

## ส่วนที่ 1

### การประกอบธุรกิจ

#### 1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

คณะกรรมการของบริษัท มีความมุ่งมั่นในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ ความสามารถ และประสิทธิภาพ ทำหน้าที่กำหนดนโยบาย วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ เป้าหมาย ภารกิจ แผนธุรกิจ และงบประมาณของบริษัท ตลอดจนกำกับดูแลให้ฝ่ายจัดการสามารถบริหารงานได้ตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ ตามวัตถุประสงค์ ข้อบังคับของบริษัท โดยคณะกรรมการจะมีการทบทวนวิสัยทัศน์ ภารกิจและกลยุทธ์ของบริษัทเป็นประจำทุกปี

**วิสัยทัศน์ :** เป็นอยู่เรือที่มีตราผลิตภัณฑ์สู่ระดับสากล นำเทคโนโลยีพัฒนากระบวนการผลิตให้ได้คุณภาพ เวลาส่งมอบ และความพึงพอใจสูงสุดของลูกค้า

**พันธกิจ :** มุ่งมั่นให้บริการแก่ลูกค้า โดยมีการควบคุมคุณภาพและเวลาตามมาตรฐานเรือชั้นนำ มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และบริหารทรัพยากรของบริษัทให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อ

- |                     |   |
|---------------------|---|
| ลูกค้า              | : ผลงานเป็นที่ยอมรับและเกิดความพึงพอใจสูงสุด            |
| ผู้ถือหุ้น          | : มีผลประโยชน์ตามเป้าหมายเป็นที่พอใจแก่ผู้ถือหุ้น       |
| พนักงาน             | : พัฒนาบุคลากร ให้โอกาสก้าวหน้าในงาน มีคุณภาพชีวิตที่ดี |
| สิ่งแวดล้อมและชุมชน | : ร่วมพัฒนาสิ่งแวดล้อมและรับผิดชอบต่อชุมชน              |

#### ความเป็นมา

บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิส จำกัด ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2524 ด้วยทุนจดทะเบียน 200,000 บาท ให้บริการด้านการตรวจเรือในรูปแบบของ Marine Survey Company ต่อมาบริษัท ได้เปลี่ยนวัตถุประสงค์แต่เริ่มแรกมาเป็นให้บริการซ่อมเรือ เนื่องจากการความต้องการด้านซ่อมเรือพาณิชย์ ที่ได้มาตรฐานมีเพิ่มมากขึ้น และได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 20 ล้านบาท รวมทั้งซื้ออู่ลอยจากประเทศญี่ปุ่น โดยให้ชื่อว่า “อู่อาซิมา 1” เพื่อรองรับความต้องการดังกล่าว ต่อมาในปีพ.ศ. 2538 บริษัท ได้ซื้ออู่ลอยเพิ่มอีก 1 อู่ จากประเทศเยอรมนี โดยให้ชื่อว่า “อู่อาซิมา 2” และได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 120 ล้านบาท และ 170 ล้านบาทตามลำดับ รวมทั้งแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด และเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) หรือใช้ชื่อย่อว่า ASIMAR

**ปี 2539** บริษัทได้รับความไว้วางใจจากส่วนราชการโดยกองทัพเรือให้ต่อเรือตรวจการณ์ปืน จำนวน 3 ลำ มูลค่างาน 808 ล้านบาท นอกจากนี้ หุ่นสามัญของบริษัท ได้รับการอนุมัติให้เป็นหลักทรัพย์ที่จดทะเบียน และซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้ ต่อมาบริษัท ได้จดทะเบียนยกเลิกสาขาที่ ซอยสุขสวัสดิ์ 49 และย้ายอู่ลอย 1 มารวมกับอู่ลอย 2 ณ สำนักงานปัจจุบัน

**ปี 2543** บริษัทได้รับการรับรองคุณภาพมาตรฐาน ISO 9001 version 2000 จาก Lloyd's Register Quality Assurance

**ปี 2545** บริษัทได้รับการว่าจ้างให้ต่อเรือโดยสารกึ่งดำน้ำพืฯปะการัง และเรือโดยสารคาตามาราน มูลค่างานรวมประมาณ 50 ล้านบาท และซ่อมคืนสภาพเรือตรวจการณ์ขนาดใหญ่ 3 ลำ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มูลค่างาน 256 ล้านบาท

ปี 2546 บริษัท ได้ออกใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหุ้นสามัญของบริษัท อายุไม่เกิน 3 ปี ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม จำนวน 119 ล้านหน่วย และบริษัทได้รับดำเนินการก่อสร้างโครงเหล็กทางเดินระหว่างอาคารผู้โดยสารบางส่วน (Steel Work and Fabrication) ภายในสนามบินสุวรรณภูมิ มูลค่า 159 ล้านบาท และจัดหาตู้ลอยเพิ่ม 1 ตู้ มูลค่า 30 ล้านบาท แทนตู้ลอย 1 เดิมที่จำหน่ายออกไป

ปี 2547 บริษัทได้ทำการก่อตั้งบริษัท อาซิมา มาริน จำกัด (บริษัทย่อย) เพื่อดำเนินธุรกิจรับเหมาช่วงงานโดยช่างฝีมือเฉพาะทาง ในปีนี้บริษัทได้ซ่อมทำเรือจุฬารักษ์ของกรมประมงมูลค่า 42 ล้านบาท และเรือสัฟไฟน์พรินท์ของกรมอุทกหารเรือ มูลค่า 28.5 ล้านบาท ซ่อมเรือ KALAMINJA MT401 จากประเทศมัลดีฟส์ มูลค่า 42 ล้านบาท

ปี 2548 บริษัทได้จดทะเบียนร่วมทุนกับบริษัท GLOBECO S.p.A. จากประเทศอิตาลี ซึ่งเป็นบริษัทดำเนินธุรกิจด้านเรือกำจัดมลภาวะทางน้ำชั้นนำของโลก เพื่อก่อตั้งบริษัท อีโคมาริน จำกัด (บริษัทย่อย) โดยมีธุรกิจหลักคือ การให้บริการกำจัดมลภาวะทางน้ำ เช่น ผักตบชวา, ขยะ, และคราบน้ำมัน เป็นต้น ให้แก่ลูกค้าภาครัฐและเอกชน ทั้งในประเทศและแถบภูมิภาคเอเชีย โดยบริษัท เป็นผู้ดำเนินการต่อเรือเพื่อใช้ในกิจการดังกล่าว

ปี 2549 บริษัทลงนามในสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้า ขนาด 442 TEU มูลค่า 13.4 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ให้กับ GATI LIMITED ประเทศอินเดีย และบริษัท ได้เพิ่มงบประมาณในการจัดซื้ออุปกรณ์เครื่องจักรต่างๆ พร้อมทั้งปรับปรุงพื้นที่บริเวณโรงงานให้เหมาะสม ให้สามารถรองรับตลาดต่างประเทศ และในประเทศได้เพิ่มมากขึ้น พร้อมทั้งได้ทำการปรับปรุง สลิวเวย์ด้านทิศเหนือใหม่ ขนาด 120 ม. X 30 ม. พร้อมติดตั้งเครนขนาดใหญ่ เพื่อพัฒนาและเพิ่มศักยภาพรองรับการซ่อมเรือและต่อเรือ

ในเดือนพฤษภาคม 2549 ได้มีการจดทะเบียนลดทุนตามมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2549 เนื่องจากการ Ex-Warrant ครั้งที่ผ่านมาเป็นครั้งสุดท้าย มีผู้ไม่มาใช้สิทธิจำนวน 3,189,900 หน่วย ทำให้ต้องมีการจดทะเบียนลดทุนชำระแล้วของบริษัทจาก 238,000,000 บาท เป็น 234,810,100 บาท

นอกจากนี้ บริษัท อีโคมาริน จำกัด ได้ซื้อเรือเพลิแกน จากประเทศอิตาลีและต่อเรือขึ้นใหม่อีกจำนวน 3 ลำ เพื่อให้บริการด้านเก็บขยะ และกำจัดคราบน้ำมัน และดำเนินการต่อเรือกำจัดมลภาวะทางน้ำ และได้รับสัญญาจ้างระยะสั้นจากจังหวัดสมุทรปราการและองค์การบริหารส่วนตำบลเทพารักษ์

ปี 2550 บริษัทได้เริ่มดำเนินการโครงการต่อเรือบรรทุกสินค้าขนาด 442 TEU ซึ่งเป็นเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาดใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีการต่อเรือขึ้นในประเทศไทยให้กับ GATI LIMITED ประเทศอินเดีย โดยมีระยะเวลาการทำงานตั้งแต่ปี 2549 งานประกอบเฉพาะตัวเรือแล้วเสร็จในปี 2550 และส่งมอบในเดือนมกราคม 2552 นอกจากนี้ บริษัทได้ลงนามในสัญญาอีก 2 ฉบับ คือสัญญาคัดแปลงเรือจากเรือคอนเทนเนอร์เป็นเรือสนับสนุนงานนอกชายฝั่งของ SERBA PACIFIK SDN.BHD จากประเทศมาเลเซีย และสัญญาต่อเรือสำรวจปิโตรเลียมกับ ALMANSOORI PRODUCTION SERVICE LLC. จากประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์

บริษัท อาซิมา มาริน จำกัด ได้ดำเนินการจดทะเบียนลดทุนเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2550 จากทุนจดทะเบียนจำนวน 37.5 ล้านบาท เป็น 10.0 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2550 จากทุนจดทะเบียน 10.0 ล้านบาท เป็น 5.0 ล้านบาท

นอกจากนี้ บริษัท อีโคมาริน จำกัด ได้รับสัญญาจ้าง 1 ปี จากจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในงานปรับปรุงสภาพน้ำ โดยการใช้สารชีวภาพในแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีปัญหาน้ำเน่าเสีย และกระทบต่อการเลี้ยงปลาในกระชัง โดยมีชื่อโครงการคือ “โครงการเจ้าพระยาสดใสบึงไทรงาม” โดยเฝ้าระวังคุณภาพ และบำรุงรักษาแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำน้อยในช่วงที่ไหลผ่านพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ให้ปราศจากขยะมูลฝอย วัชพืช และผักตบชวา โดยลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2550 เป็นสัญญา 1 ปี และได้ส่งมอบงานเรียบร้อยแล้ว

**ปี 2551** บริษัทดำเนินการต่อเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาด 442 TEU ของ GATI LIMITED ประเทศอินเดีย ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องจากปี 2550 พร้อมทั้งมีการส่งมอบเรือดัดแปลงเรือจากเรือคอนเทนเนอร์เป็นเรือสนับสนุนงานนอกชายฝั่งของ SERBA PACIFIK SDN.BHD จากประเทศมาเลเซีย เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2551 และดำเนินการต่อเรือสนับสนุนการปฏิบัติงานแท่นขุดเจาะน้ำมันกับ ALMANSOORI PRODUCTION SERVICE LLC. จากประเทศสหรัฐอเมริกาสำหรับอเมริกาที่กำหนดส่งมอบในปี 2552 นอกจากนี้ บริษัทได้ลงนามในสัญญางานต่อเรือสนับสนุนงานได้น้ำมันนอกชายฝั่ง ขนาดความยาว 60 เมตร กับ K.A. AL-GOSAIBI DIVING AND MARINE SERVICES COMPANY จากราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย

บริษัทได้เริ่มดำเนินการจัดทำมาตรฐานระบบอาชีวอนามัยและความปลอดภัย OHSAS 18001 ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการตามกฎหมายต่างๆของระบบ

บริษัท อีโคมารีน จำกัด ได้ดำเนินงาน “โครงการเจ้าพระยาสดุดีเทิดไท้องค์ราชันย์” โดยเฝ้าระวังคุณภาพและบำรุงรักษาแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำน้อย ในช่วงที่ไหลผ่านพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยาให้ปราศจากขยะมูลฝอย วัชพืช และผักตบชวา ของจังหวัด โดยใช้เครื่องตรวจวัดคุณภาพน้ำเป็นประจำทุกวัน และทุกสามเดือนจะมีการตรวจวัดค่าน้ำอย่างละเอียด 28 พารามิเตอร์ และยังได้ร่วมกับหน่วยงานกรมพัฒนาที่ดิน เพื่อนำผักตบชวาและวัชพืชทางน้ำ นำไปทำปุ๋ยชีวภาพเพื่อแจกจ่ายเกษตรกร ทำให้วัชพืชนั้นมีประโยชน์ต่อชุมชนมากกว่าการทิ้งแบบสูญเปล่า เริ่มงานตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2550 – 30 พฤศจิกายน 2551 เป็นสัญญาจ้าง 1 ปี ส่งมอบงานเรียบร้อยแล้ว

**ปี 2552** วันที่ 12 มกราคม 2552 มีการส่งมอบโครงการต่อเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาด 442 TEU ของ GATI LIMITED ประเทศอินเดีย ส่วนวันที่ 2 มีนาคม 2552 มีการปล่อยเรือสนับสนุนการปฏิบัติงานแท่นขุดเจาะน้ำมัน ของ ALMANSOORI PRODUCTION SERVICE LLC. จากประเทศสหรัฐอเมริกาสำหรับอเมริกา ลงน้ำพร้อมทั้งมีการส่งมอบเมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2552 และ วันที่ 30 มีนาคม 2552 มีการวางกระดูกงูเรือสนับสนุนงานได้น้ำมันนอกชายฝั่ง ขนาดความยาว 60 เมตร ของ K.A. AL-GOSAIBI DIVING AND MARINE SERVICES COMPANY จากราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย

วันที่ 28 กันยายน 2552 ได้ลงนามในสัญญางานซ่อมใหญ่เรือสำรวจประมงมหิดล ของกรมประมง

วันที่ 30 พฤศจิกายน 2552 ได้ลงนามในสัญญางานต่อเรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 30 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ และเรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ระยะเวลาโครงการประมาณ 730 วัน

**ปี 2553** วันที่ 17 มีนาคม 2553 ส่งมอบเรือสำรวจประมงมหิดล ของกรมประมง ที่เข้าซ่อมใหญ่รวมระยะเวลา 6 เดือน

วันที่ 1 เมษายน 2553 มีการวางกระดูกงูเรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 30 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ และเรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย

เดือนมีนาคม บริษัทได้ทำการปรับปรุงอู่ ASIMAR 1 (อู่ลอย) เพิ่มขนาดอู่เป็น 3,951 ตันกรอส สามารถรองรับขนาดเรือสูงสุดได้ 5,000 DWT ซึ่งจะทำให้บริษัท สามารถเพิ่มปริมาณในการรับการซ่อมเรือในขนาดใหญ่ขึ้น และสร้างรายได้ที่เพิ่มขึ้น

บริษัทเริ่มโครงการการวิจัยและพัฒนา Innovation โดยมุ่งเน้นในเรื่องการลดมลภาวะจากการใช้วัตถุดิบ การปรับเปลี่ยนเครื่องมือ อุปกรณ์ และกระบวนการผลิต รวมทั้งการใช้กระแสไฟฟ้าอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงการลดมลภาวะเพื่อประโยชน์ต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัท โอโคโนมารีน จำกัด ได้ดำเนินงาน โครงการรักษ้ำพระยา/ป่าสัก กิจกรรมจัดเก็บผักตบชวา วัชพืชลอยน้ำ รวมทั้งขยะมูลฝอย การเฝ้าระวังและตรวจสอบคุณภาพน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาพื้นที่ จ.พระนครศรีอยุธยา จ.ปทุมธานี และ จ.นนทบุรี ระยะเวลาโครงการประมาณ 7 เดือน

ปี 2554 วันที่ 23 มิถุนายน 2554 ได้ลงนามในสัญญางานต่อเรือ Transshipment Barge Inter 7 จำนวน 1 ลำ ของ บริษัท อินเตอร์ สตีวีโดริง 7 จำกัด ระยะเวลาโครงการ 240 วัน มูลค่างาน 70.00 ล้านบาท

วันที่ 18 กรกฎาคม 2554 มีพิธีวางกระดูกงูเรือ Transshipment Barge Inter 7 ของบริษัท อินเตอร์สตีวีโดริง 7 จำกัด

วันที่ 21 กรกฎาคม 2554 ได้ลงนามในสัญญางานดัดแปลงเรือ Transshipment Barge พรปิยะฉาน 2 จำนวน 1 ลำ ของบริษัท พรปิยะฉานทรานสปอร์ต จำกัด ระยะเวลาโครงการ 120 วัน มูลค่างาน 23.25 ล้านบาท

วันที่ 8 สิงหาคม 2554 บริษัทรับงานจาก บริษัท เบสท์ เพอฟอร์แมนซ์ เอ็นจิเนียริง จำกัด เพื่อซ่อมเรือบรรทุกน้ำมันดิบ ชื่อ Benchamas Explorer ของบริษัทเซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด

วันที่ 15 ตุลาคม 2554 ลงนามในสัญญากับบริษัทเซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด และบริษัท เซฟรอน ออฟชอร์ ประเทศไทย จำกัด ทำโครงการ Typhoon Evacuation ในการให้บริการท่าเทียบเรือ และขนส่งที่ท่าเทียบ กรณีนีมี เหตุภัยฉุกเฉิน

วันที่ 21 พฤศจิกายน 2554 บริษัทรับงานกู้ซากเรือบรรทุกสินค้า ชื่อ UNSION VIGOR จาก บริษัท Titan Maritime ประเทศสิงคโปร์ ที่จมอยู่บริเวณ ท่าเรือเคอรี่ สยามซีพอร์ต อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี

วันที่ 22 ธันวาคม 2554 จัดพิธีการปล่อยเรือลากจูงขนาดกำลังกลุ่ไม่น้อยกว่า 30 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ และเรือลากจูงขนาดกำลังกลุ่ไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ลงน้ำ

เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2554 บริษัท โอโคโน มารีน จำกัด ได้ลดทุนโดยการลดมูลค่าหุ้น จากหุ้นละ 100 บาท คงเหลือหุ้นละ 25 บาท มีผลให้มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจำนวน 6.25 ล้านบาท แบ่งเป็น 250,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 25 บาท และเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2554 ได้จดทะเบียนเพิ่มทุนจาก 6.25 ล้านบาท เป็น 18.25 ล้านบาท โดยออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน 480,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 25 บาท จำนวนเงิน 12.00 ล้านบาท ซึ่งบริษัท GLOBECO S.p.A ผู้ถือหุ้นเดิมไม่ประสงค์ที่จะเพิ่มทุน ทำให้สัดส่วนการถือครองหุ้นเปลี่ยนแปลง โดย บริษัทเอเชียน มารีน เซอร์วิส จำกัด(มหาชน) ถือหุ้นในสัดส่วน 93.15% และบริษัท GLOBECO S.p.A สัดส่วน 6.85%

ในเดือนมีนาคม 2554 ได้ส่งมอบงาน โครงการรักษ้ำพระยา/ป่าสัก กิจกรรมจัดเก็บผักตบชวา วัชพืชลอยน้ำรวมทั้งขยะมูลฝอย การเฝ้าระวังและตรวจสอบคุณภาพน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาพื้นที่ จ.พระนครศรีอยุธยา จ.ปทุมธานี และ จ.นนทบุรี เรียบร้อยแล้ว

ทางบริษัท โอโคโนมารีน จำกัดได้งานจากหน่วยพัฒนาเคลื่อนที่ 51 สำนักงานพัฒนาภาค 5 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา ให้เข้าดำเนินการพัฒนาพื้นที่บริเวณคลองหกวา อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานีอย่างเร่งด่วนโดยการนำเรือที่ใช้ในการจัดเก็บ วัชพืช ผักตบชวาและขยะมูลฝอย เข้าใช้งานในพื้นที่ดังกล่าวในระหว่างวันที่ 4-6 พฤศจิกายน 2554 มูลค่างาน 130,000 บาท โครงการดังกล่าวเป็นการช่วยให้น้ำในคลองหกวาสามารถระบายได้สะดวกมากยิ่งขึ้น และขจัดปัญหาการเน่าเหม็นของขยะมูลฝอย บรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน

ปี 2555 วันที่ 4 กรกฎาคม 2555 ได้ลงนามในสัญญางานต่อเรือ Lighter Barge จำนวน 2 ลำ ของบริษัท ทะเลไทย ขนส่ง 2 จำกัด ระยะเวลาโครงการ 5 เดือน มูลค่างาน 35.70 ล้านบาท

วันที่ 31 กรกฎาคม 2555 มีส่งมอบเรือ Transshipment Barge Inter 7 ของบริษัท อินเตอร์ สตีวีโดริง 7 จำกัด

วันที่ 31 กรกฎาคม 2555 มีพิธีวางกระดูกงูเรือ Lighter Barge จำนวน 2 ลำ ของบริษัท ทะเลไทย ขนส่ง 2 จำกัด เดือน ธันวาคม 2555 ได้รับการรับรองอาชีวอนามัยและความปลอดภัย มาตรฐาน OHSAS 18001 Version 2007 จาก

## Lloyd's Register Quality Assurance

ทางบริษัท อีโค มารีน จำกัด วันที่ 14 พฤษภาคม 2555 ได้รับงานจ้างเหมาขุดลอกคลองบ้านใหม่ มูลค่า 1,841,000 บาท และงานขุดลอกคู นายกิมสาย 1 มูลค่างาน 197,800 บาท ของสำนักงานปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

วันที่ 18 สิงหาคม 2555 ได้รับงานลอกหน้าเลนในบ่อสระน้ำ ของคณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มูลค่างาน 300,000 บาท

**ปี 2556** วันที่ 15 มกราคม 2556 ได้ลงนามในสัญญาต่อเรือ Lighter Barge จำนวน 6 ลำ ของบริษัท อ่างทองชูการ์ เทอร์มินัล จำกัด ระยะเวลาโครงการ 1 ปี มูลค่างาน 93.17 ล้านบาท

วันที่ 11 เมษายน 2556 มีการส่งมอบเรือ Lighter Barge ลำที่ 1 และ 2 ของบริษัท อ่างทองชูการ์เทอร์มินัล จำกัด

วันที่ 15 พฤศจิกายน 2556 มีการส่งมอบเรือ Lighter Barge ลำที่ 3 และ 4 ของบริษัท อ่างทองชูการ์เทอร์มินัล จำกัด

วันที่ 16 ธันวาคม 2556 มีการส่งมอบเรือสนับสนุนงานได้นำนอกชายฝั่ง (ADAMS NOMAD) ของ K.A.AL-GOSAIBI DIVING AND MARINE SERVICES COMPANY จากราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย

ทางบริษัท อีโค มารีน จำกัด วันที่ 16 มิถุนายน 2556 ได้รับงานขุดลอกท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน ของ Glow SPP3 Company Limited มูลค่างาน 32.49 ล้านบาท ระยะเวลาโครงการวันที่ 21 มิถุนายน 2556 ถึง 9 พฤศจิกายน 2556 โดยได้ดำเนินการส่งมอบงานเรียบร้อยแล้ว

ได้รับงานต่อเรือยนต์เร็ว (Air Boat) ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย(แม่เมาะ) มูลค่างาน 695,000 บาท ระยะเวลาทำโครงการวันที่ 24 สิงหาคม 2556 ถึง 26 พฤศจิกายน 2556 โดยได้ดำเนินการส่งมอบงานเรียบร้อยแล้ว

**ปี 2557** วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2557 ลงนามในสัญญาต่อเรือลากจูง จำนวน 1 ลำ ของท่าเรือสีหนุวิลล์ ประเทศกัมพูชา ระยะเวลาโครงการ 18 เดือน มูลค่างาน 6.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

วันที่ 12 มีนาคม 2557 ลงนามในสัญญาต่อเรือวางทุ่นพร้อมเครนขนาคยกน้ำหนักได้ไม่น้อยกว่า 12 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ระยะเวลาโครงการ 15 เดือน มูลค่างาน 349.60 ล้านบาท

บริษัท อีโค มารีน จำกัด ได้รับงานซ่อมแซมระบบไฮดรอลิกและระบบขับเคลื่อนเรือกำจัดผักตบชวา 12 ลำของกรมโยธาธิการและผังเมือง มูลค่างาน 5.91 ล้านบาท ระยะเวลาโครงการวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2557 ถึง 24 ตุลาคม 2557 โดยได้ดำเนินการส่งมอบงานเรียบร้อยแล้ว

**ผลงานและเหตุการณ์สำคัญของบริษัทในปี 2558****ผลงานโครงการต่อเรือ และ ซ่อมเรือ**

<b>บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิส จำกัด(มหาชน)</b>	
4 สิงหาคม 2558	ส่งมอบเรือลากจูง จำนวน 1 ลำ ของท่าเรือสีหนุวิลล์ ประเทศกัมพูชา มูลค่างาน 6.30 ล้านบาท เหมียวสหรัฐฯ
7 สิงหาคม 2558	พิธีปล่อยเรือวางทุ่นพร้อมเครนฯ “เรือท่าเรือ 123” ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ลงน้ำ
17 สิงหาคม 2558	พิธีขึ้นระวางเรือลากจูง ณ ท่าเรือสีหนุวิลล์ ประเทศกัมพูชา
3 กันยายน 2558	ส่งมอบเรือวางทุ่นพร้อมเครนขนาดยกน้ำหนักได้ไม่น้อยกว่า 12 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย มูลค่างาน 349.60 ล้านบาท
26 กันยายน 2558	รับรางวัลผลิตภัณฑ์ยอดเยี่ยมของประเทศไทยประจำปี 2558 ประเภทต่อเรือเดินทะเล มาตรฐานสากลจากกระทรวงอุตสาหกรรม

<b>บริษัท อีโคโน มารีน จำกัด</b>	
5 กุมภาพันธ์ 2558	ลงนามในสัญญาต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 4 ลำ ของกรมโยธาธิการและผังเมือง ระยะเวลาโครงการ 241 วัน มูลค่างาน 45.90 ล้านบาท
21 สิงหาคม 2558	ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 4 ลำ ของกรมโยธาธิการและผังเมือง มูลค่างาน 45.90 ล้านบาท

<b>บริษัท เจนเนอรัล มารีน จำกัด</b>	
21 ธันวาคม 2558	จดทะเบียนเปลี่ยนชื่อบริษัท จากเดิมชื่อบริษัท เจนเนอรัล คลังสินค้า จำกัด เป็น บริษัท เจนเนอรัล มารีน จำกัด และเพิ่มวัตถุประสงค์ เพื่อดำเนินธุรกิจเป็นตัวแทนจำหน่ายเครื่องจักร เครื่องกล อะไหล่และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกประเทศ

**ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย****บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิส จำกัด (มหาชน)**

บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) หรือ ASIMAR ดำเนินธุรกิจหลักด้านการต่อเรือและซ่อมเรือ รวมทั้ง งานก่อสร้างวิศวกรรมต่างๆ และเป็นอยู่เรือชั้นนำเพียงแห่งเดียวของประเทศที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่คือ กลุ่มดัชนีไทปูลย์ และกลุ่มพาณิชย์ นอกจากนี้ ยังมีกลุ่มผู้ลงทุนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอีกจำนวนหนึ่งด้วย บริษัท ได้ขยายธุรกิจเพิ่มเติมโดยการตั้งบริษัทย่อยรองรับความต้องการเฉพาะด้าน ได้แก่ บริษัท อาซิมา มารีน จำกัด เพื่อจัดหาแรงงานฝีมือสำหรับงานซ่อมเรือและต่อเรือให้กับบริษัท บริษัท อีโคโนมารีน จำกัด ที่ดำเนินธุรกิจรับจ้างกำจัดมลภาวะในแหล่งน้ำ และบริษัท เจนเนอรัล มารีน จำกัด ดำเนินธุรกิจเป็นตัวแทนจำหน่าย เครื่องจักร เครื่องกล อะไหล่และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกประเทศ

ทั้งนี้บริษัทได้รับการรับรองคุณภาพ มาตรฐาน ISO 9001 Version 2000 ครอบคลุมทั้งด้านการต่อเรือใหม่และการซ่อมเรือ และได้รับการรับรองอาชีวอนามัยและความปลอดภัย มาตรฐาน OHSAS 18001 Version 2007 ปัจจุบันบริษัท

มีอยู่ทั้งหมด 2 อยู่ ซึ่งรองรับเรือขนาด 5,000 เดทเวตัน ถึง 20,000 เดทเวตัน ตามลำดับ โดยมุ่งเน้นการซ่อมเรือขนาดกลางขึ้นไป หรือลูกค้าที่ต้องการคุณภาพสูงและส่งมอบตรงเวลา บริษัทมีกำลังการผลิตโดยประมาณของงานซ่อมเรือ 75 ลำ/ปี และงานต่อเรือขนาด 7,000-10,000 เดทเวตัน 2 ลำ/ปี นอกจากนี้บริษัทยังสามารถก่อสร้างงานทางวิศวกรรมอื่นๆ เช่น โครงสร้างเหล็กภายในทางเดินผู้โดยสารบนเรือ การสร้างแท่นจอดเจอน้ำมัน เป็นต้น

#### **บริษัท เจนเนอรัล มารีน จำกัด**

บริษัท เจนเนอรัล มารีน จำกัด ดำเนินธุรกิจเป็นตัวแทนจำหน่ายเกี่ยวกับเครื่องจักร เครื่องกล อะไหล่และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกประเทศ

#### **บริษัท อาซิมา มารีน จำกัด**

บริษัท อาซิมา มารีน จำกัด ดำเนินธุรกิจเป็นผู้รับเหมางานซ่อมเรือ ให้กับบริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) เนื่องจากตลาดมีความต้องการบุคลากรด้านนี้เป็นจำนวนมาก และบริษัท มีความประสงค์จะพัฒนาฝีมือแรงงาน เพื่อให้ได้ผลงานตามมาตรฐานของสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society)

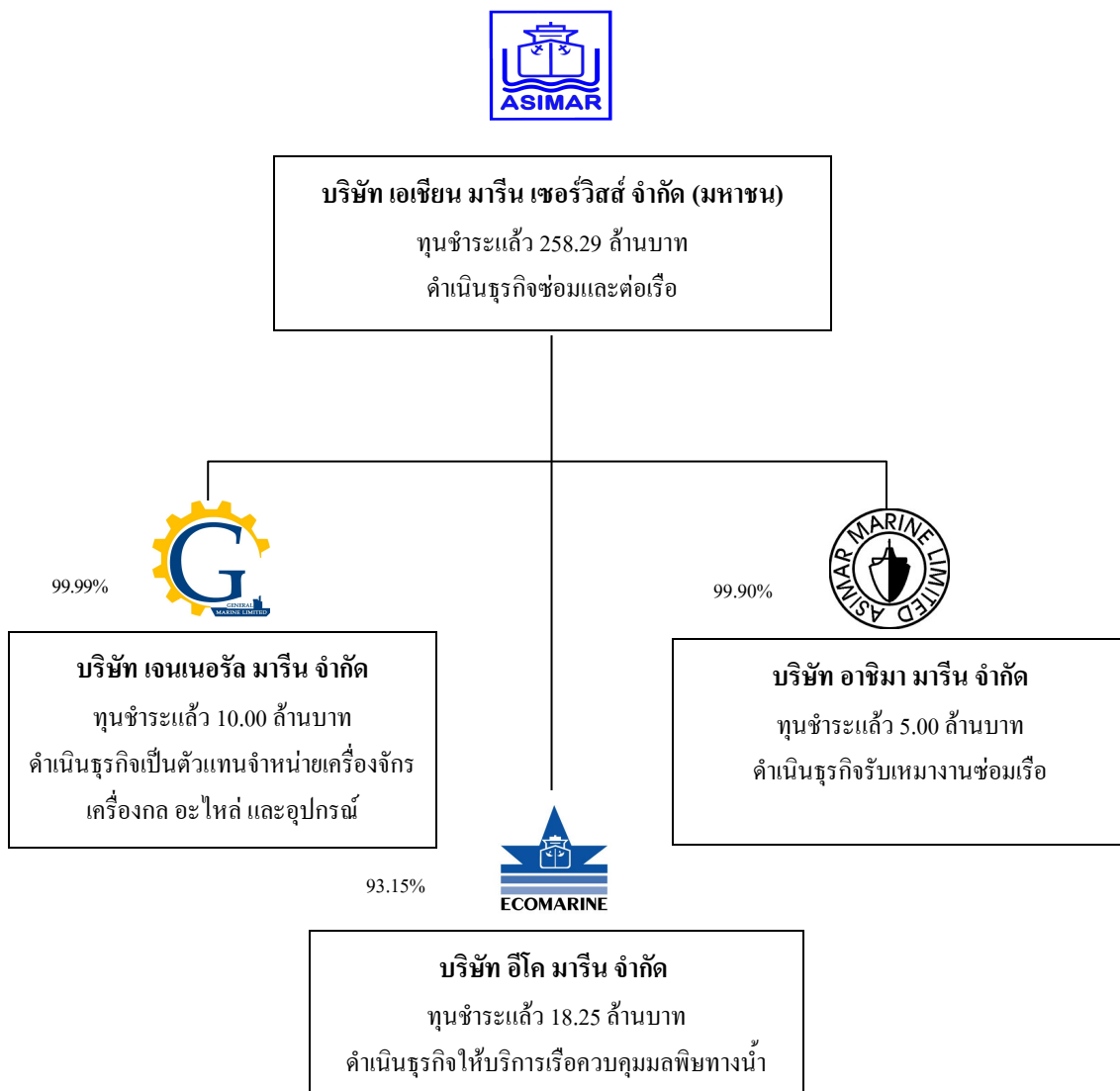
#### **บริษัท อีโค มารีน จำกัด**

บริษัท อีโคมารีน จำกัด เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 93.15 และบริษัท GLOBECO S.p.A. จากประเทศอิตาลี ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 6.85 เพื่อดำเนินธุรกิจด้านการให้บริการเรือกำจัดมลภาวะทางน้ำ ได้แก่ การเก็บขยะมูลฝอยจากแหล่งน้ำ การกำจัดคราบน้ำมัน การกำจัดผักตบชวาและวัชพืช เป็นต้น โดยจะให้บริการแก่หน่วยงานภาคเอกชนและภาครัฐ

นอกจากนี้ บริษัท อีโคมารีน จำกัด ยังได้รับการสนับสนุนลิขสิทธิ์ด้านแบบเรือ และการถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมด้านนี้ จากบริษัท GLOBECO S.p.A. อีกส่วนหนึ่งด้วย

## โครงสร้างของกลุ่มบริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์ จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558





## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

### 2.1 โครงสร้างรายได้ ณ 31 ธันวาคม 2558

โครงสร้างรายได้รวมของบริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) บริษัทย่อยและบริษัทร่วม มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ประเภทรายได้	2558		2557		2556	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
รายได้ซ่อมเรือ	346,700	45.24	351,100	57.78	298,800	41.51
รายได้ต่อเรือ	359,900	46.96	232,600	38.28	369,200	51.29
รายได้รับจ้างของบริษัทย่อย	50,631	6.60	7,578	1.24	33,666	4.68
รายได้อื่น *	9,161	1.20	16,388	2.70	18,140	2.52
รวม	766,392	100.00	607,666	100.00	719,806	100.00

หมายเหตุ: \* รายได้อื่น คือ ดอกเบี้ยรับ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน รายได้ค่าเช่าเหล็ก และอื่นๆ ของบริษัทและบริษัทย่อย

### 2.2 ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

ประเภทหรือชนิดของสินค้าหรือบริการ สามารถแบ่งได้เป็น 4 ประเภทดังนี้

1. ซ่อมเรือ: (Ship Repair) :บริษัท มีอุปกรณ์หลักเพื่อใช้ซ่อมทำเรือขนาดตั้งแต่ 5,000 เดทเวทตัน ถึง 20,000 เดทเวทตัน ได้แก่ อุ้งลอยรูปตัวยู (U Groove) จำนวน 2 อุ้ง สามารถรองรับความต้องการของลูกค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ นอกจากนี้ ยังมีอุปกรณ์สนับสนุนอื่นๆ อาทิ โรงงาน เกรนขนาดใหญ่ และช่างฝีมือที่ผ่านการฝึกอบรมเป็นอย่างดี ทำให้ผลงานได้มาตรฐาน

2. ต่อเรือ : (Shipbuilding) บริษัท มี Slipway ซึ่งสามารถรองรับการต่อเรือขนาดใหญ่ได้ ถึง 9,000 เดทเวทตัน ได้รับความไว้วางใจจากลูกค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศให้ต่อเรือที่มีคุณสมบัติพิเศษ อาทิ

#### ตัวอย่างผลงาน

ประเภท	จำนวน	เจ้าของเรือ
1. เรือจัดคราบน้ำมัน	4 ลำ	บริษัท เอสโซ่ สแตนดาร์ด (ประเทศไทย) จำกัด, บริษัท เชลล์ (ประเทศไทย) จำกัด, กรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
2. เรือบรรทุกน้ำมัน 800 ตัน	6 ลำ	บริษัท น้ำมัน ที.พี.ไอ. จำกัด
3. เรือสำรวจสายเคเบิลใต้น้ำ	1 ลำ	บริษัท คาไลฟา อัลโกไซบี ไดวิง แอนด์ มารีน เซอร์วิส จำกัด
4. เรือตรวจการณ์ปืนขนาด 64 เมตร	3 ลำ	กองทัพเรือ
5. เรือโดยสารแบบคาตามาราน	3 ลำ	บริษัท เขาหลัก เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด
6. เรือโดยสารท่องเที่ยวชนิดต่างๆ	6 ลำ	บริษัท อควา จำกัด , บริษัท ชีฟราน แทรเวล จำกัด, บริษัท พัทยา ปะการัง เซมิซันมารีน จำกัด
7. เรือบรรทุกตู้สินค้าขนาด 442 TEU	1 ลำ	GATI LIMITED

ประเภท	จำนวน	เจ้าของเรือ
8. เรือสนับสนุนการปฏิบัติงานแท่นขุดเจาะน้ำมันขนาด 50 เมตร	1 ลำ	ALMANSOORI PRODUCTION SERVICE LLC.
9. เรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 30 เมตริกตัน	1 ลำ	การทำเรือแห่งประเทศไทย
10. เรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน	1 ลำ	การทำเรือแห่งประเทศไทย
11. เรือ Transhipment Barge	1 ลำ	บริษัท อินเตอร์ สตีวีโดรี้ง 7 จำกัด
12. เรือ Lighter Barge	8 ลำ	บริษัททะเลไทยขนส่ง 2 จำกัด และบริษัทอ่างทองชูการ์เทอร์มินัล จำกัด
13. เรือสนับสนุนงานได้น้ำนอกชายฝั่ง ขนาด 60 เมตร	1 ลำ	K.A. AL-GOSAIBI DIVING AND MARINE SERVICES COMPANY
14. เรือลากจูง ขนาด 40 เมตริกตัน	1 ลำ	การทำเรือสิหนุวิลล์แห่งประเทศไทยกัมพูชา
15. เรือวางทุ่นพร้อมเครนขนาดยกน้ำหนักไม่น้อยกว่า 12 เมตริกตัน	1 ลำ	การทำเรือแห่งประเทศไทย

**3. งานดัดแปลงเรือ : (Ship Conversion Upgrading)** เนื่องจากอนุสัญญา Marpol ซึ่งออกโดย International Maritime Organization (IMO) ซึ่งบังคับให้เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil Tanker) จะต้องมีการดัดแปลงให้เป็นเรือ (Double Hull) ทั้งหมดภายในปี 2558 สำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือที่มีเปลือกสองชั้น ในการบรรทุกน้ำมันชายฝั่ง อีกทั้งบริษัทผู้ค้าน้ำมันอนุญาตเฉพาะเรือที่มีเปลือกเรือสองชั้นเท่านั้น ในการเข้าเทียบท่าของคลังน้ำมัน ซึ่งบริษัทได้ใช้โอกาสนี้เป็นกลยุทธ์ในการเพิ่มรายได้จากการดัดแปลงเรือ Double Hull เหมือนงานดัดแปลงเรือดังกล่าว และมีผลงานเป็นที่ยอมรับของลูกค้าไม่น้อยกว่า 20 ลำ

นอกจากนี้บริษัท ยังมีความเชี่ยวชาญในการดัดแปลงเรือที่ต้องใช้ประสิทธิภาพและเทคนิคพิเศษ โดยบริษัทฯ มีผลงานดังนี้ เรือห้องเย็นของประเทศมัลดีฟส์ เรือตรวจการณ์ของกองบังคับการตำรวจน้ำ เรือรบหลวงสุพรรณิการ์ และเรือสนับสนุนที่พักสำหรับแท่นขุดเจาะน้ำมัน(Accommodation Work Barge)

**4. งานก่อสร้างวิศวกรรมต่างๆ : (Engineering Works)** บริษัทสามารถก่อสร้างและซ่อมแซมอุปกรณ์ประเภทลอยน้ำ สิ่งก่อสร้างในทะเล การก่อสร้างโครงสร้างเหล็กซึ่งเป็นส่วนประกอบของการก่อสร้างสะพาน โรงงานอุตสาหกรรม แท่นขุดเจาะน้ำมันในทะเล และส่วนประกอบของเครื่องจักรในโรงงาน เป็นต้น

#### อุปกรณ์ที่สำคัญ

1. อู่ลอย 2 อู่ สามารถรับเรือขนาด 5,000 เดทเวตตัน ถึง 20,000 เดทเวตตัน

อู่ลอย	ขนาดอู่	การยกตัว	ขนาดเรือสูงสุด	เครนอู่
Asimar 1	98 x 19.6 m.	2,000 t.	5,000 DWT	
Asimar 2	161 x 28 m.	6,000 t.	20,000 DWT	2 x 12 t. 2 x Dock-knight

2. พื้นที่ต่อเรือ พร้อมทั้ง SLIPWAY 2 แห่ง รวมพื้นที่ประมาณ 20,000 ตารางเมตร

3. อุปกรณ์อื่น ๆ เช่น เครนขนาดใหญ่ และโรงงาน ช่วยทำให้งานซ่อมสร้างสะดวกรวดเร็วขึ้น โดยมีอุปกรณ์ที่สำคัญดังนี้

ชนิดอุปกรณ์	จำนวน
1. เครื่องตัดเหล็ก CNC	2 ชุด
2. Gantry Crane ขนาด 100 ตัน สำหรับงานต่อเรือด้านทิศเหนือ	1 ตัว
3. Gantry Crane ขนาด 10 ตัน สำหรับงานต่อเรือด้านทิศเหนือ	3 ตัว
4. สร้างโรงพ่นกริดสำหรับแผ่นเหล็กขนาด กว้าง 2.4 ม. ยาว 10 ม.	1 โรง
5. ปีนจันเคลื่อนที่ (Dock knight) ในอุ้งลอย 2 สำหรับงานพ่นสี พ่นทราย	1 ชุด
6. Gantry Crane ขนาด 5 ตัน สำหรับระบบโลจิสติกส์ของชิ้นงานเหล็กในโรงประกอบ	6 ตัว

อุปกรณ์ต่างๆ ข้างต้นนำมาให้บริการงานโดยทั่วไปดังนี้

งานตัวเรือ	งานเครื่องกล/ งานไฟฟ้า	งานทดสอบโดยไม่ทำลาย
งานทำความสะอาด - งานพ่นทราย/พ่นกริด - งานฉีบน้ำแรงดันสูง - งานทำความสะอาดถังน้ำมัน - งานสมอ, โซ่สมอ และงานพ่นสี	งานเครื่องจักรใหญ่/เครื่องไฟฟ้า งานซ่อมหม้อน้ำ งานใบจักร งานเพลลาใบจักร งานท่อ งานไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์	งานทดสอบโดยไม่ทำลาย (NDT) - งานวัดความหนาแน่นแผ่นเหล็ก - การทดสอบด้วยผงเหล็ก - การทดสอบด้วยคลื่นวิทยุ - การทดสอบด้วยสารแทรกซึม - งานทดสอบกำลังการยก (ที่มีน้ำหนัก 350 ตันขึ้นไป)

4. พื้นที่ประมาณ 33,280 ตารางเมตร มีความยาวติดแม่น้ำถึง 300 เมตร ระดับความลึกหน้าท่า 9 เมตร

**ปัจจัยที่มีผลต่อโอกาสหรือข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจ**

- **สถานที่ตั้ง**  
ที่ตั้งของบริษัทตั้งอยู่บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา มีพื้นที่อยู่เรียกว่า 20 ไร่ มีท่าเทียบเรือระดับความลึกหน้าท่า 9 เมตรซึ่งพอเพียงกับงานซ่อมเรือขนาดใหญ่พร้อมกันหลายลำ เหมาะสำหรับการดำเนินธุรกิจต่อซ่อมเรือ
- **คลังสินค้าทัณฑ์บน**  
บริษัทได้รับอนุมัติให้จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนจากกรมศุลกากร ซึ่งทำให้บริษัทได้รับผลประโยชน์จากภยานำเข้าวัตถุดิบโดยได้รับยกเว้นอากรนำเข้าวัสดุอุปกรณ์ เพื่อใช้ในการซ่อมเรือและต่อเรือสำหรับเรือเดินทะเลที่มีขนาดเกิน 15 ตันกรอสขึ้นไป โดยในปี 2548 บริษัทได้ทำการต่ออายุสัญญาแบบตลอดถาวร
- **องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ International Maritime Organization (IMO)**  
เป็นผู้กำหนดมาตรฐาน และแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล มีส่วนทำให้เจ้าของกองเรือต่าง ๆ ต้องปรับปรุง หรือดัดแปลงสภาพเรือให้ได้มาตรฐานที่กำหนด
- **ปริมาณการใช้เรือในธุรกิจ แท่นขุดเจาะน้ำมัน**  
มีการเติบโตของธุรกิจแท่นขุดเจาะน้ำมัน ทั้งในประเทศและภูมิภาคเอเชีย ทำให้มีความต้องการเรือสนับสนุน

แท่นขุดเจาะมากขึ้น เป็นโอกาสทำให้ธุรกิจซ่อมและต่อเรือขยายงานได้มากขึ้น

- **การพัฒนากองเรือไทย**

เนื่องจากกองเรือไทยส่วนใหญ่มีเรือเก่าที่มีอายุมาก ทำให้ต้องมีการซ่อมทำ หรือ คัดแปลงเรือ ให้ได้มาตรฐานของ IMO รวมทั้ง ความต้องการในการต่อเรือใหม่ เพื่อมาทดแทนเรือเก่า

- **การขนส่งทางน้ำ**

เรื่องการขนส่งทางน้ำเป็นข้อจำกัดของธุรกิจของบริษัท เนื่องจากภาครัฐไม่ได้สนับสนุนกิจการขนส่งทางน้ำอย่างชัดเจน แต่สามารถเป็นโอกาสของธุรกิจบริษัทได้ถ้าระบบการขนส่งสินค้าต่าง ๆ หันมาใช้บริการขนส่งทางน้ำ ซึ่งมีต้นทุนถูกเพิ่มมากขึ้น

- **สิ่งแวดล้อม**

เรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องสำคัญ และต้องเฝ้าระวังอย่างมาก ซึ่งมีกฎระเบียบและขั้นตอนการปฏิบัติอย่างเคร่งครัด และต้องติดตามกฎระเบียบที่ออกใหม่ตลอดเวลา

- **นโยบายของภาครัฐ**

ปัจจุบันภาครัฐมีนโยบายที่ชัดเจนในการสนับสนุน การลดต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งการขนส่งทางน้ำเป็นต้นทุนที่ประหยัดมากที่สุด แต่รัฐบาลไม่มีแผนงานผลักดันนโยบายดังกล่าว ในการสนับสนุนธุรกิจพาณิชย์นาวีและอุตสาหกรรมเรือ

## 2.3 การตลาดและภาวะการแข่งขัน

### นโยบายและลักษณะการตลาดของผลิตภัณฑ์หรือบริการที่สำคัญ

#### 1) กลยุทธ์การแข่งขัน

บริษัทเน้นนโยบายคุณภาพและเวลา ในการให้บริการแก่ลูกค้า ซึ่งบริษัทมีความสามารถในการซ่อมและสร้างเรือเฉพาะทาง ส่วนในเรื่องของการตั้งราคาที่สามารถแข่งขันได้ โดยการตั้งราคาจะมีราคามาตรฐาน (TARIFF) เป็นเกณฑ์ในการกำหนดราคา การส่งมอบตรงเวลา มีการรับประกันหลังส่งมอบ นอกจากนี้ในด้านการบริหารที่มีมาตรฐานทัดเทียมกับต่างประเทศโดยมีคู่มือปฏิบัติการ ISO 9001 (Version 2008) และการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการบริหารให้มีประสิทธิภาพและรวดเร็ว ทั้งยังได้เพิ่มศักยภาพและพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิต เพื่อการสร้างผลงานเป็นที่ยอมรับของสมาคมจัดชั้นเรือ และลูกค้าทั่วไป

**ข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบด้านการซ่อมและต่อเรือเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่น**

#### ข้อได้เปรียบ

1. ขนาดและทำเลที่ตั้งของบริษัท มีพื้นที่อยู่เรียกว่า 20 ไร่ และมีท่าเทียบเรือ ซึ่งเพียงพอกับงานซ่อมเรือขนาดใหญ่พร้อมกันหลายลำ อีกทั้งอยู่ติดปากแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งระดับน้ำลิกหน้าท่าประมาณ 9 เมตร ทำให้สะดวกในการนำเรือเข้าตรวจซ่อมและทดสอบเรือ
2. บริษัทมีการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการผลิต โดยมุ่งเน้นคุณภาพของงานให้มีมาตรฐานสูง อย่างต่อเนื่อง เช่น การพัฒนากระบวนการผลิตให้ได้มาตรฐานสากล การจัดตั้งระบบควบคุมคุณภาพ, ใช้ระบบเครื่องตัด CNC เพื่อตัดแผ่นโลหะได้รวดเร็วและแม่นยำ และการได้รับการรับรอง ISO 9001 (Version 2008) ครอบคลุมทั้งด้านการต่อเรือและการซ่อมเรือ
3. บริษัทได้สร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ในการเสนอราคาและควบคุมต้นทุน ทำให้บริการลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น
4. บริษัทดำเนินธุรกิจทั้งต่อเรือและซ่อมเรือ จึงสามารถให้บริการหลังการขายแบบครบวงจรแก่ลูกค้าต่อเรือในการซ่อมแซมบำรุงรักษาหรือดัดแปลงเรือหลังส่งมอบด้วย

5. บริษัทมีประสบการณ์ในการต่อเรือและการดัดแปลงเรือ (Conversion) หลากหลายประเภทมายาวนาน นอกจากนี้บริษัทยังมีพันธมิตรอยู่ต่างประเทศในการพัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัย
6. บริษัทมีบุคลากรและวิศวกรเป็นจำนวนมากที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์สูงในการซ่อมและต่อเรือ และเคยผ่านการฝึกอบรมจากหน่วยงานต่างๆ ทั้งในและนอกประเทศ
7. บริษัทมีความพร้อมในด้านอุปกรณ์ และเครื่องมือต่างๆ สำหรับการประกอบธุรกิจเป็นที่ยอมรับ

### ข้อเสียเปรียบ

สามารถรองรับเรือซ่อมได้ไม่เกิน 20,000 ตันและยาวเรือไม่เกิน 160 เมตร เนื่องจากข้อจำกัดด้วยขนาดของอู่ลอยและความลึกของแม่น้ำ

### นโยบายราคา

#### **การซ่อมเรือ**

การกำหนดราคาสำหรับการรับงานซ่อมเรือนั้น บริษัท มีการกำหนดราคามาตรฐานของรายการซ่อม แต่ละรายการเป็นราคาเบื้องต้น หากราคาวัตถุดิบเปลี่ยนแปลงราคาขายก็จะเปลี่ยนแปลงตาม ทั้งนี้บริษัทจะพิจารณาภาวะการแข่งขันในตลาดขณะนั้นควบคู่ไปด้วย

#### **การต่อเรือ**

บริษัทกำหนดราคาให้มีความเหมาะสมกับท้องตลาด และตรงตามความต้องการของลูกค้า โดยให้ลูกค้าเป็นผู้กำหนดงบประมาณเบื้องต้น และวัตถุประสงค์ของการออกแบบ ในกรณีที่ลูกค้าเป็นบริษัทเอกชนหรือทั่วไป ส่วนในกรณีของงานราชการนั้น จะดำเนินการศึกษาข้อมูลด้านเทคนิคเพื่อกำหนดต้นทุนและราคาเพื่อให้สามารถประมูลงานได้

### **2) ลูกค้า**

#### **ลักษณะลูกค้าและความสัมพันธ์**

ลูกค้าซ่อมเรือของบริษัทส่วนใหญ่เป็นลูกค้าที่ทำสัญญาว่าจ้างให้ซ่อมเป็นประจำ หรือลูกค้าที่ได้รับการแนะนำจากลูกค้าในประเทศ และต่างประเทศของบริษัท ส่วนใหญ่ได้จากการประมูล ซึ่งการพิจารณาเข้าประมูลงานของบริษัทจะขึ้นอยู่กับข้อเสนอทางด้านราคา ณ ระดับที่สามารถแข่งขันได้และสร้างกำไรให้กับบริษัท รวมทั้งความสามารถของอู่เรือในการเสนอเรือที่มีคุณลักษณะครบถ้วน เป็นที่พึงพอใจของลูกค้าในราคาที่เหมาะสมเป็นหลัก

#### **กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย แบ่งได้เป็น 3 กลุ่มดังนี้**

1. กลุ่มลูกค้าในประเทศ
2. กลุ่มลูกค้าต่างประเทศ
3. กลุ่มหน่วยงานราชการ

ทั้งนี้ บริษัทไม่ได้กำหนดสัดส่วนการให้บริการ แก่กลุ่มเรือราชการ และกลุ่มเรือเอกชนไว้อย่างชัดเจน เพราะบริษัทพิจารณาถึงความสามารถในการสร้างผลกำไร และความสามารถในการชำระเงินของลูกค้าในแต่ละงานเป็นหลัก

### **3) การจำหน่ายและช่องทางการจำหน่าย**

#### **• การซ่อมเรือ**

1. **ติดต่อลูกค้าโดยตรง** คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 80 ของลูกค้าซ่อมเรือทั้งหมด โดยแบ่งเขตการตลาด (Market Territory) ไว้อย่างชัดเจน เช่น เขตลูกค้าเอกชน เขตลูกค้าราชการ เป็นต้น เจ้าหน้าที่การตลาดจะออกไปพบเจ้าของเรือหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องโดยตรง ซึ่งจะเป็นลูกค้าในประเทศ โดยทั่วไปบริษัทจะเน้นการติดต่อลูกค้าโดยตรงเป็นหลัก

**2. ติดต่อลูกค้าโดยผ่านตัวแทน** คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 20 โดยนายหน้าตัวแทนจะติดต่อกับบริษัท เพื่อขอรายละเอียดของอู่ ชีตความสามารถ ราคามาตรฐาน และศึกษาคุณภาพการซ่อมและคุณภาพทีมงานของบริษัท โดยเสนอเข้าเป็นตัวแทนในการหาลูกค้าให้กับบริษัท หลักเกณฑ์ในการแต่งตั้งตัวแทนมีดังนี้

- ความน่าเชื่อถือในธุรกิจตัวแทน
- ตลาดและฐานลูกค้าของตัวแทน
- ผลการดำเนินงานและประสิทธิภาพที่ผ่านมาของตัวแทน

• **การต่อเรือ**

งานโครงการต่อเรือส่วนใหญ่เป็นการเปิดประมูล ซึ่งพิจารณาทั้งข้อเสนอทางเทคนิค (คุณสมบัติของลักษณะเรือ) และข้อเสนอทางด้านราคา ดังนั้น บริษัทจึงต้องเสนอเรือที่มีคุณลักษณะครบถ้วน และเป็นที่ยังพอใจต่อลูกค้าในราคาที่เหมาะสม ซึ่งต้องอาศัยความสามารถในการประเมินราคาและการออกแบบตัวเรือ รวมถึงการเลือกใช้วัสดุอุปกรณ์ต่างๆ เครื่องจักร เครื่องยนต์ และส่วนประกอบต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ

### ภาวะการแข่งขันและแนวโน้มอุตสาหกรรม

#### **ทิศทางในอุตสาหกรรม**

แนวโน้มภาพรวมเศรษฐกิจโลก คาดว่าจะขยายตัวสูงขึ้น จากปี 2558 จากเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนาที่มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น ในขณะที่เศรษฐกิจของกลุ่มประเทศพัฒนาแล้วมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง โดยเฉพาะเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกา ที่คาดว่าจะได้รับแรงหนุนจากสถานะทางการเงินที่ยังคงผ่อนคลายและตลาดแรงงานที่เข้มแข็ง แม้ว่าการแข็งค่าขึ้นของเงินเหรียญสหรัฐฯ และราคาน้ำมันที่ตกต่ำจะส่งผลกระทบต่อภาคการผลิตและภาคพลังงานก็ตาม สำหรับเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศที่ใช้เงินสกุลยูโร คาดว่าสถานะทางการเงินที่ผ่อนคลาย ประกอบกับราคาน้ำมันที่ต่ำ จะช่วยกระตุ้นการบริโภคภาคเอกชนให้สูงขึ้น หักล้างภาคส่งออกที่ยังคงอ่อนแอ ทั้งนี้ ณ เดือนมกราคม 2559 IMF ประมาณการแนวโน้มการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกในปี 2559 ไว้ที่ระดับร้อยละ 3.4 โดยมีความเสี่ยงจากการชะลอตัวเร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้ของเศรษฐกิจจีน และการแข็งค่ามากขึ้นของเงินเหรียญสหรัฐฯ

ส่วนเศรษฐกิจไทยในปี 2559 คาดว่าจะขยายตัวสูงกว่าปี 2558 โดยได้รับแรงส่งจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการใช้จ่ายลงทุนของภาครัฐ โดยเฉพาะการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่มีความชัดเจนมากขึ้น ซึ่งจะช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้ภาคธุรกิจและกระตุ้นการลงทุน ขณะที่ภาคการท่องเที่ยวคาดว่าจะเติบโตต่อเนื่อง นอกจากนี้เงินบาทที่มีแนวโน้มอ่อนค่าคาดว่าจะส่งผลดีต่อการส่งออก สำหรับปัจจัยเสี่ยงที่ต้องจับตามองในปี 2559 ได้แก่ การฟื้นตัวของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้า ปัญหาภัยแล้ง และความล่าช้าในการเบิกจ่ายงบประมาณภาครัฐทั้งนี้ สศช. ประเมินว่าเศรษฐกิจไทยจะขยายตัวอยู่ในช่วง 2.8 - 3.8 ในปี 2559

จากแนวโน้มภาพรวมทั้งเศรษฐกิจของโลกและเศรษฐกิจไทย ในช่วงปี 2558-2559 มีผลกระทบกับอุตสาหกรรมต่อเรือ โดยเฉพาะตลาดเรือ Offshore ซึ่งได้รับผลกระทบโดยตรงจากราคาน้ำมันตกต่ำ เรือถูกหยุดการใช้งาน (Lay up) และลดการซ่อมบำรุงประจำปี ไม่มีแผนต่อเรือใหม่ ในส่วนของตลาดเรื่อน้ำมันเพื่ออุปสงค์ภายในประเทศสูงขึ้น ไม่ค่อยมีผลกระทบเรื่องการลดจำนวนเรือ ปริมาณเรือเปรียบเทียบ สิ้นปี 2558 ยังคงมีปริมาณใกล้เคียงกับปี 2557

## ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย ปี พ.ศ.2546 - 2558

(เรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป)

ปี	เรือบรรทุกสินค้าแห้ง		เรือบรรทุกสินค้าเหลว		รวม		อัตราการเติบโต ของระวางบรรทุก (ร้อยละ)
	ลำ	เดทเวทตัน	ลำ	เดทเวทตัน	ลำ	เดทเวทตัน	
2546	165	2,531,310	139	542,794	304	3,074,104	8.4
2547	184	3,138,659	145	536,571	329	3,675,230	19.6
2548	201	3,422,495	158	528,998	359	3,951,493	7.5
2549	178	3,156,439	176	552,248	354	3,708,687	-6.1
2550	169	2,985,169	178	547,290	347	3,532,459	-4.8
2551*	233	3,255,691	249	724,623	482	3,980,314	12.7
2552	207	2,603,200	270	1,096,764	477	3,699,964	-7.0
2553	198	2,389,963	285	2,051,268	483	4,441,231	20.0
2554	185	2,221,150	287	2,124,171	472	4,345,321	-2.2
2555	190	2,173,252	290	2,630,257	480	4,803,509	10.5
2556	190	2,295,460	292	3,396,869	482	5,692,329	18.5
2557	190	2,421,306	290	2,840,535	480	5,261,841	-7.6
2558	181	2,301,539	295	3,163,601	476	5,465,140	3.9

ที่มา : สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า

ด้านการต่อเรือของภาครัฐ แนวโน้มมีโอกาสสูงขึ้น เนื่องจากมีโครงการของหน่วยงานต่างๆ ต้องการใช้เรือใหม่ทันสมัยขึ้น ซึ่งมีจำนวนอยู่ต่อเรือที่มีศักยภาพในการรับงานเพิ่มมากขึ้น มีการแข่งขันสูง ทำให้ธุรกิจต่อเรือต้องมีการพัฒนาบริหารต้นทุน และปรับปรุงประสิทธิภาพในการต่อเรือ เพื่อเพิ่มโอกาสในการแข่งขัน

การซ่อมเรือ จากปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ ทำให้เจ้าของเรือไทย กำหนดงบประมาณในการซ่อมเรืออย่างจำกัด อยู่เรือมีการแข่งขันด้านราคา ประกอบกับการซ่อมเรือต่างประเทศลดจำนวนลงมาก ทำให้มีการแข่งขันระหว่างเรือสูงขึ้น

อุตสาหกรรมต่อเรือ นอกจากเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงแล้ว ยังมีอุตสาหกรรมต่อเนื่องอีกจำนวนมากในหลายระดับ รวมทั้งต้องอาศัยเทคโนโลยีและองค์ความรู้ด้านวิศวกรรมขั้นสูงจากหลายสาขา จึงจำเป็นที่รัฐบาลจะต้องให้การส่งเสริมอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง และครบวงจร ดังเช่นที่นานาประเทศที่อุตสาหกรรมต่อเรือเจริญรุดหน้าอย่างรวดเร็วและมั่นคงได้ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมต่อเรือของตนเอง โดยมีปัจจัยสนับสนุนอุตสาหกรรม คือ

1. การส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐ มีนโยบายในการพัฒนาโครงข่ายอุตสาหกรรมคมนาคม การขนส่งทางน้ำของประเทศไทยเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง และประหยัดพลังงาน อย่างไรก็ตาม แผนดำเนินการภาคปฏิบัติที่ต่อเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์ที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดไว้แต่ยังไม่เริ่มใช้ในทางปฏิบัติ

2. การเงิน กิจการอยู่เรือ จำเป็นต้องใช้เงินลงทุนสูง อีกทั้งในการต่อเรือแต่ละลำ ต้องใช้เวลานาน และใช้เงินหมุนเวียนจำนวนมาก ต้องอาศัยเงินกู้จากธนาคารพาณิชย์ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการต่างประเทศ ทำให้ต้นทุนในการดำเนินการสูง ไม่สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้

3. บุคลากร สถาบันวิชาชีพที่สร้างบุคลากรให้อุตสาหกรรมนี้มีน้อยไม่เพียงพอต่อความต้องการ ทำให้ขาดแคลนแรงงานทั้งระดับช่างฝีมือ หัวหน้าช่าง วิศวกร และผู้ควบคุมคุณภาพ

#### 4.) การตลาด

##### 4.1 ตลาดในประเทศ:

ตลาดภาคเอกชน ภาคเอกชนนิยมซื้อเรือเก่าจากต่างประเทศ โดยเฉพาะเรือ Tanker ด้วยภาครัฐสนับสนุน โดยการยกเว้นอากรนำเข้าเรือ ขนาดเกิน 1,000 ตันกรอสขึ้นไป แต่ทั้งนี้จะต้องมีการซ่อมทำ ปรับปรุงเรือให้ได้ตามข้อกำหนดของภาครัฐก่อนนำไปใช้งาน

ตลาดภาครัฐ แม้ว่าจะยังมีความต้องการใช้เรือด้านต่างๆ เป็นจำนวนมาก แต่รัฐบาลจัดสรรงบประมาณให้น้อยและไม่สม่ำเสมอ อย่างไรก็ตามหน่วยงานราชการได้รับเปลี่ยนนโยบายและส่งเสริมให้การต่อเรือของราชการต้องทำโดยอยู่เรือไทยมากขึ้น

4.2 ตลาดต่างประเทศ: ได้รับการตอบสนองจากลูกค้าต่างประเทศโดยเฉพาะตลาดเรือซ่อม เนื่องจากเจ้าของเรือจะเลือกอยู่เรือที่เน้นด้านคุณภาพ เวลาส่งมอบ และอยู่ในเส้นทางที่เรือวิ่งให้บริการในภูมิภาคเอเชีย

ในปัจจุบันเรือที่ให้บริการแทนชุดจะน้ำมันในอ่าวไทยก็เป็นตลาดหลักที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง

ส่วนตลาดต่อเรือ ลูกค้าต่างประเทศจะมีความต้องการต่อเรือที่เป็นเรือเฉพาะกิจโดยเน้นงานที่มีคุณภาพ รวมทั้งเป็นลูกค้าที่มีความไว้วางใจในผลงานบริษัท และมีงานสั่งต่อเรือต่อเนื่อง ซึ่งจะต่างกับคู่แข่งจากประเทศจีนที่เน้นเฉพาะราคาในการแข่งขัน

5. อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่อง รัฐบาลโดยกระทรวงอุตสาหกรรม มีโครงการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเกี่ยวกับอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือ เพื่อลดการนำเข้าวัสดุจากต่างประเทศ

#### 2.4 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์เพื่อจำหน่าย

##### 1) การผลิต

ปัจจุบันบริษัทมีอู่ลอย 2 ขนาด 20,000 เดทเวทตัน และอู่ลอย 1 ขนาด 5,000 เดทเวทตัน

ขั้นตอนการซ่อมเรือ ต่อเรือ และกำลังการผลิตรวมของบริษัทสรุปได้ดังนี้

##### งานซ่อมเรือ

##### ◆ ขั้นตอนการผลิต

1. การนำเรือขึ้นซ่อมบนอู่ลอย
2. การซ่อมทำตามวัตถุประสงค์ลูกค้า
  - งานเหล็กและงานเชื่อม
  - งานเตรียมพื้นผิวและพ่นสี
  - งานโซ่สมอและตัวสมอ
  - งานท่อ
  - งานไม้และงานปูน
3. งานเครื่องกล
  - งานเครื่องจักร
  - งานเพลาลูกเบี้ยวและหางเสือ
  - งานระบบไฟฟ้า
  - งานวาล์วต่างๆ



## ◆ กำลังการผลิต

- มีกำลังการผลิตรวม 75 ลำ/ปี (อุบลอย 2 ขนาด 20,000 เดทเวทตันและ 5,000 เดทเวทตัน ) Capacity 100%  
สมมติฐาน เรือขนาดใหญ่ 4,000 – 20,000 เดทเวทตัน  
ทั้งนี้ บริษัทสามารถซ่อมเรือได้หลายขนาด และสามารถซ่อมได้หลายลำพร้อมกัน

## งานต่อเรือ

## ◆ ขั้นตอนการผลิต

1. การออกแบบเรือ
2. การขยายแบบลายเส้นเรือ
3. การประกอบตัวเรือและส่วนประกอบต่างๆ ของตัวเรือ
4. การติดตั้งเครื่องจักรและงานระบบต่างๆ ไฟฟ้า และท่อทาง เป็นต้น
5. การปล่อยเรือลงน้ำ
6. การติดตั้งและเก็บงานในส่วนที่เหลือในน้ำ
7. การตรวจสอบงานระบบต่างๆ และทดลองเรือ

## ◆ กำลังการผลิต

- มีกำลังการผลิตรวม 3 ลำ/ปี  
สมมติฐาน เรือขนาด 7,000-10,000 เดทเวทตัน หรือขนาดความยาวสูงสุด 100 เมตร

## 2) วัตถุดิบ และผู้จำหน่ายวัตถุดิบ (Supplier)

ประเภทของวัตถุดิบที่ใช้ในการซ่อมและต่อเรือมีความแตกต่างกัน แหล่งวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือส่วนใหญ่สั่งซื้อจากต่างประเทศ เช่น เยอรมัน ฟินแลนด์ ญี่ปุ่น จีน สิงคโปร์ เป็นต้น ส่วนวัตถุดิบสำหรับการซ่อมเรือส่วนใหญ่สั่งซื้อจากในประเทศ โดยมีสัดส่วนการซื้อวัตถุดิบในประเทศและต่างประเทศในปี 2558 ประมาณ 93% และ 7% ตามลำดับ ในปี 2557 ประมาณ 85% และ 15% ตามลำดับ และมีจำนวนผู้จำหน่ายวัตถุดิบประมาณ 387 ราย ซึ่งมีรายละเอียดประเภทและแหล่งที่มาของวัตถุดิบที่สำคัญ ดังนี้

วัตถุดิบสำหรับการซ่อมเรือ	วัตถุดิบส่วนใหญ่สามารถสั่งซื้อจากในประเทศ เช่น เหล็ก ท่อประเภทต่างๆ ลม แก๊ส ลวดเชื่อม ฯลฯ
วัตถุดิบสำหรับการต่อเรือ	ประเภทของวัตถุดิบที่ซื้อจากต่างประเทศ เช่น เหล็กคุณภาพต่อเรือ (Ship Plate)
ซ่อมเรือโครงการใหญ่	เครื่องจักร และอุปกรณ์ที่ติดตั้งในเรือเช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า เครื่องยนต์เดินเรือ และมีการสั่งซื้อจาก Supplier หลายรายขึ้นอยู่กับ Specification ที่ต้องการ ส่วนอุปกรณ์ที่ซื้อในประเทศ ได้แก่ อุปกรณ์สื่อสาร อุปกรณ์เดินเรือ เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องปรับอากาศและอุปกรณ์อะไหล่เชื่อมติด

ทั้งนี้ ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมาบริษัทไม่มีการพึ่งพิงผู้จำหน่ายวัตถุดิบรายใดรายหนึ่งเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวม

วัตถุดิบสำหรับการต่อเรือส่วนใหญ่ ถ้าเป็นวัสดุที่ไม่จำเป็นต้องมี Class Certificate บริษัท สามารถซื้อได้ในประเทศ ยกเว้นในส่วนที่ต้องการ Class Certificate จำเป็นต้องนำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งได้แก่ เครื่องจักรใหญ่ เครื่องไฟฟ้า เป็นต้น

### 3) ผลของฤดูกาลที่กระทบต่อการดำเนินงานธุรกิจ

ลักษณะการดำเนินงานของบริษัทในฤดูฝน อาจทำให้การซ่อมเรือและต่อเรือมีอุปสรรคบ้าง ซึ่งอาจมีผล ทำให้โครงการล่าช้า อย่างไรก็ตาม บริษัทได้วางแผนและกำหนดตารางเวลาการดำเนินงานในช่วงเวลาดังกล่าวแล้ว ดังนั้น ฤดูฝนจึงไม่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินงาน

### 4) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การดำเนินงานของบริษัทให้ความสำคัญ และเฝ้าระวังผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยปฏิบัติตามกฎระเบียบ และขั้นตอนการปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด อย่างไรก็ตามบริษัทมีการดำเนินการเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1. บริษัทได้จัดให้มีภาชนะรองรับขยะอย่างเพียงพอในบริเวณอยู่ และเรือที่ทำการซ่อม และกำจัดขยะโดยการฝังกลบ และเผาทำลาย ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของขยะ มีการแยกขยะและบำบัด
2. ใช้น้ำยาซักคราบน้ำมันชีวภาพซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ในกรณีที่ใช้น้ำมันจากที่อื่นรั่วไหลเข้ามาในบริเวณอยู่
3. การเตรียมผิวงานของแผ่นเหล็กต่างๆ เช่น ตัวเรือ หรือแผ่นเหล็กอื่นๆ ยังต้องอาศัยการพ่นทรายเป็นหลัก ซึ่งอาจก่อให้เกิดฝุ่นละอองรบกวนผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียงบริเวณอยู่ได้ ปัจจุบันบริษัทมีวิธีป้องกันดังนี้

- การพ่นกรดสำหรับแผ่นเหล็กใหม่เพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละออง
- การทำม่านน้ำสเปรย์และชิงตาข่ายกันทราย เพื่อป้องกันฝุ่นทรายออกสู่ภายนอก

4. บริษัทได้ว่าจ้างบริษัทภายนอกเป็นผู้ตรวจสอบและศึกษาคุณภาพน้ำทิ้งเป็นประจำทุก 3 เดือนพร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการศึกษาเสนอกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีและสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม จากการตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งที่ผ่านมาพบว่าดัชนีคุณภาพน้ำทิ้งที่ตรวจวิเคราะห์อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน (ดังตาราง) ทั้งนี้ บริษัทไม่มีประวัติการกระทำผิดเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

ดัชนีคุณภาพน้ำ	มาตรฐาน *	คุณภาพน้ำทิ้งของบริษัท
ค่าความเป็นกรดด่าง (pH)	5.5-9.0	7.4
สารแขวนลอยทั้งหมด(Mg/l)	≤ 50	< 20
BOD (Mg/l)	≤ 20	16
Grease & Oil ( Mg/l)	≤ 5	< 10

**หมายเหตุ :**อ้างอิง ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2539) ออกตามความในพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 เรื่องกำหนดคุณลักษณะของน้ำทิ้งระบายออกจากโรงงาน ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 113 ตอนที่ 5 ลงวันที่ 27 มิถุนายน 2539

ประกาศกรมเจ้าท่า มาตรา 119 เรื่องห้ามระบายน้ำเสีย ขยะมูลฝอย ลงแหล่งน้ำที่กีดขวางทางเรือ และทำลายสิ่งแวดล้อม

ประกาศมาตรการป้องกันและแก้ไขการระบายน้ำที่มีคุณภาพต่ำลงทางน้ำชลประทาน และทางน้ำที่ต่อเชื่อมกับทางน้ำชลประทานในเขตพื้นที่โครงการชลประทาน

**ที่มา :** รายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียเดือน พฤษภาคม 2558 โดย บริษัท เอลส์ แอนด์ เอ็นไวเทค จำกัด

2.5	<u>งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ</u>	(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558)
	งานซ่อมเรือ	มูลค่ารวม 6.76 ล้านบาท
	งานต่อเรือ	มูลค่ารวม - ล้านบาท

### 3. ปัจจัยความเสี่ยง

#### 1.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

ความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของการประกอบธุรกิจ ซึ่งจะขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจโลก อัตราค่าระวางเรือมีผลต่อจำนวนเรือที่เข้าซ่อมทำ มูลค่าซ่อมทำเรือที่ไม่แน่นอน ทำให้รายได้ของบริษัทอาจมีความผันผวน แต่บริษัทสามารถจัดหางานเรือต่อจากลูกค้าต่างประเทศ นอกจากนั้นบริษัทยังมีงานดัดแปลงเรือ งานโครงสร้างเหล็ก และงานแทนชุดเจาะน้ำมันมาทดแทนกำลังการผลิตที่เหลือน้อย บริษัทยังคงมีความเสี่ยงในการส่งมอบเรือให้ทันตามกำหนดในสัญญา ซึ่งบริษัทได้จัดทำแผนงานเฉพาะ โครงการเพื่อให้งานแล้วเสร็จตามสัญญา

#### 1.2 ความเสี่ยงด้านการขาดแคลนบุคลากร

การดำเนินธุรกิจของบริษัท จำเป็นต้องอาศัยบุคลากรที่มีความชำนาญทางด้านช่างฝีมือและวิศวกรด้านการซ่อมเรือ ต่อเรือเป็นสำคัญ บริษัทมีนโยบายจ้างใจทั้งในด้านค่าตอบแทน,สวัสดิการและส่งเสริมให้พนักงานได้รับการฝึกอบรมให้มีทักษะความรู้เพิ่มเติมตลอดเวลา เพื่อให้พนักงานผูกพันกับองค์กร นอกจากนี้บริษัท ยังได้ร่วมมือกับสถาบันการศึกษาต่างๆพัฒนาความรู้เพื่อให้พนักงานได้มีโอกาสศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับงานเชื่อมโลหะ ซึ่งจะทำให้พนักงานได้มีความรู้และวุฒิการศึกษา ทำให้มีศักยภาพมากยิ่งขึ้น บริษัทเชื่อว่าการดำเนินการดังกล่าวจะลดปัญหาการขาดแคลนบุคลากรของบริษัทได้

#### 1.3 ความเสี่ยงด้านสถานที่ตั้งในการประกอบธุรกิจ

ที่ดินซึ่งเป็นที่ตั้งของบริษัทในปัจจุบัน บริษัทขอย้ายได้เช่าช่วงมาจาก ชุมชุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งผู้ให้เช่าสามารถบอกเลิกสัญญาได้ตามเงื่อนไขปกติของสัญญาระหว่างหน่วยงานราชการกับบริษัทเอกชน ทำให้บริษัทอาจต้องจัดหาสถานที่ประกอบธุรกิจใหม่หากสัญญาเช่าสิ้นสุดลง อย่างไรก็ตามหากมีการยกเลิกสัญญา บริษัทสามารถเคลื่อนย้ายอู่ลอยซึ่งเป็นอุปกรณ์หลักในการดำเนินงานไปยังสถานที่ตั้งแห่งใหม่ได้

#### 1.4 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และต้นทุนการผลิตของบริษัทบางส่วนอ้างอิงกับอัตราแลกเปลี่ยน โดยเฉพาะงานต่อเรือ และงานซ่อมกินสภาพเรือ จะต้องมีการนำเข้าเครื่องจักรมูลค่าสูงจากต่างประเทศ เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า เครื่องจักรเดินเรือ เครื่อง กว้าน ในขณะที่งานซ่อมเรือจะมีการซื้ออุปกรณ์ภายในประเทศเป็นส่วนใหญ่ บริษัทจึงให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยงโดยการจัดทำสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า สำหรับภาระผูกพันที่เป็นเงินสกุลต่างประเทศ

#### 1.5 ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงราคาของวัสดุการผลิต

วัสดุหลักที่บริษัทนำมาใช้ คือ เหล็กแผ่น สี ท่อ วาล์ว และลวดเชื่อม รวมทั้งต้นทุนการผลิตอื่นๆ ที่มีแนวโน้มการปรับเพิ่มราคาต่อเนื่องจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้บริษัทมีต้นทุนประกอบการที่เพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งบริษัทได้จำกัดขอบเขตความเสี่ยงโดยการปรับอัตราค่าบริการเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันเท่านั้น

## 1.6 ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

การที่ลูกค้าอาจไม่สามารถปฏิบัติตามภาระผูกพันที่มีกับบริษัทภายใต้เงื่อนไขปกติได้ ดังนั้นบริษัทจำเป็นต้องจำกัดขอบเขตความเสี่ยงโดยพยายามให้มีการชำระหนี้ให้มากที่สุดก่อนเรือออกจากอู่

## 1.7 ความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติเหตุ

บริษัททำกรรมกรรมประกันภัยคุ้มครองความเสี่ยงด้านสิ่งปลูกสร้าง เครื่องจักร สต็อกสินค้า รวมทั้งความสูญเสียและความเสียหายต่อตัวเรือที่กำลังสร้างหรือกำลังซ่อมและอู่ลอย 2 อู่

## 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

## 4.1 สินทรัพย์ของบริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิสเซส จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2558

ประเภท สินทรัพย์	ที่ตั้ง	เนื้อที่ (ไร่-งาน-ตรว.)	มูลค่า ตามบัญชี (ล้านบาท)	ลักษณะ กรรมสิทธิ์	ภาระจำนอง
- อู่ลอย 1,2		-	114.36	บริษัท	อู่ลอย 2 มี ภาระจำนอง กับธนาคาร
- อาคารและ สิ่งปลูกสร้าง	128 หมู่ 3 ถ.สุขสวัสดิ์ ต.แหลมฟ้าผ่า อ.พระสมุทรเจดีย์ จ.สมุทรปราการ	-	82.01	บริษัท	-
- เครื่องจักรและ อุปกรณ์		-	35	บริษัท	-
- สิทธิการเช่าที่ดิน		20 ไร่	-	เช่าระยะยาว	-

## วงเงินของภาระหลักประกันของทรัพย์สิน มีดังนี้

- วงเงินเบิกเกินบัญชี	จำนวนเงิน 38.00 ล้านบาท
- วงเงินกู้ระยะสั้น	จำนวนเงิน 110.00 ล้านบาท
- วงเงินทรัสต์รีซีท	จำนวนเงิน 110.00 ล้านบาท

## 4.2 สินทรัพย์ที่เข้ามาประกอบธุรกิจ

สัญญาเช่าช่วงที่ดินพร้อมท่าเรือและคลังสินค้า

ผู้เช่า	บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิสเซส จำกัด(มหาชน)
ผู้ให้เช่า	กรมธนารักษ์
อายุของสัญญา	มีกำหนดระยะเวลา 30 ปี เริ่ม 22 เมษายน 2555 ถึง 21 เมษายน 2585
ค่าตอบแทนในการเช่า	- ชำระค่าสิทธิการเช่าที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 32,036,250 บาท - ชำระเงินค่าเช่าเป็นรายปี ปีที่ 1 ถึงปีที่ 5 เป็นเงินปีละ 1,467,139 บาท ปีที่ 6 ถึงปีที่ 10 เป็นเงินปีละ 1,687,210 บาท

ปีที่ 11 ถึงปีที่ 15 เป็นเงินปีละ	1,940,290 บาท
ปีที่ 16 ถึงปีที่ 20 เป็นเงินปีละ	2,231,335 บาท
ปีที่ 21 ถึงปีที่ 25 เป็นเงินปีละ	2,566,035 บาท
ปีที่ 26 ถึงปีที่ 30 เป็นเงินปีละ	2,950,940 บาท
รวมค่าเช่าตลอดระยะเวลาตามสัญญาเป็นเงิน 64,214,745 บาท	

#### 4.3 นโยบายการลงทุนและการควบคุมดูแลบริษัทย่อย

บริษัทมีนโยบายลงทุนในธุรกิจที่เอื้อประโยชน์และเกี่ยวข้องกับธุรกิจหลักของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีเงินลงทุนในบริษัทย่อยคือ บริษัท เจนเนอรัล มารีน จำกัด จำนวน 4.88 ล้านบาท บริษัท อาซิมา มารีน จำกัด จำนวน 5.00 ล้านบาท และบริษัท อีโค มารีน จำกัด จำนวน 12.00 ล้านบาท

ในส่วนของนโยบายในการควบคุมดูแลบริษัทย่อย โดยบริษัทมีอำนาจควบคุมดูแลการบริหารงาน คือ

- บริษัท เจนเนอรัล มารีน จำกัด      บริษัทมีสัดส่วนเงินลงทุน ร้อยละ 1.11 ของสินทรัพย์รวมของบริษัท
  - บริษัท อาซิมา มารีน จำกัด      บริษัทมีสัดส่วนเงินลงทุน ร้อยละ 2.95 ของสินทรัพย์รวมของบริษัท
  - บริษัท อีโค มารีน จำกัด      บริษัทมีสัดส่วนเงินลงทุน ร้อยละ 3.82 ของสินทรัพย์รวมของบริษัท
- (สัดส่วนเงินลงทุนบริษัทย่อยทุกบริษัทคิดตามวิธีการบันทึกบัญชีโดยวิธีราคาทุน)

#### 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ในเดือนมีนาคม 2548 บริษัทฯถูกบริษัทแห่งหนึ่งฟ้องร้องให้ชดเชยค่าเสียหายเป็นจำนวนเงินประมาณ 108.2 ล้านบาท อันเนื่องมาจากการที่บริษัทฯ ไม่ปฏิบัติตามสัญญาการร่วมค้าระหว่างบริษัทฯ กับบริษัทดังกล่าว ซึ่งเป็นผลให้บริษัทดังกล่าวถูกยกเลิกสัญญาซ่อมเรือกับ ผู้ว่าจ้างรายหนึ่ง ต่อมาในเดือนพฤษภาคม 2548 บริษัทฯได้ฟ้องแย้งสำหรับคดีดังกล่าว เนื่องจากฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าสาเหตุที่บริษัทดังกล่าวถูกยกเลิกสัญญาเกิดจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญาซ่อมเรือกับผู้ว่าจ้างของบริษัทดังกล่าวเอง และค่าความเสียหายใน ค่าฟ้องดังกล่าวไม่มีที่มาที่ชัดเจน เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2549 ศาลชั้นต้นพิพากษายกคำฟ้องของบริษัทดังกล่าวและยกคำฟ้องแย้งของบริษัทฯ โดยคู่กรณีไม่ต้องรับผิดชอบต่อกัน โดยศาลชั้นต้นพิจารณาเห็นว่าทั้งสองฝ่ายมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อผู้ว่าจ้าง ไม่อาจแบ่งแยกความ รับผิดชอบออกจากกันได้ ทั้งนี้ บริษัทฯได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลชั้นต้นดังกล่าวในเดือนธันวาคม 2549 ต่อมาศาลอุทธรณ์ได้พิพากษาเมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2554 ให้บริษัทฯต้องชดเชยค่าเสียหายดังกล่าวมูลค่า 5.3 ล้านบาท บริษัทฯได้บันทึกหนี้สินดังกล่าวไว้ในงบการเงินปี 2554 แล้ว อย่างไรก็ดีในวันที่ 25 ธันวาคม 2554 บริษัทฯได้ยื่นฎีกาคดีดังกล่าว โดยต่อมาเมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2558 ศาลฎีกาได้พิพากษาให้บริษัทฯ ต้องชดเชยค่าเสียหายดังกล่าวตามคำสั่งของศาลอุทธรณ์ บริษัทฯบันทึกหนี้สินดังกล่าวเพิ่มในปี 2558 จำนวน 1.02 ล้านบาท โดยจ่ายชำระแล้วในวันที่ 26 พฤศจิกายน 2558 เป็นจำนวนเงินรวม 6.47 ล้านบาท

ในเดือนพฤศจิกายน 2555 บริษัทฯถูกบริษัทคู่ค้ารายหนึ่ง ซึ่งเป็นผู้เข้ามาประมูลซื้อเศษเหล็กได้ฟ้องร้องให้ชดเชยค่าเสียหายจากการผิดสัญญาซื้อขายเศษเหล็กเป็นจำนวนเงินประมาณ 5.0 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย 7.5% ต่อปี ซึ่งบริษัทได้ยื่นคำให้การต่อศาลชี้แจงข้ออ้างตามฟ้องไม่มีมูลความจริง เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2556 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษายกฟ้อง อย่างไรก็ดีผู้ฟ้องได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาล เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2557 ต่อมาเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2557 ศาลอุทธรณ์พิพากษายืนตามศาลชั้นต้นให้ยกฟ้อง ณ วันที่ 3 ธันวาคม 2557 ผู้ฟ้องได้ยื่นฎีกาต่อศาล บริษัทฯไม่ตั้งประมาณการหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้น เนื่องจากคดีไม่มีมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

## 6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลที่สำคัญอื่น

### ข้อมูลทั่วไป

ชื่อบริษัทที่ออกหลักทรัพย์	:	บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์ จำกัด (มหาชน) หรือ ชื่อภาษาอังกฤษ “Asian Marine Services Public Company Limited”
ชื่อย่อหลักทรัพย์	:	ASIMAR
ทุนจดทะเบียน	:	258,291,110.00 บาท
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	:	258,291,087.00 บาท
ประเภทธุรกิจ	:	ซ่อมเรือและต่อเรือ รวมถึงกิจการก่อสร้างงานด้านวิศวกรรมอื่น ๆ เช่น งานโครงสร้างเหล็กทางเดินผู้โดยสารสนามบิน การสร้างแท่นขุดเจาะน้ำมัน เป็นต้น
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่และที่ตั้งกิจการ	:	128 หมู่ 3 ถ.สุขสวัสดิ์ ต.แหลมฟ้าผ่า อ.พระสมุทรเจดีย์ จ. สมุทรปราการ 10290
เลขทะเบียนบริษัท	:	0107538000185
Home Page	:	<a href="http://www.asimar.com">http://www.asimar.com</a>
โทรศัพท์	:	02-815-2060-7
โทรสาร	:	02-453-7213-4

### บุคคลอ้างอิงอื่นๆ

นายทะเบียนหลักทรัพย์	:	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ฝ่ายนายทะเบียนหลักทรัพย์ 93 อ.ตลาดหลักทรัพย์ ชั้น 1 ถ.รัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กทม. โทรศัพท์ 02-009-9000
สำนักงานสอบบัญชี	:	บริษัท สอบบัญชีธรรมนิติ จำกัด 267/1 ถ.ประชากรราษฎร์ สาย 1 แขวงบางซื่อ เขตบางซื่อ กทม. โทรศัพท์ 02-587-8080
- ผู้สอบบัญชี	:	นายพจน์ อัสวสันตชัย
- เลขทะเบียนผู้สอบบัญชี	:	ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 4891
ผู้ตรวจสอบภายใน	:	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศรีฤกษ์ 208/132 อาคารโพธิ์ทองทาวเวอร์ ถ.แจ้งวัฒนะ แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กทม. โทรศัพท์ 02-973-4908

ที่ปรึกษากฎหมาย

: CROSSROADS SOLUTION PTE LIMITED  
1055/828- 829 อาคารสเตท ทาวเวอร์ ชั้น 36 ถ.สีลม  
แขวงสีลม เขตบางรัก กทม.  
โทรศัพท์ 02-630-8120-1