าแบบฟีดเดอร์แก่เมืองท่าหลักต่างๆ ในภูมิภาค เช่น สิงคโปร์ ชองกง โคลัมโบ และดูไบ

นอกจากธุรกิจประเภท COC แล้ว กลุ่มฯ ให้บริการตู้คอนเทนเนอร์ของกลุ่มฯ กว่า 76,441 ทีอียู แก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้าโดยตรง ในเส้นทางเดินเรือที่กลุ่มฯ ดำเนินงานอยู่ นับจากช่วงต้นทศวรรษที่แล้ว ธุรกิจประเภท COC เติบโตอย่างมั่นคงในสัดส่วนที่สูงเป็นเวลาต่อเนื่องมาหลายปี

รายงานหลักที่สาม คือการให้บริการที่สร้างมูลค่าเพิ่มในด้านโลจิสติกส์ โดยในช่วงหลายปีที่ผ่านมา รายงานนี้เติบโตอย่างต่อเนื่อง เป็นธุรกิจที่ให้บริการตั้งแต่การดำเนินพิธีศุลกากรและขนส่งสินค้าภายในประเทศไปสู่การบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งรวมถึงการบริหารสินค้าคงคลังและการขนส่งสินค้าข้ามประเทศ ตลอดจนการจัดการ

และบริหาร “โซ่อุปทาน” หรือ Supply Chain ในประเทศต่างๆ กลุ่มฯ ออกแบบธุรกิจที่สร้างมูลค่าเพิ่มในลักษณะนี้ เพื่ออำนวยความสะดวกและตอบสนองความต้องการในการขนส่งสินค้าอย่างครบวงจร

สำหรับสิทธิหรือข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจมีดังต่อไปนี้  
บริษัทฯ มีเรือ 7 ลำ ที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ชื่อเรือ	วันที่ได้รับการส่งเสริม	วันหมดอายุตามบัตรส่งเสริม
เรือศิริภูมิ	28 กุมภาพันธ์ 2556	27 กุมภาพันธ์ 2564
เรืออินทราภูมิ	22 มีนาคม 2556	21 มีนาคม 2564
เรืออดิภูมิ	30 พฤษภาคม 2561	29 พฤษภาคม 2569
เรือจารุภูมิ	25 กรกฎาคม 2561	24 กรกฎาคม 2569
เรือคุณาภูมิ	25 กรกฎาคม 2561	24 กรกฎาคม 2569
เรือลลิตภูมิ	9 เมษายน 2562	8 เมษายน 2570
เรือมาฆะภูมิ	9 เมษายน 2562	8 เมษายน 2570

เรือที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนได้รับสิทธิตามสิทธิบัตรดังนี้

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

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีเรืออีก 8 ลำ คือ 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 ฮองกง มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐประชาชนจีน และอินเดีย ทำให้กลุ่มมีการจัดโครงสร้างรายได้ ทั้งแบ่งตามภูมิศาสตร์ และแบ่งตามบริษัท และบริษัทย่อย แต่ในความเป็นจริงแล้วกลุ่มฯ บริหารธุรกิจในรูปแบบเครือข่ายภูมิภาค (Regional Network) เพราะเป็นการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลระหว่างประเทศ มิได้เจาะจงเฉพาะประเทศใดประเทศหนึ่ง

บางครั้งเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปถึง 4-5 เมืองท่าในหลายๆ ประเทศ ซึ่งเป็นการยากที่จะจำแนกรายได้ของเมืองท่าต่างๆ ให้สอดคล้องกับโครงสร้างรายได้ตามภูมิศาสตร์ การบริหารแบบเครือข่าย ทำให้กลุ่มฯสามารถให้บริการลูกค้าได้ทั่วถึงและมีประสิทธิภาพมากกว่า 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 2562 ลูกค้าร้อยละประมาณ 42 (จำนวนระวางบรรทุก 913,487 ทีอียู) เป็นสายการเดินเรือหลัก Main Line Operator (SOC) และลูกค้าร้อยละ 58 (จำนวนระวางบรรทุก 1,270,508 ทีอียู) เป็นผู้ผลิตโดยตรง (COC) สินค้าที่รับขนส่งมีความหลากหลายและแตกต่างกันในแต่ละเส้นทางเดินเรือ สินค้าที่กลุ่มฯ รับขนส่งมีทั้งสินค้าเกษตรกรรมและสินค้าอุตสาหกรรม สินค้าวัตถุดิบ สินค้ากึ่งสำเร็จรูปและสินค้าสำเร็จรูป

### ภาวะการแข่งขัน

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

ธุรกิจการเดินเรือขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์จึงเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันสูงและขึ้นกับอุปสงค์และอุปทานของสินค้าและจำนวนเรือเป็นหลัก ทั้งนี้ในระยะหลายปีที่ผ่านมา ปริมาณการเติบโตของการค้ากระจุกตัวอยู่เฉพาะในภูมิภาคเอเชีย ทำให้ภูมิภาคเอเชียมีการเติบโตมาก แต่ข้อพิพาททางการค้าระหว่างจีนกับสหรัฐอเมริกา ส่งผลกระทบกับห่วงโซ่อุปทานโลก ซึ่งภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ถูกเล็งเป้าหมายให้เป็นแหล่งทดแทนสินค้า นอกเหนือจากจีน ทำให้สายการเดินเรือใหญ่ข้ามทวีป ต่างนำเรือขนาดใหญ่เข้ามาให้บริการในภูมิภาคเอเชียแข่งขันกับผู้ประกอบการสายเรือฟีดเดอร์โดยตรง ประกอบกับมีเรือใหม่เข้ามาให้บริการในตลาดเพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดการแข่งขันที่กดดันอัตราค่าระวางให้ลดลง

## 2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

### จำนวนเรือและกำลังบรรทุกรวม

เรือคอนเทนเนอร์เป็นทรัพย์สินสำคัญที่กลุ่มฯ ใช้ให้บริการขนส่งสินค้าแก่ลูกค้า ณ สิ้นปี 2562 กลุ่มฯ เป็นเจ้าของเรือรวมทั้งหมด 37 ลำ และมีการทำสัญญาเช่าเรือ (Charter-in vessel) มาเสริมระวางอีก 7 ลำ กำลังผลิตและจำนวนบรรทุกรวมระหว่างปี 2560-2562 สรุปได้ดังนี้

	2562	2561	2560
กำลังผลิต (Capacity)	1,733,329	1,702,338	1,601,803
จำนวนบรรทุก (Teu)	2,183,995	2,110,899	1,901,821
อัตราการใช้กำลังผลิต (Load Factor)	126%	124%	119%

โดยปกติแล้วการทำสัญญาเช่าเรือ ไม่ว่าจะเป็นการเช่าเรือของกลุ่มฯ ออกไป หรือ การเช่าเรือจากภายนอกเข้ามาให้บริการตามความจำเป็นทางธุรกิจ จะกำหนดระยะเวลาตามที่จะตกลงกัน อัตราค่าเช่าเรือจะคงที่ตลอดอายุสัญญา เมื่อมีการต่อสัญญาใหม่จะมีการทบทวนอัตราค่าเช่าเรือที่สอดคล้องกับสภาวะตลาด โดยปกติในการทำสัญญาเช่าเรือ เจ้าของเรือจะเป็นผู้จัดหาลูกเรือ จ่ายค่าบำรุงรักษาซ่อมแซมและค่าประกันภัยสำหรับตัวเรือและลูกเรือ สัญญาเช่าเรือดังกล่าวจะระบุชื่อของคู่สัญญา ระยะเวลาของสัญญา อัตราค่าเช่าเรือต่อวันเป็นเงินเหรียญสหรัฐ 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) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินและจัดการความเสี่ยงในด้านต่างๆ ของกลุ่มฯ

โดยมีการจัดตั้งคณะกรรมการชุดย่อย ได้แก่ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วย รองกรรมการผู้จัดการ (ปฏิบัติการ) รองกรรมการผู้จัดการ (ธุรกิจ) และรองกรรมการผู้จัดการ (บัญชีการเงินและเทคโนโลยีสารสนเทศ) ซึ่งเป็นผู้บริหารระดับสูงที่รับผิดชอบต่อการขับเคลื่อนธุรกิจและบรรเทาความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องในสายงานของตน คณะกรรมการย่อยชุดนี้ได้ระบุความเสี่ยงสำคัญ 3 ด้านที่อาจส่งผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงานของกลุ่มฯ ได้แก่ ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ

## 1. ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

### 1.1 ความเสี่ยงจากสถานะเศรษฐกิจและสถานะตลาด

ในฐานะที่กลุ่มฯ เป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลประเภทตู้ขนส่งสินค้า ทั้งประเภทกองเรือฟิเตอร์ ที่ขนส่งสินค้าระหว่างเมืองท่าย่อยในภูมิภาคกับเมืองท่าหลักที่เป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าของภูมิภาคให้แก่สายการบินหลักๆ ของโลก และให้บริการสายการบินเรือประจำเส้นทางที่ให้บริการโดยใช้ตู้ขนส่งสินค้าของกลุ่มฯ เอง ความสำเร็จทางธุรกิจและผลประกอบการของกลุ่มฯ จึงขึ้นอยู่กับเสถียรภาพของปริมาณการค้าระหว่างประเทศและปริมาณการค้าในภูมิภาค การถดถอยของเศรษฐกิจมหภาคและการลดลงของกิจกรรมการค้าในเมืองท่าต่างๆ ที่กลุ่มฯ ประกอบการอยู่ย่อมมีผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งสินค้าและกดดันอัตราค่าระวางให้ลดลง

สำหรับปี 2563 เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มเติบโตแบบชะลอตัวเมื่อเทียบกับปี 2562 เกิดจากผลกระทบของสงครามการค้าและปัญหาทางภูมิศาสตร์ทางการเมือง ถึงแม้ว่าการเติบโตยังคงสูงกว่าศักยภาพในประเทศพัฒนาแล้วส่วนใหญ่ในเอเชีย อินเดียและบริเวณรอบอ่าว

อย่างไรก็ดีทางกลุ่มฯ ได้ทำงานอย่างหนักที่จะรับมือกับสถานการณ์เลวร้ายที่อาจเกิดขึ้น และปรับกลยุทธ์ทางธุรกิจให้ทันสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา แม้ว่าการดำเนินมาตรการต่างๆ ของกลุ่มฯ อาจกระทำได้เพียงในขอบเขตที่จำกัดในสถานะเศรษฐกิจโลกตกต่ำและตลาดการค้ามีความผันผวน กลุ่มฯ คงแสวงหาช่องทางที่จะปรับปรุงและรักษาสัดส่วนแบ่งตลาดที่มี รวมทั้งโอกาสการค้าในตลาดใหม่ๆ กลุ่มฯ พยายามอย่างเต็มที่ที่จะลดความเสี่ยงด้านนี้ด้วยการพัฒนาประสิทธิภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

### 1.2 ภาวะตลาด SOC หดตัว

ด้วยการบริการระยะไกลโดยตรงไปยังท่าเรือเอเชียมากขึ้น และมากขึ้น รวมถึงการขยายตัวเชิงรุกมากขึ้นในการค้าภายในเอเชียจากผู้ประกอบการการเดินทางเรือสายใหญ่ ๆ ความต้องการใช้บริการ SOC ลดลงทุกปี ความบริการด้าน SOC ล้นตลาดยังเพิ่มแรงกดดันต่ออัตราค่าระวางเรือของ SOC นี่จะเป็นหนึ่งในความเสี่ยงสำหรับผลตอบแทนจากการลงทุนในส่วนของการรับส่งสินค้าซึ่งขึ้นอยู่กับธุรกิจ SOC เป็นอย่างมาก

### 1.3 ความไม่สมดุลของอุปสงค์และอุปทาน

สถานะตลาดที่ไม่ปกติ เช่น การลดลงอย่างมากของกิจกรรมการค้าโลกและในภูมิภาคนี้ ส่งผลให้ความต้องการและปริมาณขนส่งสินค้าลดลง อย่างรุนแรง การขาดสมดุลของปริมาณสินค้าในภาคส่งออกและนำเข้าในแต่ละประเทศก็เป็นความเสี่ยงของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล ในสภาพแวดล้อมที่ไม่อำนวยเมื่อตลาดการขนส่งขาดสมดุลของอุปสงค์และอุปทาน ประกอบกับมีกำลังขนส่งส่วนเกินในอุตสาหกรรม ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลจำเป็นต้องปรับลดอัตราค่าระวาง และเผชิญกับการแข่งขันอย่างรุนแรงทั้งในกลุ่มผู้ประกอบการสายการบินเรือหลักและในกลุ่มผู้ประกอบการกองเรือฟิเตอร์ ทั้งหมดนี้ได้บีบให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องรับอัตราค่าที่ต่ำลง นอกจากการแข่งขันทางด้านอัตราค่าระวางที่ต่ำแล้ว กลุ่มฯ จำเป็นต้องบริหารความไม่สมดุลของอุปสงค์และอุปทานของตู้สินค้าตามเมืองท่าในเครือข่ายบริการ ให้มีต้นทุนทำการที่ต่ำสุด

กลุ่มฯ ตระหนักถึงความท้าทายเหล่านี้ และได้ดำเนินมาตรการหลายประการเพื่อลดความเสี่ยง การติดตามและควบคุมต้นทุนค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวดยังคงเป็นกลไกสำคัญที่จะสร้างความมั่นใจว่ากลุ่มฯ สามารถสร้างผลกำไร และฐานการประกอบการที่มั่นคงสำหรับการขยายงานในอนาคต

#### 1.4 มาตรการ IMO 2020 ส่งผลกระทบต่อต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

มาตรการบังคับใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคมที่ผ่านมา คาดว่าจะเพิ่มต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงร้อยละ 30-40 ในส่วนของค่าเชื้อเพลิงของผู้ให้บริการตู้คอนเทนเนอร์ในปี 2563 ซึ่งจะเป็นความท้าทายที่ยิ่งใหญ่สำหรับผู้ให้บริการที่จะเพิ่มอัตราค่าระวางเรือและค่าธรรมเนียมน้ำมันในปี 2563

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

ในส่วนของราคาน้ำมัน ทางกลุ่มฯ ได้ป้องกันความเสี่ยงโดยการทำสัญญาซื้อน้ำมันไว้ล่วงหน้าในปริมาณที่ไม่เกินกว่าที่กำหนดในนโยบายของกลุ่มฯ นโยบายการซื้อน้ำมันล่วงหน้าผสมผสานกับการซื้อน้ำมัน ณ ราคาตลาดปัจจุบันทำให้ต้นทุนราคาน้ำมันของกลุ่มฯ ลดความผันผวนลง

Scrubber ติดตั้งเพิ่มในเรือของเราเป็นหนึ่งในมาตรการที่ใช้เป็นหลักในการลดการใช้น้ำมันกำมะถันต่ำ

ในปี 2562 กลุ่มบริษัทฯ ยังคงให้ความสำคัญกับการประหยัดน้ำมัน ในขณะเดียวกันก็ถึงกับเกณฑ์การปรับปรุงเพื่อการพัฒนาประสิทธิภาพท่าเรือ ทีมปฏิบัติการเรือของเรามีจุดมุ่งหมายที่จะเข้าเทียบท่าเรือในระยะเวลาสั้นๆ ในกรณีนี้ทำได้ เพื่อให้เรือแล่นในความเร็วที่ประหยัดน้ำมันที่สุด เป็นผลให้มีการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงน้อยลง

## 2. ความเสี่ยงทางการเงิน

### 2.1 ความเสี่ยงเรื่องอัตราค่าเงิน

รายได้ของกลุ่มฯ ผูกกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐ ผ่านกลไกการกำหนดอัตราค่าระวาง เป็นจำนวนเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐ ในขณะที่รายได้จากการเดินเรือเรียกเก็บในสกุลเงินเหรียญสหรัฐ หรือในสกุลเงินท้องถิ่นของเมืองท่าขนถ่ายสินค้าตามจำนวนเทียบเท่าของอัตราค่าระวางที่กำหนดไว้ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐ ต้นทุนดำเนินการส่วนใหญ่จ่ายเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐ และสกุลเงินท้องถิ่นของเมืองท่าหลัก (เช่น สกุลเงินบาทและสกุลเงินเหรียญสิงคโปร์)

ในขณะที่เรายังถูกตรึงไว้ด้วยกลไกการกำหนดราคา กระแสเงินสดของกลุ่มในปี 2562 ได้รับผลกระทบเล็กน้อยจากการแข็งค่าของสกุลเงินประมาณร้อยละ 6 ในสกุลเงินท้องถิ่นของเมืองท่าขนถ่ายสินค้าสำคัญ (เช่น เงินบาท) อย่างไรก็ตาม ความเสี่ยงจากความผันผวนของค่าเงิน ไม่ได้มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน เนื่องจากสินทรัพย์หลักของกลุ่มฯ คือเรือบรรทุกคอนเทนเนอร์ มีการซื้อขายในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งด้านสินเชื่อของกลุ่มฯ และสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ยกเว้นผลกระทบการทางบัญชีบางส่วน กลุ่มฯ สามารถจัดการในส่วนการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนได้เป็นอย่างดี

### 2.2 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

ด้วยลักษณะการประกอบธุรกิจของกลุ่มฯ ในการขอสินเชื่อเพื่อการซื้อเรือ กลุ่มฯ ของเรามีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย เพื่อลดความเสี่ยงในภาวะเศรษฐกิจผันผวน กลุ่มฯ ได้ทำสัญญาระยะยาวบางส่วนในการคงระดับอัตราดอกเบี้ยให้คงที่มาตั้งแต่ปี 2558

กลุ่มฯ มีหนี้สินที่เป็นเงินกู้ยืมทั้งระยะสั้นและระยะยาว ณ สิ้นปี 2562 รวมเป็นจำนวน 4.5 พันล้านบาท สัดส่วนสินเชื่อบorrowing แบบคงที่อยู่ที่สัดส่วนร้อยละ 20 หรือจำนวน 838 ล้านบาทของเงินกู้ยืมรวม



### 2.3 ความเสี่ยงทางด้านมูลค่าเรือ

เรือเป็นสินทรัพย์หลักของกลุ่มฯ ที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจ มูลค่าของเรือจะปรับตัวไปตามสภาวะเศรษฐกิจของโลก ในภาวะที่เศรษฐกิจโลกเติบโต หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า มีปริมาณอุปสงค์มากกว่าอุปทาน มูลค่าของเรือก็จะปรับตัวสูงขึ้น ในทางตรงกันข้าม ในภาวะที่เศรษฐกิจถดถอย มูลค่าเรือก็จะลดต่ำลง

### 2.4 ความเสี่ยงทางการจัดหาแหล่งเงินทุน

วิกฤตทางด้านเศรษฐกิจและการเงินในหลายปีที่ผ่านมา ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล และการจัดหาแหล่งเงินทุน อย่างไรก็ตาม ทางกลุ่มฯ สามารถจัดหาแหล่งเงินทุนภายในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยได้รับความสนับสนุนเป็นอย่างดีจากสถาบันการเงิน

## **3. ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ**

### **การดำเนินงานด้านความเสี่ยงในการบริหารจัดการกองเรือของ RCL**

#### 3.1 ความปลอดภัย และความเสี่ยงในการเดินเรือ

ทางบริษัท RCL มีความเป็นมืออาชีพ และมีแนวคิดอย่างเป็นระบบ รวมถึงมาตรการในการบริหารจัดการความเสี่ยงเพื่อความปลอดภัยทางทะเล เพื่อที่จะดูแลชีวิต สุขภาพของคนประจำเรือ และทรัพย์สินของบริษัท รวมทั้งป้องกันมลภาวะทางทะเล บริษัท RCL มีอุปกรณ์ และเครื่องมือ ตลอดจนวิธีการที่จะประเมินและวินิจฉัยเหตุการณ์อันตรายต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ มีการเตรียมบุคลากรในทุกๆ ส่วน ทั้งทางเรือและทางบก เพื่อให้มีวิธีที่เหมาะสมที่จะลดความเสี่ยงในการปฏิบัติงาน

สำหรับการประเมินความเสี่ยงและมาตรการด้านความปลอดภัย ทางบริษัทได้จัดตั้งระบบความปลอดภัยสำหรับผู้ปฏิบัติงานบนเรือ และปกป้องสิ่งแวดล้อมตามข้อปฏิบัติสากลเพื่อความปลอดภัยในการทำงานบนเรือ (Code of Safe Working Practices for Merchant Seaman) และยังมีแนวทางปฏิบัติสากลที่ดีอื่นๆ ในธุรกิจการขนส่งทางทะเล ทางบริษัทได้นำมาปฏิบัติด้วย บริษัทได้ระบุกลุ่มความเสี่ยงออกเป็น 2 กลุ่ม คือ คนประจำเรือ และสิ่งแวดล้อม

โดยประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในปี 2020 ดังนี้

**การเดินเรือ (การโดนกันของเรือ)** – ข้อมูลทางสถิติแสดงให้เห็นว่าการโดนกันของเรือที่เกิดขึ้นในภูมิภาคนี้ (Intra-Asia) เป็นสิ่งที่คาดการณ์ได้ยาก เนื่องจากการจราจรที่หนาแน่น และยังมีสภาพอากาศที่เลวร้ายโดยเฉพาะในเมืองท่าที่มีขนาดใหญ่อันเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดปัจจัยความเสี่ยงนี้

**การบาดเจ็บของลูกเรือ** – ถึงแม้บนเรือจะมีวิธีการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยโดยมีเป้าหมายที่จะลด หรือไม่ให้เกิดความเสี่ยงที่จะนำไปสู่การบาดเจ็บอย่างดีแล้ว แต่ยังคงมีการรายงานเหตุการณ์ที่ลูกเรือได้รับอุบัติเหตุ ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าในการทำงาน

RCL จึงพัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยเพื่อสร้างการป้องกันที่เหมาะสมมากขึ้น รวมถึงทบทวนขั้นตอนการปฏิบัติการให้ดียิ่งขึ้นไปอีก ทั้งนี้ RCL ยังมีการฝึกอบรมภายในองค์กร และฝึกอบรมภายนอกโดยผู้เชี่ยวชาญในสาขาที่เกี่ยวข้อง ให้กับบุคลากรทางบกด้วย เพื่อพัฒนาทักษะในการบริหารจัดการความปลอดภัยเพื่อเตรียมพร้อมรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินอย่างต่อเนื่อง

#### 3.2 การดำเนินการ BWM Convention

การปฏิบัติตามกฎสากลเพื่อบำบัดน้ำถ่วงเรือในถังอับเฉา มีจุดมุ่งหมายที่จะทำให้เกิดความยั่งยืนต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ทั้งการติดตั้งอุปกรณ์บำบัดน้ำถ่วงเรือในถังอับเฉาที่อยู่บนมหาสมุทรเพื่อไม่ให้เกิดการเปลี่ยนแปลง

ถ่ายของแพลงก์ตอนที่มาจากทะเลหนึ่งไปยังอีกทะเลหนึ่ง เนื่องจากการใช้น้ำทะเลเป็นน้ำถ่วงเรือบนเรือ โดยกฎสากลนี้เรือมากกว่า 60,000 ตัน จะต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Treatment System) ในปีนี้จนแล้วเสร็จภายในปี 2567 ทั้งนี้อุปกรณ์ที่ติดตั้งบนเรือต้องได้รับการอนุญาตจาก IMO ก่อน

### 3.3 ความเสี่ยงที่เกิดจากโจรสลัด

ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางสำคัญทางภูมิศาสตร์ที่เชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดีย กับทะเลจีน ซึ่งมีเรือส่งสินค้าเป็นจำนวนมาก และเป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างพอร์ตในเอเชียตะวันออก กับทวีปยุโรป ผ่านทางคลองสุเอซ และยังมีประเทศที่ส่งออกน้ำมันที่ตั้งอยู่ในอ่าวเปอร์เซีย ช่องแคบมะละกาเป็นพื้นที่แคบ มีเกาะ และแม่น้ำอยู่มากมาย ทำให้ง่ายต่อการซ่อนตัวของโจรสลัด เพื่อความปลอดภัยสำหรับเรือที่เดินทางในช่องแคบมะละกา จึงมีการร่วมมือพหุภาคีในการลาดตระเวนระหว่าง อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย และสิงคโปร์ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับเรือ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อที่จะขจัดโจรสลัดออกไปจากภูมิภาคนี้ ก่อนที่จะมีการเดินเรือเข้าสู่พื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง เช่น ช่องแคบมะละกา ทางกัปตัน และลูกเรือต้องปฏิบัติตามคำแนะนำอย่างเคร่งครัด เตรียมพร้อมที่จะนำเรือผ่านโดยรายงานบริษัทให้ทราบเพื่อให้มีการเตรียมการ และการปฏิบัติที่เหมาะสม

### 3.4 ความเสี่ยงที่ทำให้เกิดการเสื่อมสภาพ และความเสียหายต่อเครื่องจักรบนเรือ

เนื่องจากกฎ IMO 2020 ประกาศให้มีการเปลี่ยนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ ซึ่งการใช้น้ำมันชนิดนี้ทางด้านเทคนิคจะต้องมีการลดปริมาณของน้ำมันหล่อลื่นในกระบอกสูบลง ทั้งนี้อาจทำให้เกิดการสึกกร่อนของลูกสูบ แหวนลูกสูบ และอุปกรณ์อื่นใดของเครื่องจักรใหญ่ และเครื่องจักรเสริม ฝ่ายบริหารจัดการได้มีการพัฒนา และดำเนินการตามขั้นตอนที่เรียกว่า “Ship Implementation Plan” เพื่อลดผลกระทบจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ รวมทั้งคอยสังเกต รายงานเกี่ยวกับเครื่องจักร และยังฝึกอบรมลูกเรือเพื่อที่จะป้องกันความเสี่ยงของอุปกรณ์ต่างๆ

### 3.5 กลยุทธ์ในการประหยัดน้ำมัน

RCL จะจัดการกองเรือให้วิ่งในความเร็วที่เหมาะสมที่สุดที่จะรักษาตารางการเดินเรือ และประหยัดน้ำมัน รวมทั้งถ้าสถานการณ์อำนวยก็จะวิ่งด้วยความเร็วต่ำที่สุด หรือถ้ายังไม่มีความต้องการทางการตลาดเราก็จะหยุดวิ่งเรือในเที่ยวเรือนั้น เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมัน

### 3.6 กลยุทธ์ในการลดเวลาการเทียบท่า

หลายท่าเรือหลักในเอเชีย ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นท่าเรือที่ RCL ใช้บริการอยู่ในโครงข่ายการบริการของ RCL เช่นจีน สิงคโปร์ ฮองกง และมาเลเซีย ซึ่งจะมีปริมาณของเรือเป็นจำนวนมากในทุกๆ วัน ทาง RCL จึงมีขั้นตอนมาตรฐานในการปฏิบัติงาน เพื่อที่จะรับมือกับความเสี่ยงของการเผชิญกับความหนาแน่นของท่าเรือดังกล่าว โดยจะมีการเตรียมแผนการยกขนสินค้าที่ท่าเรือนั้นล่วงหน้า โดยจะวางแผนการยกขนสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพที่จะสามารถใช้เครนในการปฏิบัติงานให้ได้มากที่สุด รวมทั้งการติดต่อประสานงานและการร่วมมือจากทั้งคนประจำเรือ พนักงานในเครือข่าย RCL จาก Head Quarter, Location ร่วมกับพนักงานในท่าเรือนั้นๆ เพื่อที่จะทำให้เวลาปฏิบัติการสินค้าในท่าเรือนั้นๆ ลดลงอย่างมีประสิทธิภาพ

#### 4.ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

##### 4.1 ทรัพย์สินถาวรหลัก

###### เรือเดินทะเลและอุปกรณ์

ณ สิ้นปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีเรือเดินทะเลรวมทั้ง 37 ลำและอุปกรณ์ มีมูลค่าสุทธิตามบัญชีเท่ากับ 12,467 ล้านบาท (บริษัทฯ เป็นเจ้าของ 15 ลำ และบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ 22 ลำ) เรือเดินทะเลเป็นเรือยนต์ขนาดบรรทุกระหว่าง 388 – 2,732 ตัน มีเคหะตันระหว่าง 4,827 – 38,968 ตัน ใช้ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สำหรับสินค้าทั่วไป และตู้สำหรับบรรจุสินค้าที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิ (Reefer) ทางทะเลภายในภูมิภาคและภูมิภาคใกล้เคียง

ณ สิ้นปี 2562 เรือของบริษัทฯ และบริษัทย่อย 27 ลำ มีภาระจำนองในการค้ำประกันเงินกู้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยจำนวน 3,359 ล้านบาท

ในปลายปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยในสิงคโปร์ได้จัดให้มีการประเมินราคาเรือเดินทะเล โดยผู้ประเมินราคาอิสระ

###### ที่ดินและอาคาร

บริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นเจ้าของอาคารสำนักงาน 3 แห่ง เพื่อใช้เป็นสำนักงานดำเนินงานใน กรุงเทพฯ ยองกง และสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีของอาคารสำนักงาน พร้อมสิ่งปรับปรุงอาคาร รวม 284 ล้านบาท

ที่ตั้งสำนักงานในกรุงเทพฯ อยู่ที่ เลขที่ 127/35 อาคารปัญญาทิวเวอร์ 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 4 บริษัท

นโยบายในการลงทุนของบริษัทจะเป็นการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจขนส่งทางทะเลเป็นหลัก

##### 4.3 การประเมินทรัพย์สิน

บริษัทและบริษัทย่อยจัดให้มีการประเมินราคาเรือเดินทะเล โดยผู้ประเมินราคาอิสระ

#### 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ไม่มี

## 6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

ชื่อบริษัท	บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)
เลขทะเบียนบริษัท	0107536000021
ประกอบธุรกิจ	บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลแบบฟีดเดอร์ และการค้าระหว่างประเทศ ภายในภูมิภาคเอเชีย
สำนักงานใหญ่	เลขที่ 127/35 ชั้น 30 อาคารปัญญาธานีทาวเวอร์ ถนนรัชดาภิเษก แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร 10120
โทรศัพท์	0 2296 1096
โทรสาร	0 2296 1098
Website	<a href="http://www.rclgroup.com">http://www.rclgroup.com</a>
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
บาห์เรน	Al Adiyah Capital Governorate	Alsharif Group W.L.L	(00973) 1751 5050	(00973) 1751 5051
บังกลาเทศ	จิตตะกอง	Integrated Transportation Services Limited (ITSL)	(880) 31 713 147-8	(880) 31 710 847
กัมพูชา	พนมเปญ เมืองพระสีหนุ	Arrow Shipping Agency Co., Ltd. Arrow Shipping Agency Co., Ltd.	(855-23) 880 241/ 242 (855-34) 933 748	(855-23) 885 706 / 607 (855-34) 933 749
จีน	ชิงเต่า เทียนจิน ฝางเจิง กวางโจว เซินเจิ้น เซี่ยเหมิน หนิงปัว เหวินโจว จี่ปู  เซี่ยงไฮ้ ต้าเหลียน	Regional Container Lines Shipping Co., Ltd. Regional Container Lines Shipping Co., Ltd. China Ocean Shipping Agency Fangcheng Regional Container Lines Shipping Co., Ltd. Regional Container Lines Shipping Co., Ltd. Regional Container Lines Shipping Co., Ltd. Regional Container Lines Shipping Co., Ltd. Regional Container Lines Shipping Co., Ltd. Wenzhou Zheyuan Shipping Agency Co. Ltd. Jiaxing Xinggang International Shipping Agency Co. Ltd. Regional Container Lines Shipping Co., Ltd. China Marine Shipping Agency Liaoning Co., Ltd	(86532) 8668 5577 (86-22) 2317 4001 (86770) 282 2556 (8620) 8363 3236 (86755) 2518 1150 (86592) 239 8011 (86574) 2787 2828 (86577) 8893 8605 (86573) 8369 5678  (86-21) 6132 4500 (86-411) 8255 1167	(86532) 8668 1966 / 1977 (86-22) 2317 4010 (86770) 610 2204 (8620) 8363 4004 (86755) 2518 1495 / 1572 (86592) 239 8001 / 8002 (86574) 2786 2523 (86577) 8893 8618 (86573) 8369 8669  (86-21) 6132 4523 (86-411) 8280 3858
ฮ่องกง	ฮ่องกง	Regional Container Lines (H.K.) Limited	(852) 2526 3318	(852) 2537 5463 / 5452
อินเดีย	เจนไน บังคาลอร์ ไฮเดอราบาด ฮัลเดย์ พาราณสี ทุดีโครีน โคชิน โกลกาตา ไวแซค คริชนาพาหนัม มุมไบ นิวเดลี ลูเชียนา  อห์หมดาบาด ชัยปุระ วาโดดารา สาฮีรา พิพาวัพ ราชโกฏี  มุนดรา	RCL Agencies East India Pvt.Ltd Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd. Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd. Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd. Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd. Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd. Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd. Chakiat Shipping Services Pvt Ltd. Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd. RCL Agencies (India) Pvt. Ltd. Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd. Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.  Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd. Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd. Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd. Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd. Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd. Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.  Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 44) 4019 1600 (91 80) 2558 2096 (91 40) 4904 5678 (9133) 6615 2900 (9106722) 221101 (91 461) 425 2680 (91 484) 266 6166 (91 33) 6615 2900 (91 891) 454 6444 (91 861)237 7043 (91 22)4942 6000 / 6002 (91 11) 46109000 (91 161) 505 5480/ 84480/84 (91 79) 66226622 (91 141) 2221 061/71/81 (91 265) 6626 116/6161 (91 261) 234 0028 / 29 (91 2794) 286 327 (91 281) 257 6603/257 6604 (91 2838) 259 146/41/42	- (91 80) 2558 9737 (91 40) 4904 5688 (9133) 2289 2172 - (91 461) 425 2681 (91 484) 266 8085 (91 33) 2289 2172 (91 891) 454 6455 - - - - - - - - - -
อินโดนีเซีย	จาการ์ตา เมดาน / เบลารัน ซูราบายา ปาเล็มบัง	PT Bhum Mulia Prima PT Bintika Bangunusa PT Bhum Mulia Prima PT Bintika Bangunusa	(6221) 521 4808 (6261) 845 5883 (6231) 535 2609 (62-711) 716 380	(6221) 521 4801 / 802 (6261)846 2909/844 5808
อิรัก	อุม การ์ซาร์	Sharaf Shipping Company Iraq	(964) 780102 2323	-
เกาหลีใต้	โซล ปูซาน	Chun Jee Shipping Co., Ltd Chun Jee Shipping Co., Ltd	(822) 3671 0628 (8251) 468 2937	(822) 3455 1615 (8251) 468 6791

ประเทศ	เมือง	ชื่อบริษัท	เบอร์โทรศัพท์	เบอร์แฟกซ์
คูเวต	ซาฟีด	Al Kazemi International General Trading & Contracting Group Co. WLL.	(965) 2573 3870	(965) 25733864
มาเลเซีย	ยะโฮร์ บาห์รู / ปาซีร์ กุดัง ปีนัง พอร์ต กลัง	RCL Agencies (M) Sdn. Bhd.  RCL Agencies (M) Sdn. Bhd. RCL Agencies (M) Sdn. Bhd.	(607) 352 2388  (604) 370 2666 (603) 3342 2722	(607) 352 1288  (604) 370 2233 (603) 3342 2871
มัลดีฟ	มาเล่	One World Logistics Maldives Pvt Ltd	(960)330 0616	(960)301 1999
พม่า	ย่างกุ้ง	RCL (Myanmar) Co., Ltd	(95) 1202 067/065/103	-
โอมาน	โซฮา มัสกัต	Global Corp Logistics LLC Global Corp Logistics LLC	(968 ) 2470 2744 (968) 2470 2744	(968) 2470 1748 (968) 2470 1748
ปากีสถาน	การาจี	United Marine Agencies (Pvt.) Ltd.	(9221) 111111862	(9221) 3514 7951
ฟิลิปปินส์	เซบู ดาเบา เจนอรัล ซานโตส มะนิลา	Eagle Express Lines, Inc. Eagle Express Lines, Inc. Eagle Express Lines, Inc. RCL Feeders Phils., Inc.	(6332) 420 2365 (6382) 321 7139 (6383) 552 1779 (632) 815 3187	(6332) 420 2366 (6382) 321 7138 - (632) 815 2102
ซาอุดีอาระเบีย	อัครัมมาม	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 นครจีหลง ไทจง	Grand Maritime Transport Ltd. Grand Maritime Transport Ltd. Grand Maritime Transport Ltd.	(8862) 2547 1786 (8862) 2547 1786 (8864) 2327 0593	(8862) 2547 3063 (8862) 2547 3063 (8864) 2327 0573
ไทย	กรุงเทพมหานคร (สำนักงานใหญ่) กรุงเทพมหานคร (ตัวแทน) แหลมฉบัง สงขลา	Regional Container Lines Public Co., Ltd. Ngow Hock Co., Ltd. Ngow Hock Agency Co., Ltd. Songkhla Shipping Agency Co., Ltd.	(662) 296 1096  (662) 295 3737 (6638) 330 727 - 9 (6674) 245 574	(662) 296 1098  (662) 296 1001 (6638) 330 730 (6674) 232 345
สหรัฐอาหรับ เอมิเรตส์	ดูไบ	Peninsula Shipping Company LLC.	(9714) 312 2900	(9714) 355 6806
เวียดนาม	โฮจิมินห์ ไฮฟอง	RCL (Vietnam) Co., Ltd. VNT Logistics Haipong	(8428) 3818 1522 (84225) 362 9139	(8428) 3818 1523 (84225) 376 9167