

ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1 วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย หรือกลยุทธ์ในการดำเนินงาน

วิสัยทัศน์และพันธกิจ

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

กลุ่มฯ ได้กำหนดวิสัยทัศน์ที่จะวิวัฒนาการให้เป็น “ผู้ให้บริการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์และ บริการ โลจิสติกส์ ชั้นนำในภูมิภาคเอเชียที่ได้รับความเชื่อถือในด้านประสิทธิภาพของการดำเนินงานและคุณภาพของการให้บริการอันเป็นผลมาจากพนักงานที่มุ่งมั่นทำงานด้วยใจและความคิดสร้างสรรค์”

เป้าหมายขององค์กร

กลุ่มฯ มีเป้าหมายที่จะดำรงความเป็นผู้นำในหมู่ผู้ให้บริการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลชั้นนำของโลก โดยมุ่งเน้นการดำเนินธุรกิจภายในภูมิภาคเอเชีย เครือข่ายภูมิศาสตร์หลักในการให้บริการครอบคลุมภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คาบสมุทรวเอเชียใต้ และตะวันออกกลาง

1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

กำเนิด อาร์ ซี แอล

2523 : ก่อตั้งโดย บริษัท ไวกง 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 ฟิซิอี 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 ซึ่งเป็นผู้ดำเนินกิจการที่ทำเรือแหลมฉบัง และซื้อกิจการร้อยละ 70 ในบริษัท วิจิเนล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส (ฮ่องกง) จำกัด ในฮ่องกงและบริษัทย่อย
- : ซื้อหุ้นที่เหลือร้อยละ 49 ในกลุ่มบริษัท อาร์ ซี แอล ในสิงคโปร์ ทำให้บริษัทเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100
- : ซื้อกิจการร้อยละ 20 ในบริษัท เอ็น เอส พรอสเพอริตี จำกัด ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการลานพักตู้คอนเทนเนอร์และคลังสินค้าทัณฑ์บน
- : ซื้อหุ้นที่เหลืออีกร้อยละ 30 ในบริษัทวิจิเนล 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
- : ร่วมลงทุนกับบริษัทมิติซุย โอ.เอส.เค.ไลน์ส จำกัด จัดตั้งบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าประเภทเทกอง

ปีแห่งการเสริมสร้างเครือข่ายการให้บริการ 2543 – 2547

- : เริ่มระบบการให้บริการ การค้าอิเล็กทรอนิกส์ ชื่อว่า “ภูมิเน็ต”
- : ขยายเครือข่ายบริการเข้าไปในเอเชียตะวันตก และตะวันออกกลาง
- : จัดตั้ง บริษัท วิจิเนล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส ชิปปิง จำกัด ที่เซี่ยงไฮ้ บริษัท อาร์ ซี แอล เอเยนซี (เอ็ม) จำกัด และบริษัท วิจิเนล คอนเทนเนอร์ ไลน์ส (เอ็ม) จำกัด ที่มาเลเซีย และ บริษัท อาร์ ซี แอล โลจิสติกส์ จำกัด ที่ประเทศไทย
- : บริษัท วิจิเนล 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 ฟิลส์ อิงค์ ในประเทศฟิลิปปินส์
- : จัดตั้งบริษัทย่อย วิจิเนล เมอร์เซอนส์ มาร์ไทม์ จำกัด ในประเทศฮ่องกง และ บริษัท วิจิเนล เมอร์เซอนส์ อินเตอร์เนชั่นแนล เฟรท พอร์เวอร์ดิง จำกัด ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยถือหุ้นร้อยละ 80 ทั้งสองบริษัท เพื่อบริการขยายธุรกิจและบริการโลจิสติกส์ เข้าไปในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ
- : จัดตั้งบริษัทร่วม อาร์ ซี แอล (เวียดนาม) จำกัด ประเทศเวียดนาม โดยถือหุ้นร้อยละ 49 เพื่อบริการขยายธุรกิจและบริการโลจิสติกส์ในอินโดจีน

- : เพิ่มทุนจดทะเบียนในบริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ โลนส์ (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 ออสเตอร์เลีย พีทีวาย จำกัด เพื่อควบคุมการประกอบธุรกิจตัวแทนเรือในออสเตรเลีย
- : จัดตั้งบริษัทย่อย อาร์ ซี แอล เกาหลี โดยถือหุ้นร้อยละ 85 และเพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 340 ล้านบาทเป็น 400 ล้านบาท โดยถือหุ้นร้อยละ 100 ในปี 2550 เพื่อขยายธุรกิจของกลุ่มฯ ในประเทศเกาหลี
- : จัดตั้งบริษัทร่วม พีที เดราห์ อินดาร์ ชิปปิง โดยถือหุ้นร้อยละ 49 เพื่อขยายธุรกิจของกลุ่มฯ ในประเทศอินโดนีเซีย
- : บริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ โลนส์ ชิปปิง จำกัด ซึ่งมีสำนักงานที่เซี่ยงไฮ้ เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 1.72 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในการจัดตั้งสำนักงานสาขาที่ 6 ที่เมืองนิงโบ เพื่อรองรับการขยายธุรกิจในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน
- : เปลี่ยนแปลงโครงสร้างการถือหุ้นในบริษัทย่อยในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยบริษัท อาร์ ซี แอล ฟีดเดอร์ พีทีอี ประเทศสิงคโปร์ (บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100) เข้าถือหุ้นร้อยละ 100 ในบริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ โลนส์ ชิปปิง จำกัด
- : บริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ โลนส์ ชิปปิง จำกัด ซึ่งมีสำนักงานที่เซี่ยงไฮ้ เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 1.84 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในการจัดตั้งสำนักงานสาขาที่ 7 ที่เมืองฟู่ซาน เพื่อขยายการดำเนินธุรกิจในบริเวณสามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล สาธารณรัฐประชาชนจีน
- : เปลี่ยนแปลงโครงสร้างการถือหุ้นในกลุ่มจากถือหุ้นทางตรงร้อยละ 85 เป็นร้อยละ 100 ในบริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ โลนส์ พีทีอี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ และเพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 24 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เป็น 51.95 ล้านเหรียญสหรัฐฯ
- : เพิ่มทุนจดทะเบียนในบริษัท อาร์ ซี แอล ฟีดเดอร์ พีทีอี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ จาก 12.2 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เป็น 32.7 ล้านเหรียญสหรัฐฯ
- : เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 663 ล้านบาท เป็น 828.7 ล้านบาท
- : เพิ่มทุนจดทะเบียนในบริษัท ริจินัล คอนเทนเนอร์ โลนส์ พีทีอี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ จาก 51.95 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เป็น 91.95 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เพื่อความแข็งแกร่งทางการเงินเพื่อประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจโดยรวมของกลุ่มฯ
- : เพิ่มทุนจดทะเบียนในบริษัท อาร์ ซี แอล ฟีดเดอร์ พีทีอี 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 พีทีอี 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
- : การควมรวมและปรับขนาดองค์กรเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการบริการด้วยการสลายบริษัท อาร์ ซี แอล (เกาหลี) จำกัด รวมถึงการยุบสาขาฟรีเมนเทลในปี 2555 และสาขาเสมารังในปี 2556
- : เริ่มติดตั้งระบบ อีซีดีไอเอส ซึ่งเป็นช่วยให้การเดินเรือในทะเลง่ายขึ้นและพัฒนาด้านความปลอดภัยขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ปัจจุบันนี้กองเรือของบริษัทอาร์ ซี แอล ได้รับการติดตั้งระบบ อีซีดีไอเอส เสร็จสมบูรณ์แล้ว 27%
- : ประมาณ 27% ของเรือในกลุ่มบริษัท ได้ผ่านการรับรองและได้รับการจัดลำดับชั้นเอกสารรับรอง บีเอ็มดับบลิว ซึ่งเป็นชุดมาตรฐานทางเทคนิคและเป็นข้อกำหนดสำหรับการควบคุมและการจัดการน้ำและตะกอนจากอับเฉาเรือ
- : ริเริ่มค่านิยมองค์กรของอาร์ ซี แอล 5 ประการ ได้แก่ จรรยาบรรณ/ความซื่อสัตย์ มุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน การมุ่งเน้นผู้รับบริการ การสร้างทีมงาน และ ความรับผิดชอบ รวมถึงสนับสนุนระบบการบริหารผลงาน ซึ่งพยายามผลักดันการประเมิณผลงานของพนักงานโดยอาศัยเป้าประสงค์และวัตถุประสงค์เป็นหลัก
- : ส่วนโปรแกรมเสริมคอลฟิน อีซี โหลดลิสต์ ได้เปิดใช้งานในระบบคอลฟิน แคริเออร์เป็นผลสำเร็จในปี 2554 ส่วนโปรแกรมเสริมนี้เปิดใช้งานในกลุ่มอาร์ ซี แอล ทุกประเทศ ช่วยให้การใช้งานระบบง่ายขึ้นและประสานการทำงานร่วมกันของส่วนโปรแกรมอื่นๆ ให้ดีขึ้น เป็นผลให้กลุ่มปฏิบัติการสามารถปฏิบัติงานเกี่ยวกับการขนถ่ายตู้สินค้าได้รวดเร็วและแม่นยำยิ่งขึ้น
- : ระบบคอลฟิน เอส เอ พี ซึ่งเป็นระบบทางการเงิน ได้เริ่มเปิดใช้งานเป็นผลสำเร็จในปี 2554 และได้ดำเนินการเพื่อนำระบบไปใช้งานในเครือข่ายตัวแทนของบริษัทเรียบร้อยแล้ว

ปีของการพัฒนาระบบ 2558

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

ปีแห่งรางวัลของความสำเร็จและเพิ่มเส้นทางการบริการใหม่ปี 2559

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

ปีแห่งการขยายการบริการ การวางแนวทางธุรกิจ และการวางโครงสร้างทางธุรกิจปี 2560

การบริการและสั่งซื้อเรือใหม่

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

การวางแนวทางธุรกิจ

- ตั้งบริษัทร่วมค้าที่มัมไบ 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) เพื่อตรวจสอบผลงานและประเมินผลการ ทำงานด้วยความโปร่งใส
- ทบทวนกฎระเบียบและการควบคุมดูแลกิจการธรรมาภิบาล

ปีแห่งการปรับปรุงต่อเนื่อง ปี 2561 - 2562

ปี 2561

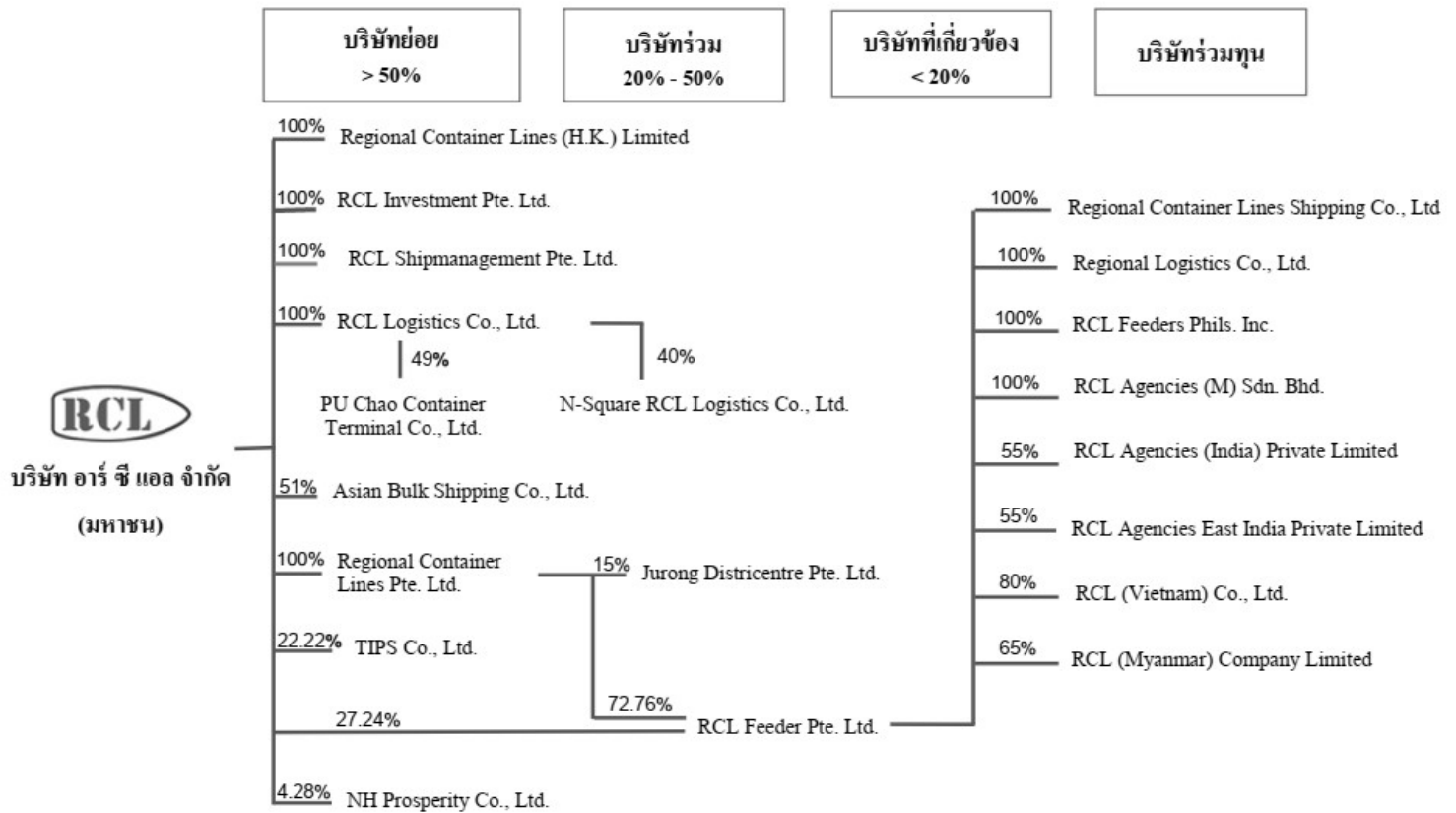
- : ส่งมอบเรือ 2 ลำขนาด 1668 teu คือ เรือ “จารุภูมิ” และ เรือ “คุณาภูมิ” จากทั้งหมดที่สั่งซื้อไว้ 4 ลำ
- : ให้บริการ Feeder เพิ่มที่ Colombo Hub เมื่อเดือนมกราคม ปี 2561 ในเส้นทางระหว่าง Colombo และ Tuticorin ประเทศอินเดีย
- : เพิ่มการตลาดให้มีความแข็งแกร่งขึ้น โดยจัดตั้งสำนักงานของบริษัทฯ เองในประเทศเมียนมาร์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

ปี 2562-2563

- : จัดตั้งสำนักงานของบริษัทฯ ที่เมืองเจนไน ประเทศอินเดีย
- : ปรับปรุงเส้นทางบริการให้ทั่วถึงและปรับภาพลักษณ์ขององค์กร รวมถึงเพิ่มท่าเรือในการให้บริการ ได้แก่ Thai Sugar Terminal, Nansha, Calcutta, Kattupalli และ Dongguan โดยร่วมมือกับพันธมิตร
- : ส่งมอบเรืออีก 2 ลำ ขนาด 1668 teu ที่เหลือ คือ เรือ “ลลิตภูมิ” และ เรือ “มาษะภูมิ” ในเดือนกรกฎาคม และสิงหาคมตามลำดับ
- : ดำเนินการติดตั้ง scrubber โดยเริ่มติดตั้งให้กับ เรือ Sattha Bhum และ เรือ Racha Bhum ในช่วงครึ่งหลังของปี 2562
- :ฉลองครบรอบ 40 ปีของ RCL
- : การใช้เทคโนโลยีการพิสูจน์ตัวตนแบบใหม่เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของข้อมูลจากภัยคุกคามทางไซเบอร์
- : นำแผน Adoption Business Continuity (BCP) มาปรับใช้เพื่อรับมือกับเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

โครงสร้างกลุ่มบริษัท 2563



ชื่อบริษัท	ถือหุ้นร้อยละ		ประเทศที่จดทะเบียนจัดตั้งและดำเนินการ	กิจกรรมหลัก	สถานที่ติดต่อ
	2563	2562			
Regional Container Lines Public Company Limited	-	-	ไทย	ดำเนินกิจการเดินเรือ, เป็นเจ้าของเรือ, กิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการเดินเรือ และลงทุนในบริษัทอื่น	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
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
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
RCL Shipmanagement Pte Ltd.	100	100	สิงคโปร์	จัดการกองเรือ	11 Keppel Road, 8 th 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 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

ชื่อบริษัท	ถือหุ้นร้อยละ		ประเทศที่จดทะเบียนจัดตั้งและดำเนินการ	กิจกรรมหลัก	สถานที่ติดต่อ
	2563	2562			
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
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
RCL Agencies East India Private Limited	55	55	อินเดีย	ตัวแทนเดินเรือ	No. 40, 1 st Floor, Rajaji Salai, Chennai - 600001, India Tel (9144) 40191600
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

ชื่อบริษัท	ถือหุ้นร้อยละ		ประเทศที่ จดทะเบียนจัดตั้ง และดำเนินการ	กิจกรรมหลัก	สถานที่ติดต่อ
	2563	2562			
RCL (Vietnam) Co., Ltd.	80	80	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
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
N-Square RCL Logistics Co., Ltd.	40	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 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

ชื่อบริษัท	ถือหุ้นร้อยละ		ประเทศที่จดทะเบียนจัดตั้งและดำเนินการ	กิจกรรมหลัก	สถานที่ติดต่อ
	2563	2562			
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

1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทฯ มีธุรกรรมรายการระหว่างกันกับบริษัท ไจวสท 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 ให้บริการขนส่งในเส้นทางระหว่างเมืองท่าหลักที่เป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้ากับเมืองท่าย่อย ทั้งต้นทางและปลายทางที่อยู่ในละแวกใกล้เคียง ในธุรกิจประเภท SOC นั้น กลุ่มฯ จัดการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ให้แก่ลูกค้าที่มีตู้คอนเทนเนอร์ ลูกค้าในกลุ่มนี้ได้แก่ สายการเดินเรือหลักหรือ Main Line Operator ที่ทำหน้าที่ขนส่งสินค้าระหว่างทวีป ผู้ประกอบการขนส่งที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง หรือ NVOCC ผู้ประกอบการขนส่งถึงบรรจุเคมีภัณฑ์ (ISO tank) และเจ้าของตู้สินค้า โดยกลุ่มฯ เป็นผู้ขนส่งตู้สินค้าเหล่านี้ระหว่างท่าเรือในเมืองท่าต่างๆ ในภูมิภาค

สำหรับ Main Line Operator แล้ว จำเป็นต้องมีผู้ประกอบการเรือฟัดเดอร์ที่ช่วยให้บริการขนส่งตู้สินค้าโดยรับตู้สินค้าจากเมืองท่าใกล้เคียงมาส่งที่เรือใหญ่ และในขณะเดียวกันก็รับตู้สินค้าจากเรือใหญ่กลับไปส่งยังเมืองท่าเล็กๆ เหล่านี้ การที่ Main Line Operator นิยมใช้เรือเดินสมุทรที่มีระวางขนาดใหญ่ขึ้นในการให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางการค้าระหว่างซีกโลกตะวันออกและตะวันตก การขนถ่ายสินค้าโดยกองเรือฟัดเดอร์จากเมืองท่าในละแวกใกล้เคียงสู่เรือใหญ่ให้เต็มลำเรือได้อย่างรวดเร็วและใช้เวลาเพียงช่วงสั้นๆ อยู่หน้าท่าเรือมีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่ง

ด้วยเหตุนี้ การที่กลุ่มฯ สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าประเภท mainline operator โดยเสนอบริการที่มีความถี่เกี่ยวกับการเดินเรือสูงเพื่อรับส่งสินค้าระหว่าง “เมืองท่าหลัก” และ “ท่าเรืออื่นๆ” ในภูมิภาค จึงถือเป็นภารกิจที่สำคัญของกลุ่มฯ ในธุรกิจประเภท SOC ในปัจจุบันกลุ่มฯ ให้บริการขนส่งสินค้าแบบฟัดเดอร์แก่หลายเมืองท่าหลักในภูมิภาคเอเชีย

นอกจากนี้ กลุ่มฯ ดำเนินธุรกิจประเภท COC โดยให้บริการตู้คอนเทนเนอร์กว่า 74,891 ที่อู่ แก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้าโดยตรง ในเส้นทางเดินเรือที่กลุ่มฯ ดำเนินงานอยู่ นับจากช่วงต้นทศวรรษที่แล้ว ธุรกิจประเภท COC เติบโตอย่างมั่นคงในสัดส่วนที่สูงเป็นเวลาดำเนินมาหลายปี

สายงานหลักที่สาม คือสายงานการให้บริการที่สร้างมูลค่าเพิ่มในด้านโลจิสติกส์ โดยในช่วงหลายปีที่ผ่านมา สายงานนี้เติบโตอย่างต่อเนื่อง เป็นธุรกิจที่ให้บริการตั้งแต่การดำเนินการพิธีศุลกากรและขนส่งสินค้าภายในประเทศไปสู่การรับจัดการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งรวมถึงการบริหารสินค้าคงคลังและการขนส่งสินค้าข้ามประเทศ ตลอดจนการจัดการและบริหารโซ่ซัพพลาย หรือ Supply Chain ในประเทศต่างๆ กลุ่มฯ ออกแบบธุรกิจที่สร้างมูลค่าเพิ่มในลักษณะนี้เพื่ออำนวยความสะดวกและตอบสนองความต้องการในการขนส่งสินค้าอย่างครบวงจร

สำหรับสิทธิหรือข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจ มีดังต่อไปนี้

บริษัทฯ มีเรือ 7 ลำ ที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ชื่อเรือ	วันที่ได้รับการส่งเสริม	วันหมดอายุตามบัตรส่งเสริม
เรือศิริภูมิ	28 กุมภาพันธ์ 2556	27 กุมภาพันธ์ 2564
เรืออินทราภูมิ	22 มีนาคม 2556	21 มีนาคม 2564
เรืออติภูมิ	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
เรือมาษะภูมิ	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 และเรือศุทธาภูมิ ขอรับสิทธิตามพระราชกฤษฎีกาฉบับที่ 314 หลังจากสิ้นสุดการได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

สำหรับบริษัทเจ้าของเรือซึ่งเป็นบริษัทย่อยในสิงคโปร์ ได้แก่ บริษัท Regional Container Lines Pte. Ltd. ได้รับสิทธิยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลโดยไม่มีกำหนดระยะเวลา อีกทั้งเรือที่นำเข้าประเทศไม่ต้องเสียอากร ขาเข้า

2.2 การตลาดและการแข่งขัน

ลักษณะการตลาด

แม้ว่ากลุ่มฯ จะมีบริษัทย่อยกระจายอยู่ตามประเทศต่างๆ ในภูมิภาค คือ ไทย สิงคโปร์ ฮองกง มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐประชาชนจีน และอินเดีย ทำให้กลุ่มฯ มีการจัดโครงสร้างรายได้ ทั้งแบ่งตามภูมิภาค และแบ่งตามบริษัทฯ และบริษัทย่อย แต่ในความเป็นจริงแล้วกลุ่มฯ บริหารธุรกิจในรูปแบบเครือข่ายภูมิภาค (Regional Network) เพราะเป็นการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลระหว่างประเทศ มิได้เจาะจงเฉพาะประเทศใดประเทศหนึ่ง บางครั้งเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปถึง 4-5 เมืองท่าในหลายๆ ประเทศ ซึ่งเป็นการยากที่จะจำแนกรายได้ของเมืองท่าต่างๆ ให้สอดคล้องกับโครงสร้างรายได้ตามภูมิศาสตร์ การบริหารแบบเครือข่าย ทำให้กลุ่มฯ สามารถให้บริการลูกค้าได้ทั่วถึงและมีประสิทธิภาพมากกว่า ขณะเดียวกันกลุ่มฯ มีกองเรือขนาดใหญ่ ทำให้สามารถให้บริการจำนวนเที่ยวเรือได้มากและสม่ำเสมอ เป็นการได้เปรียบเชิงกลยุทธ์เหนือคู่แข่ง

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

ภาวะการแข่งขัน

เนื่องจากเมืองท่าต่างๆ ภายในภูมิภาคใช้นโยบายเสรี ทำให้เรือสินค้าสามารถเข้าเทียบท่าและใช้บริการตามท่าเรือต่างๆ ได้ จึงเป็นการง่ายที่จะเกิดผู้ประกอบการรายใหม่ๆ แต่ความสำเร็จในการประกอบการย่อมขึ้นอยู่กับการได้เปรียบทางด้านการตลาด การเงิน การบริหาร และการเดินเรือ โดยปกติแล้วเส้นทางเดินเรือใดที่มีโอกาสทำกำไรได้มากมักจะมีคู่แข่งเพิ่มขึ้นมาก แต่เมื่อโอกาสในการทำกำไรลดลงคู่แข่งจะลดน้อยลงไปด้วย สำหรับแนวโน้มการพัฒนาและการเจริญเติบโตในอุตสาหกรรมขนส่งแบบพหุ-modal นั้น มีการพัฒนาเครือข่าย การให้บริการในรูปแบบของการขนส่งต่อเนื่อง (Multimodal Transport) หมายถึงการบริการขนส่งที่ครอบคลุมตั้งแต่ต้นทางที่อยู่ของผู้ขายไปยังปลายทางที่อยู่ของผู้ซื้อ โดยรวมถึงการขนส่งทางบกและทางรถไฟ เป็นต้น

ธุรกิจการเดินเรือขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์จึงเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันสูงและขึ้นกับอุปสงค์และอุปทานของสินค้าและจำนวนเรือเป็นหลัก ทั้งนี้ในระยะหลายปีที่ผ่านมา ปริมาณการเติบโตของการค้ากระจุกตัวอยู่เฉพาะในภูมิภาคเอเชีย ทำให้ภูมิภาคเอเชียมีการเติบโตมาก

2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

จำนวนเรือและกำลังบรรทุกรวม

เรือคอนเทนเนอร์เป็นทรัพย์สินสำคัญที่กลุ่มฯ ใช้ให้บริการขนส่งสินค้าแก่ลูกค้า ณ สิ้นปี 2563 กลุ่มฯ เป็นเจ้าของเรือรวมทั้งหมด 34 ลำ และมีการทำสัญญาเช่าเรือ (Charter-in vessel) มาเสริมระวางอีก 9 ลำ กำลังผลิตและจำนวนบรรทุกรวมระหว่างปี 2561-2563 สรุปได้ดังนี้

	2563 (2020)	2562	2561
กำลังผลิต (Capacity)	1,526,854	1,733,329	1,702,338
จำนวนบรรทุก (Teu)	2,045,984	2,183,995	2,110,899
อัตราการใช้กำลังผลิต (Load Factor)	134%	126%	124%

โดยปกติแล้วการทำสัญญาเช่าเรือ ไม่ว่าจะเป็นการเช่าเรือของกลุ่มฯ ออกไป หรือ การเช่าเรือจากภายนอกเข้ามาให้บริการตามความจำเป็นทางธุรกิจ จะกำหนดระยะเวลาตามที่จะตกลงกัน อัตราค่าเช่าเรือจะคงที่ตลอดอายุสัญญา เมื่อมีการต่อสัญญาใหม่จะมีการทบทวนอัตราค่าเช่าเรือที่สอดคล้องกับสภาวะตลาด โดยปกติในการทำสัญญาเช่าเรือ เจ้าของเรือจะเป็นผู้จัดหาลูกเรือ จ่ายค่าบำรุงรักษาซ่อมแซมและค่าประกันภัยสำหรับตัวเรือและลูกเรือ สัญญาเช่าเรือดังกล่าวจะระบุชื่อของคู่สัญญา ระยะเวลาของสัญญา อัตราค่าเช่าต่อวันเป็นเงินเหรียญสหรัฐ 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 (ธุรกิจและโลจิสติกส์กลุ่ม) และรองกรรมการผู้จัดการ (บัญชีการเงิน ตรวจสอบค่าใช้จ่าย และเทคโนโลยีสารสนเทศกลุ่ม) ซึ่งเป็นผู้บริหารระดับสูงที่รับผิดชอบต่อการขับเคลื่อนธุรกิจและบรรเทาความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องในสายงานของตน คณะกรรมการย่อยชุดนี้ได้ระบุความเสี่ยงสำคัญ 3 ด้านที่อาจส่งผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงานของกลุ่มฯ ได้แก่ ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ

1. ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

1.1 ความเสี่ยงจากสถานการณ์แพร่ระบาดของ COVID-19

การระบาดของ COVID-19 เป็นเหตุการณ์สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจโลกในปี 2563 แม้จะมีวัคซีนมาตั้งแต่เดือนธันวาคมที่ผ่านมา ทำให้มีความหวังขึ้นมากกว่าสิ่งนี้จะช่วยลดผลกระทบของ COVID-19 ที่มีต่อเศรษฐกิจโลกได้ ความหลากหลายของ COVID-19 และประเภทของวัคซีนที่ใช้ก็ยังไม่สม่ำเสมอในแต่ละช่วงเวลาในแต่ละประเทศ สถานการณ์การฟื้นตัวที่ไม่สม่ำเสมออาจมีความเสี่ยงต่อการค้าสำหรับประเทศที่ควบคุมการแพร่ระบาด COVID-19 ในภายหลัง

อย่างไรก็ตาม กลุ่ม RCL ของเรา ยังคงเฝ้าระวังรับมือกับสถานการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ที่อาจเกิดขึ้นและมีการดำเนินการอย่างเด็ดขาด โดยปรับกลยุทธ์ทางธุรกิจของเราให้เหมาะสม เข้ากับสถานการณ์ปัจจุบันและสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้น

1.2 ภาวะตลาด SOC หดตัว

ด้วยการบริการระยะไกลโดยตรงไปยังท่าเรือเอเชียมากขึ้น และมากขึ้น รวมถึงการขยายตัวเชิงรุกในการค้าภายในเอเชียจากผู้ประกอบการการเดินทางเรือสายใหญ่ๆ ความต้องการใช้บริการ SOC ลดลงทุกปี ความบริการด้าน SOC ลดลงด้วย

เพิ่มแรงกดดันต่ออัตราค่าระวางเรือของ SOC นี่จะเป็นหนึ่งในความเสี่ยงสำหรับผลตอบแทนจากการลงทุนในส่วนของบริการขนส่งสินค้าซึ่งขึ้นอยู่กับธุรกิจ SOC เป็นอย่างมาก

1.3 ความไม่สมดุลของอุปสงค์และอุปทานเป็นระยะ

ปริมาณการขนส่งตู้สินค้ารวมในปี 2563 ต่ำกว่าปี 2562 เล็กน้อย โดยมีตู้สินค้า 5 ล้านตู้เปลี่ยนช่วงเวลาการขนส่งจากในช่วงครึ่งแรกของปี เป็นช่วงครึ่งปีหลังเนื่องจากภาวะ lockdowns จาก COVID-19 ความต้องการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดความแออัดของท่าเรือ และการขนส่งทางบกตามห่วงโซ่อุปทานชะลอตัว รวมทั้งการขาดแคลนเครื่องมือรองรับยี่งบนั่นทนสมรรถนะอุปทานในตลาดให้ลดลงและจะเป็นเช่นนี้จนถึงปี 2564 อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ข้างต้นจะดีขึ้นทันทีที่ตารางการสายเดินเรือกลับสู่สภาวะปกติโดยมีกำลังการผลิตและเครื่องมืออุปทานเกินอุปสงค์

1.4 อุปทานล้นตลาดในตลาด Intra Asia

ผลจากการลงนามความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค - RCEP ในเดือนพฤศจิกายน 2563 และรูปแบบห่วงโซ่อุปทานทั่วโลกเปลี่ยนจาก Globalization เป็น Regionalization เนื่องจากความขัดแย้งอย่างรุนแรงระหว่างสหรัฐฯ - จีน ทำให้เป็นที่คาดการณ์ว่าการค้าในภูมิภาค Intra Asia จะเติบโตอย่างรวดเร็วในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า เมื่อผู้ผลิตจำนวนมากย้ายจากจีนไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สิ่งนี้จะทำให้ปริมาณการขนส่งในตลาด Intra Asia พุ่งสูงขึ้นจากการเข้ามาของผู้ให้บริการสายเดินเรือต่างๆ ซึ่งเมื่อมีปริมาณการขนส่งใหม่เข้ามาเกินสูงกว่าการเติบโตของตลาด อาจส่งผลกระทบต่อปริมาณการใช้เรือและระดับค่าขนส่ง

2. ความเสี่ยงทางการเงิน

2.1 ความเสี่ยงเรื่องอัตราค่าเงิน

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

ในขณะที่เรายังถูกตรึงไว้ด้วยกลไกการกำหนดราคา กระแสเงินสดของกลุ่มในปี 2563 ได้รับผลกระทบเล็กน้อยจากการแข็งค่าของสกุลเงินประมาณร้อยละ 6 ในสกุลเงินท้องถิ่นของเมืองท่าขนถ่ายสินค้าสำคัญ (เช่นเงินหยวนจีน) อย่างไรก็ตาม ความเสี่ยงจากความผันผวนของค่าเงิน ไม่ได้มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อกระแสเงินสดจากการดำเนินงานเนื่องจากสินทรัพย์หลักของกลุ่มฯ คือเรือบรรทุกคอนเทนเนอร์ มีการซื้อขายในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งด้านสินเชื่อของกลุ่มฯ และสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ยกเว้นผลกระทบการทางบัญชีบางส่วน กลุ่มฯ สามารถจัดการในส่วนการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนได้เป็นอย่างดี

2.2 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

ด้วยลักษณะการประกอบธุรกิจของกลุ่มฯ ในการขอสินเชื่อเพื่อการซื้อเรือ กลุ่มฯ ของเรามีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย เพื่อลดความเสี่ยงในภาวะเศรษฐกิจผันผวน กลุ่มฯ ได้ทำสัญญาระยะยาวบางส่วนในการคงระดับอัตราดอกเบี้ยให้คงที่มาตั้งแต่ปี 2558

กลุ่มฯ มีหนี้สินที่เป็นเงินกู้ยืมทั้งระยะสั้นและระยะยาว ณ สิ้นปี 2563 รวมเป็นจำนวน 3.3 พันล้านบาท เทียบกับจำนวน 4.5 พันล้านบาทในปี 2562 สัดส่วนสินเชื่ออัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ลดลงร้อยละ 7 โดยประมาณ หรือจำนวน 220 ล้านบาทของเงินกู้ยืมรวม

2.3 ความเสี่ยงทางด้านมูลค่าเรือ

เรือเป็นสินทรัพย์หลักของกลุ่มฯ ที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจ มูลค่าของเรือจะปรับตัวไปตามสภาวะเศรษฐกิจของโลก ในภาวะที่เศรษฐกิจโลกเติบโต หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า มีปริมาณอุปสงค์มากกว่าอุปทาน มูลค่าของเรือ ก็จะปรับตัวสูงขึ้น ในทางตรงกันข้าม ในภาวะที่เศรษฐกิจถดถอย มูลค่าเรือก็จะลดต่ำลง

2.4 ความเสี่ยงด้านการจัดหาแหล่งเงินทุน

การแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลกระทบต่อสภาวะเศรษฐกิจที่ไม่เอื้ออำนวยให้สถานการณ์ชะลอมาก ยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ตรงกันข้าม อุตสาหกรรมการเดินเรือกลับได้รับประโยชน์ เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของการบริโภคผลิตภัณฑ์ ในครัวเรือน รวมทั้งการบริโภคผลิตภัณฑ์จำพวกเวชภัณฑ์ที่พุ่งสูงขึ้น ประกอบกับการขนส่งทางอากาศที่ลดลงอย่างมาก ดังนั้น การขนส่งทางทะเลจึงเป็นสิ่งทดแทนที่สำคัญ และส่งผลให้อัตราค่าระวางค่อยๆ เพิ่มขึ้นตั้งแต่ปลายไตรมาสที่ 3 เป็นต้นมา อัตราที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวทำให้กลุ่มบริษัทฯ อยู่ในสถานะทางการเงินที่ดี สามารถลดต้นทุนการเงิน และความเสี่ยงจากการระดมทุน

3. ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ

การดำเนินงานด้านความเสี่ยงในการบริหารจัดการกองเรือของ RCL

3.1 การระบาดของไวรัส COVID-19

การระบาดของไวรัส COVID-19 ที่เกิดขึ้นในปีที่ผ่านมาเป็นสาเหตุใหญ่ที่ส่งผลกระทบต่อตลาดการขนส่งสินค้าทางทะเลทั่วโลก

การที่โลกต้องพึ่งพาการขนส่งทางเรือและปัญหาเกี่ยวกับคนประจำเรือได้รับความสนใจเป็นอย่างมากเนื่องจากการระบาดของไวรัส COVID-19 การระบาดครั้งนี้ทำให้คนประจำเรือทั่วโลกอยู่ในสถานการณ์ที่มีความเสี่ยงและยากลำบาก เนื่องจากบางประเทศที่คนประจำเรือจะขึ้นจากเรือได้กำหนดมาตรการที่เข้มงวดต่างๆ ทำให้คนประจำเรือถูกปฏิเสธการสับเปลี่ยน ส่งผลให้คนประจำเรือเหล่านั้นต้องทำงานอยู่บนเรือต่อไปอีกเป็นเวลานานหลายเดือน

มาตรการต่างๆ ที่นำมาใช้เพื่อลดความเสี่ยงจากการติดเชื้อนั้น ส่งผลให้เกิดปัญหาต่อเรือและคนประจำเรือ รวมถึงความล่าช้าในการเอาเรือออกจากท่า เกิดอุปสรรคต่อการทำงานสินค้า การห้ามไม่ให้คนประจำเรือขึ้นบกและการเปลี่ยนคนประจำเรือ อุปสรรคดังกล่าวทำให้เกิดปัญหาด้านภาวะจิตใจของคนประจำเรือ โดยมีคนประจำเรือจำนวนมากที่ติดค้างอยู่บนเรือและต้องรอเวลาไปปฏิบัติงานบนเรือ เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดในระหว่างที่มีการระบาดของไวรัส COVID-19 ส่งผลให้การสับเปลี่ยนคนประจำเรือมีความยากลำบากและต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติที่ยาวนานมากขึ้น

การใช้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับไวรัส COVID-19 ทำให้เกิดปัญหาด้านการปฏิบัติงานในบริษัทขนส่งทางทะเล รวมถึงห่วงโซ่อุปทานด้านต่างๆ มีค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการเพิ่มขึ้นอย่างมากเนื่องจากการระบาดของไวรัส COVID-19 ที่เห็นได้ชัดเจนนี้อาจใช้เกี่ยวกับการจัดคนประจำเรือได้เพิ่มขึ้นอย่างมาก เพราะความยุ่งยากในการเตรียมการเพื่อการส่งคนประจำเรือกลับภูมิลำเนา

สุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของคนประจำเรือส่งผลอย่างมากที่ทำให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้า ทาง RCL และนายเรือควรจัดหาข้อมูลเกี่ยวกับไวรัส COVID-19 และข้อปฏิบัติต่างๆ ในการป้องกันการติดเชื้อให้แก่คนประจำเรือ

RCL ได้ดำเนินตามมาตรการหลายอย่างเพื่อป้องกันการติดเชื้อไวรัส COVID-19 ไม่ให้เกิดความล่าช้าและให้เกิดค่าใช้จ่ายที่เหมาะสมไม่สิ้นเปลืองเกินไป โดยบริษัท RCL จะจัดหาข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องไวรัส COVID-19 ให้กับเรือของบริษัท

อย่างสม่ำเสมอเพื่อให้ลูกเรือได้รับรู้ว่ามีการใช้มาตรการต่างๆ ในการต่อสู้ไวรัสกันอย่างไ และสามารถรับทราบข้อมูลต่างๆ ทั้งข้อมูลระดับท้องถิ่นและระดับนานาชาติ

วัคซีนป้องกันไวรัสเป็นกุญแจสำคัญในการควบคุมการระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 และเพื่อให้ผู้คนเดินทาง และทำธุรกิจต่างๆ ได้โดยไม่ต้องมีการ Lockdown

การแก้ปัญหาดังกล่าวให้สำเร็จคือการพัฒนาวัคซีน ซึ่งเป็นความหวังที่ทั่วโลกกำลังตั้งรอกประเทศต่างๆ กำลังทำการพัฒนาวัคซีนเพื่อสามารถสร้างภูมิคุ้มกันไวรัส COVID-19 ให้แก่คนหลายล้านคน

3.2 ความเสี่ยงเรื่องการขาดแคลนลูกเรือ

อุปสรรคต่างๆ ที่เกี่ยวกับการส่งคนประจำเรือกลับและการเปลี่ยนคนประจำเรือส่งผลกระทบอย่างมากต่ออุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางเรือ ถือว่าเป็นเรื่องหลักที่ท้าทายผู้ประกอบการด้านการเปลี่ยนคนประจำเรือ หลายประเทศออกข้อปฏิบัติเพื่อจัดการกับการแพร่ระบาดของ COVID-19 โดยยกเลิกการเข้า-ออกประเทศ และการกำหนดใช้มาตรการเกี่ยวกับการเข้าเมืองที่เข้มงวดขึ้นเพื่อจำกัดการแพร่ระบาดของไวรัส และไม่อนุญาตให้คนประจำเรือขึ้นบก

คนประจำเรือที่เหนื่อยล้า หดหู่กำลังใจยังต้องอยู่บนเรือและในเดือนล่าสุดพบว่ามีคนประจำเรือจำนวนมากที่ทำงานเกินสัญญาการจ้างงาน (ต้องไม่เกิน 12 เดือน) เพราะไม่สามารถขึ้นบกได้ สำหรับคนประจำเรือที่ต้องไปทำงานบนเรือยังต้องประสบปัญหาข้อจำกัดในการเดินทางของประเทศปลายทาง ข้อจำกัดนี้ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนคนประจำเรือซึ่งมีความจำเป็นต้องทำให้เรือสามารถปฏิบัติการได้ วิกฤตเรื่องการเปลี่ยนคนประจำเรือได้รับผลกระทบจากมาตรการการเดินทางที่เข้มงวดของประเทศไทย และจากการบริการด้านการบินที่ลดน้อยลง หน่วยงานรัฐต่างๆ จำเป็นต้องใช้มาตรการทั้งทางด้านมนุษยธรรมและด้านความปลอดภัยที่เป็นภาวะวิกฤติที่คนประจำเรือกำลังประสบ และเพื่อแน่ใจว่าการเปลี่ยนคนประจำเรือสามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดความปลอดภัย ทั้งนี้ การปฏิบัติต่างๆ ที่เชื่อมโยงกันในระดับนานาชาติจะทำให้คนประจำเรือที่เหนื่อยล้าเกิดความปลอดภัยได้

RCL พยายามอย่างสุดความสามารถในการจัดการการเปลี่ยนคนประจำเรือที่อยู่ในช่วงวิกฤติ และในขณะเดียวกันยังคงมุ่งมั่นการปฏิบัติตามข้อบังคับต่างๆ ตามที่อนุสัญญาแรงงานทางทะเล MLC ระหว่างประเทศปี 2006 ทั่วโลกมีคนประจำเรือหลายหมื่นคนที่ยังคงติดค้างอยู่บนเรือเป็นเวลา 1 ปีหรือมากกว่านั้นเนื่องการระบาดของไวรัสครั้งนี้ การที่คนประจำเรือทำงานบนเรือนานขึ้นนั้นส่งผลกระทบต่อคนประจำเรือมากเพราะคนประจำเรือที่อยู่บนบกไม่ต้องการที่จะลงไปทำงานบนเรือในช่วงที่มีการระบาดของ COVID-19 เพราะต้องการหลีกเลี่ยงการติดเชื้อและความไม่แน่นอนในการจัดการเปลี่ยนคนประจำเรือ

การกักด้วยตัวระยะเวลา 14 วัน เป็นข้อบังคับตามกฎหมายและไม่มีวิธีการอื่นเลยสำหรับกรณีของคนประจำเรือทำให้เกิดผลที่ตามมาคือเวลาหยุดพักของคนประจำเรือที่อยู่บนบกนั้นถูกยืดออกไปจนกว่าเขาจะพร้อมที่จะกลับมาทำงานบนเรือ

RCL กำหนดใช้มาตรการและทรัพยากรต่างๆ โดยทำการแจ้งคนประจำเรืออย่างสม่ำเสมอ ส่งข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวกับ COVID-19 และข่าวสารการเปลี่ยนคนประจำเรือ โดยมีความตั้งใจให้คนประจำเรือของเราเข้าใจสถานการณ์ที่วิกฤติในปัจจุบันและร่วมมือกับเรือของเราเพื่อต่อสู้กับเหตุการณ์นี้ไปด้วยกัน

3.3 การกระทำที่เป็นโจรสลัดและการปล้นเรือในช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือหลัก

การกระทำที่เป็นโจรสลัดในช่องแคบมะละกาเป็นภัยอันตรายต่อบริษัทเจ้าของเรือและนักเดินเรือที่ใช้เส้นทางนี้ ภัยนี้รวมถึงการขึ้นเรือเพื่อขโมยสิ่งของ การยึดเรือ และการโจมตีเพื่อจับเรือหรือคนประจำเรือเป็นตัวประกันเพื่อเรียกค่าไถ่ การโจมตีนี้เกิดขึ้นกับเรือในขณะที่อยู่ที่ท่าเทียบเรือและที่ทิ้งสมอด้วยเช่นกัน การโจมตีเรือขณะที่แล่นอยู่เกิดขึ้นในช่วงเวลา ระหว่างหนึ่งนาฬิกาถึงหกนาฬิกาในตอนเช้า

RCL กำหนดมาตรการต่างๆ ให้เรือสินค้าของ RCL นำไปปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยง ยับยั้ง หรือถ่วงเวลาการโจมตี/จู่โจม จากโจรสลัดในช่องแคบมะละกา มาตรการต่างๆ นั้นรวมถึงการปฏิบัติใช้คำแนะนำขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (เรื่อง ISPS Code) และการร่วมมือกับองค์กรนานาชาติและรัฐชายฝั่งต่างๆ

3.4 กลยุทธ์ในการจัดการเรื่องความแออัดและการลดเวลาการปฏิบัติงานสินค้าในท่าเรือ

ปริมาณของเรือเป็นจำนวนมากในท่าเรือต่างๆ เป็นเหตุการณ์ที่ส่งผลให้เกิดความล่าช้าต่อตารางการเดินเรือ เรือต้องมารอเข้าเทียบท่าตามลำดับก่อนหลัง ส่งผลให้เวลาในการปฏิบัติการให้ครบรอบของเที่ยวเรือกินเวลานานขึ้น และส่งผลกระทบต่อไม่พึงประสงค์ต่างๆ ต่อระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน

สิ่งเหล่านี้ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น การสูญเสียปริมาณการขนส่งสินค้า และไม่เป็นไปตามข้อตกลงทางการค้า และการขนส่ง ความแออัดในท่าเรือที่อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของเรือสินค้าของบริษัท RCL นั้นเกิดขึ้นในหลายท่าเรือหลักๆ ในเอเชีย ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นท่าเรือที่เรือบริษัท RCL ให้บริการอยู่ในโครงข่ายการบริการกิจการของบริษัท RCL เช่น จีน สิงคโปร์ และมาเลเซีย ซึ่งท่าเรือเหล่านี้กำลังเผชิญกับความท้าทายในการปฏิบัติการในแต่ละวันอันเนื่องมาจากปริมาณของเรือเป็นจำนวนมากดังกล่าว

แผนปฏิบัติการที่ใช้สำหรับการรับมือกับความเสี่ยงในการปฏิบัติงานของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ได้แก่ ทำแผนการยกขนสินค้าที่จะทำงานในท่าเรือนั้นๆ โดยให้มีความสามารถในการใช้เครนยกขนสินค้าให้ได้มากที่สุด ทั้งนี้ให้แผนมีผลกับทีมงาน แผนปฏิบัติการที่เกี่ยวกับท่าเรือ ทีมงานในสำนักงานของบริษัท RCL ท้องถิ่นและสำนักงานใหญ่ ในส่วนของท่าเรือนั้นๆ ก็ต้องใช้ความพยายามทุกอย่างเพื่อให้การปฏิบัติงานในท่าเรือไม่ก่อให้เกิดความแออัด และต้องเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือด้วยเช่นกัน เช่น การเตรียมความพร้อมในการนำเรือเข้าไปปฏิบัติงานในท่าเทียบนั้น เรื่องการใช้พื้นที่หน้าท่าสำหรับการเทียบเรือ เวลาเฉลี่ยที่เรือใช้ในการเข้า-ออกท่าเทียบในแต่ละท้านั้น ต้องนำพิจารณาให้สอดคล้องกับความสามารถของท่าเทียบเรือ และถ้าปฏิบัติได้ท่าเรือควรพิจารณาเพิ่มอุปกรณ์หรือเครื่องมือเพื่อให้การปฏิบัติงานด้านต่างๆ ในท่าเรือมีประสิทธิภาพมากขึ้น

4.ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 ทรัพย์สินถาวรหลัก

เรือเดินทะเลและอุปกรณ์

ณ สิ้นปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีเรือเดินทะเลรวมทั้งหมด 34 ลำและอุปกรณ์ มีมูลค่าสุทธิตามบัญชีเท่ากับ 10,416 ล้านบาท (บริษัทฯ เป็นเจ้าของ 15 ลำ และบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ 19 ลำ) เรือเดินทะเลเป็นเรือยนต์ขนาดบรรทุก ระหว่าง 388 - 2,732 ตัน มีเดทเวทตันระหว่าง 4,827 - 38,968 ตัน ใช้ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สำหรับสินค้าทั่วไปและตู้สำหรับบรรจุสินค้าที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิ (Reefer) ทางทะเลภายในภูมิภาคและภูมิภาคใกล้เคียง

ณ สิ้นปี 2563 เรือของบริษัทฯ และบริษัทย่อย 26 ลำ มีภาระจำนองในการค้ำประกันเงินกู้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยจำนวน 3,126 ล้านบาท

ในปลายปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยในสิงคโปร์ได้จัดให้มีการประเมินราคาเรือเดินทะเล โดยผู้ประเมินราคาอิสระ

ที่ดินและอาคาร

บริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นเจ้าของอาคารสำนักงาน 3 แห่ง เพื่อใช้เป็นสำนักงานดำเนินงานใน กรุงเทพฯ ส่องกง และสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีของอาคารสำนักงาน พร้อมสิ่งปรับปรุงอาคาร รวม 278 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 และลงทุนในบริษัทร่วมและบริษัทที่เกี่ยวข้องที่ดำเนินงานในประเทศไทยอีก 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	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
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	Regional Container Lines Shipping Co., Ltd.	(86532) 86685577	(86532) 8668 1966 / 1977
	เทียนจิน	Regional Container Lines Shipping Co., Ltd.	(86-22) 23174001	(86-22) 2317 4010
	ฝางเจิง	China Ocean Shipping Agency Fangcheng	(86770) 2822556	(86770) 6102204
	กวางโจว	Regional Container Lines Shipping Co., Ltd.	(8620) 83633236	(8620) 83634004
	เซินเจิ้น	Regional Container Lines Shipping Co., Ltd.	(86755) 2518 1150	-
	เซี่ยเหมิน	Regional Container Lines Shipping Co., Ltd.	(86592) 239 8011	(86592) 239 8001 / 8002
	หนิงปัว	Regional Container Lines Shipping Co., Ltd.	(86574) 27872828	(86574) 27862523
	เหวินโจว	Wenzhou Zheyuan Shipping Agency Co. Ltd.	(86577) 88938605	(86577) 88938618
	จี่หนิง	Jiaxing Xinggang International Shipping Agency Co. Ltd.	(86573) 83998989	(86573) 83698669
	เซี่ยงไฮ้	Regional Container Lines Shipping Co., Ltd.	(86-21) 61324500	(86-21) 61324500
	ต้าเหลียน	China Marine Shipping Agency Liaoning Co., Ltd	(86-411) 8255 1167	(86-411) 8280 3858
ฮ่องกง	ฮ่องกง	Regional Container Lines (H.K.) Limited	(852) 2526 3318	(852) 2537 5463 / 5452
อินเดีย	เจนไน	RCL Agencies East India Pvt.Ltd	(91 44) 4019 1600	-
	บังกลอร์	Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd.	(91 80) 2558 2096	(91 80) 2558 9737
	ไฮเดอราบาด	Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd.	(91 40) 4904 5678	(91 40) 4904 5688
	อัลเดย์	Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd	(9133) 66152900	(9133) 2289 2172
	พาราณสี	Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd.	(9106722) 221101	-
	ทุดีโครีน	Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd.	(91 461) 425 2680	(91 461) 425 2681
	โคชิน	Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd.	(91 484) 266 6166	(91 484) 266 8085
	โกลกาตา	Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd.	(91 33) 6615 2900	(91 33) 2289 2172
	ไวแซค	Chakiat Shipping Services Pvt Ltd.	(91 891) 454 6444	(91 891) 454 6455
	ศรีชานาพาทัน	Chakiat Shipping Services Pvt. Ltd.	(91 861) 237 7043	-
	มุมไบ	RCL Agencies (India) Pvt. Ltd.	(91 22) 4942 6000 / 6002	-
	นิวเดลี	Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 11) 46109000	-
	ลูเชียนา	Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 161) 505 5480/ 84480/84	-
	อห์หมดาบาด	Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 79) 66226622	-
	ชัยปุระ	Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 141) 2221 061 /71/81	-
	วาโคดารา	Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 265) 6626 116 /6161	-

ประเทศ	เมือง	ชื่อบริษัท	เบอร์โทรศัพท์	เบอร์แฟกซ์
	สาชีรา	Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 261) 234 0028 / 29	-
	พิพาวัพ	Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 2794) 286 327	-
	ราชโกฏิ	Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 281) 257 6603/257 6604	-
	มุนดรา	Sea Trade Shipping (India) Pvt.Ltd.	(91 2838) 259 14/41/42	-
อินโดนีเซีย	จาการ์ตา	PT Bhum Mulia Prima	(6221) 5214808	(6221) 521 4801/ 802
	เมดาน/เบลวัน	PT BintikaBangunusa	(6261) 8455883	(6261)846 909/844 5808
	ซูราบายา	PT Bhum Mulia Prima	(6231) 5352609	
	ปาเล็มบัง	PT BintikaBangunusa	(62-711) 716 380	
อิรัก	อุม การ์ซาร์	Sharaf Shipping Company Iraq	(964) 780102 2323	-
เกาหลีใต้	โซล	Chun Jee Shipping Co., Ltd	(822) 36710634	(822) 36710642
	ปูซาน	Chun Jee Shipping Co., Ltd	(8251) 4682937	(8251) 4686791
คูเวต	ซาฟัด	Al Kazemi International General Trading & Contracting Group Co. WLL.	(965) 2573 3870	(965) 25733864
มาเลเซีย	ยะโฮร์ บาห์รู /	RCL Agencies (M) Sdn. Bhd.	(607) 352 2388	(607) 352 1288
	ปาซีร์ กูดัง			
	ปีนัง	RCL Agencies (M) Sdn. Bhd.	(604) 370 2666	(604) 3702233
	พอร์ต กลัง	RCL Agencies (M) Sdn. Bhd.	(603) 3342 2722	(603) 3342 2871
มัลดีฟ	มาเล	One World Logistics Maldives Pvt Ltd	(960) 330 0616	(960)301 1999
เมียนมาร์	ย่างกุ้ง	RCL (Myanmar) Co., Ltd	(95) 1202 067/ 065/103	-
โอมาน	โซฮา	Global Corp Logistics LLC	(968) 2470 2744	(968) 2470 1748
	มัสกัต	Global Corp Logistics LLC	(968) 2470 2744	(968) 2470 1748
ปากีสถาน	การาจี	United Marine Agencies (Pvt.) Ltd.	(9221) 111111862	(9221) 3514 7951
ฟิลิปปินส์	เซบู	Eagle Express Lines, Inc.	(6332) 4202365	(6332) 4202366
	ดาเบา	Eagle Express Lines, Inc.	(6382) 321 7139	(6382) 321 7138
	เจนอร์ล ซานโตส	Eagle Express Lines, Inc.	(6383) 552 1779	-
	มะนิลา	RCL Feeders Phils., Inc.	(632) 815 3187	(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	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

ประเทศ	เมือง	ชื่อบริษัท	เบอร์โทรศัพท์	เบอร์แฟกซ์
	แหลมฉบัง สงขลา	Ngow Hock Agency Co., Ltd. Songkhla Shipping Agency Co., Ltd.	(6638) 330 727 - 9 (6674) 245 574	(6638) 330 730 (6674) 232 345
สหรัฐอเมริกา เอมิเรตส์	คูไบ	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) 397 9115