

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 โดยมีการควบคุมคุณภาพและเวลาตามมาตรฐานอยู่เรือชั้นนำ มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และบริหารทรัพยากรของบริษัทให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อ

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

ความเป็นมา

บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์ จำกัด ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2524 ด้วยทุนจดทะเบียน 200,000 บาท ให้บริการด้านการตรวจเรือในรูปแบบของ Marine Survey Company ต่อมาบริษัท ได้เปลี่ยนวัตถุประสงค์แต่เริ่มแรกมาเป็นให้บริการอยู่ซ่อมเรือ เนื่องจากการความต้องการด้านอยู่ซ่อมเรือพาณิชย์ 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 เซอร์วิสส์ จำกัด (มหาชน) หรือใช้ชื่อย่อว่า ASIMAR

ปี 2539 บริษัทได้รับความไว้วางใจจากส่วนราชการโดยกองทัพเรือให้ต่อเรือตรวจการณ์ป็น 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 บริษัทได้รับการว่าจ้างให้ต่อเรือโดยสารกึ่งดำนน้ำพทยาปะการัง และเรือโดยสารคาตามาราน มูลค่างานรวมประมาณ 50 ล้านบาท และซ่อมค้ำสภาพเรือตรวจการณ์ขนาดใหญ่ 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 และจัดหาอู่ลอยเพิ่ม 1 อู่ มูลค่า 30 ล้านบาท แทนอู่ลอย 1 เดิมที่จำหน่ายออกไป

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

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

ปี 2549 บริษัทลงนามในสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้า ขนาด 442 TEU มูลค่า 13.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ให้กับ GATI LIMITED ประเทศอินเดีย และบริษัท ได้เพิ่มงบประมาณในการจัดซื้ออุปกรณ์เครื่องจักรต่างๆ พร้อมทั้งปรับปรุงพื้นที่บริเวณโรงงานให้เหมาะสม ให้สามารถรองรับตลาดต่างประเทศ และในประเทศได้เพิ่มมากขึ้น พร้อมทั้งได้ทำการปรับปรุงสลิปเวย์ด้านทิศเหนือใหม่ 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

บริษัท อีโค มารีน จำกัด ได้ซื้อเรือเฟลิแกน จากประเทศอิตาลีและต่อเรือขึ้นใหม่อีกจำนวน 3 ลำ เพื่อให้บริการด้านเก็บขยะ และกำจัดคราบน้ำมัน และดำเนินการต่อเรือกำจัดมลภาวะทางน้ำ และได้รับสัญญาจ้างระยะสั้นจากจังหวัดสมุทรปราการและองค์การบริหารส่วนตำบลเทพารักษ์

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

บริษัท อาซิมา มารีน 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

บริษัท อีโค มารีน จำกัด ได้รับสัญญาจ้าง 1 ปี จากจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในงานปรับปรุงสภาพน้ำโดยการใส่สารชีวภาพในแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีปัญหาน้ำเน่าเสีย และกระทบต่อการเลี้ยงปลาในกระชัง โดยมีชื่อโครงการ คือ “โครงการเจ้าพระยาสดใสเทิดไท้องค์ราชันย์” 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. จากประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์กำหนดส่งมอบในปี 2552 นอกจากนี้ บริษัทได้ลงนามในสัญญางานต่อเรือสนับสนุนงานใต้น้ำนอกชายฝั่ง ขนาดความยาว 60 เมตร กับ K.A. AL-GOSAIBI DIVING AND MARINE SERVICES COMPANY จากราชาอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย

บริษัทได้เริ่มดำเนินการจัดทำมาตรฐานระบบอาชีวอนามัยและความปลอดภัย OHSAS 18001 ซึ่งอยู่ในระหว่างการดำเนินการตามกฎเกณฑ์ต่างๆของระบบ

บริษัท อีโค มารีน จำกัด ได้ดำเนินงาน “โครงการเจ้าพระยาสดใสเทิดไท้องค์ราชันย์ ” โดยเฝ้าระวังคุณภาพและบำรุงรักษาแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำน้อย ในช่วงที่ไหลผ่านพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยาให้ปราศจากขยะมูลฝอย วัชพืช และผักตบชวา ของจังหวัด โดยใช้เครื่องตรวจวัดคุณภาพน้ำเป็นประจำทุกวัน และทุกสามเดือนจะมีการตรวจวัดค่าน้ำอย่างละเอียด 28 พารามิเตอร์ และยังได้ร่วมกับหน่วยงานกรมพัฒนาที่ดิน เพื่อนำผักตบชวาและวัชพืชทางน้ำ นำไปทำปุ๋ย

ชีวภาพเพื่อแจกจ่ายเกษตรกร ทำให้ชาวพื้นที่นั้นมีประโยชน์ต่อชุมชนมากกว่าการทิ้งแบบสุญเปล่า 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. จากประเทศสหรัฐอเมริกาสำหรับเอมิเรตส์ ลงน้ำพร้อมทั้งมีการส่งมอบเมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2552 และ วันที่ 30 มีนาคม 2552 มีการวางกระดูกงูเรือสนับสนุนงานใต้น้ำนอกชายฝั่ง ขนาดความยาว 60 เมตร ของ K.A. AL-GOSAIBI DIVING AND MARINE SERVICES COMPANY จากราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย

วันที่ 28 กันยายน 2552 ได้ลงนามในสัญญางานซ่อมใหญ่เรือสำรวจประมงมทิดล ของกรมประมง

วันที่ 30 พฤศจิกายน 2552 ได้ลงนามในสัญญางานต่อเรือลากจูงขนาดกำลังดูดไม่น้อยกว่า 30 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ และเรือลากจูงขนาดกำลังดูดไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ระยะเวลาโครงการประมาณ 730 วัน

ปี 2553 วันที่ 17 มีนาคม 2553 ส่งมอบเรือสำรวจประมงมทิดลของกรมประมง ที่เข้าซ่อมใหญ่รวมระยะเวลา 6 เดือน

วันที่ 1 เมษายน 2553 มีการวางกระดูกงูเรือลากจูงขนาดกำลังดูดไม่น้อยกว่า 30 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ และเรือลากจูงขนาดกำลังดูดไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย

เดือนมีนาคม บริษัทได้ทำการปรับปรุงอยู่ ASIMAR 1 (อยู่ลอย) เพิ่มขนาดอยู่เป็น 3,951 ตันกรอส สามารถรองรับขนาดเรือสูงสุดได้ 5,000 DWT ซึ่งจะทำให้บริษัท สามารถเพิ่มปริมาณในการรับการซ่อมเรือในขนาดที่ใหญ่ขึ้น และสร้างรายได้ที่เพิ่มขึ้น

บริษัทเริ่มโครงการวิจัยและพัฒนา Innovation โดยมุ่งเน้นในเรื่องการลดมลภาวะจากการใช้วัตถุดิบ การปรับเปลี่ยนเครื่องมือ อุปกรณ์ และกระบวนการผลิต รวมทั้งการใช้กระแสไฟฟ้าอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมกับชุมชนใกล้เคียง รวมทั้งการลดมลภาวะเพื่อประโยชน์ต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัท อีโค มารีน จำกัด ได้ดำเนินงาน โครงการรักษ้ำเจ้าพระยา/ป่าสัก กิจกรรมจัดเก็บผักตบชวา วัชพืชลอยน้ำ รวมทั้งขยะมูลฝอย การเฝ้าระวังและตรวจสอบคุณภาพน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาพื้นที่ จ.พระนครศรีอยุธยา จ.ปทุมธานี และ จ.นนทบุรี ระยะเวลาโครงการประมาณ 7 เดือน

ปี 2554 วันที่ 23 มิถุนายน 2554 ได้ลงนามในสัญญางานต่อเรือ Transhipment Barge Inter 7 จำนวน 1 ลำ ของบริษัท อินเตอร์ สตีวี่โดริง 7 จำกัด ระยะเวลาโครงการ 240 วัน มูลค่างาน 70.00 ล้านบาท

วันที่ 18 กรกฎาคม 2554 มีพิธีวางกระดูกงูเรือ Transhipment Barge Inter 7 ของบริษัท อินเตอร์สตีวี่โดริง 7 จำกัด

วันที่ 21 กรกฎาคม 2554 ได้ลงนามในสัญญางานดัดแปลงเรือ Transhipment Barge พรปิยะมาน 2 จำนวน 1 ลำ ของบริษัท พรปิยะมานทรานสปอร์ต จำกัด ระยะเวลาโครงการ 120 วัน มูลค่างาน 23.25 ล้านบาท

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

วันที่ 15 ตุลาคม 2554 ลงนามในสัญญากับบริษัท เชฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด และบริษัท เชฟรอน ออฟฟ شور ประเทศไทย จำกัด ทำโครงการ Typhoon Evacuation ในการให้บริการท่าเทียบเรือ และขนส่งที่ทำเทียบกรณีมีเหตุภัยฉุกเฉิน

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

วันที่ 22 ธันวาคม 2554 จัดพิธีการปล่อยเรือลากจูงขนาดกำลังดูดไม่น้อยกว่า 30 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ และเรือลากจูงขนาดกำลังดูดไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ลงน้ำ

วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2554 บริษัท อีโค มารีน จำกัดได้ลดทุนโดยการลดมูลค่าหุ้น 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 ผู้ถือหุ้นเดิมไม่ประสงค์ที่จะเพิ่ม

ทุน ทำให้สัดส่วนการถือครองหุ้นเปลี่ยนแปลง โดย บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิส จำกัด(มหาชน) ถือหุ้นในสัดส่วน 93.15% และบริษัท GLOBECO S.p.A สัดส่วน 6.85%

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

บริษัท อีโค มารีน จำกัดได้งานจากหน่วยพัฒนาเคลื่อนที่ 51สำนักงานพัฒนาภาค 5 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา ให้เข้าดำเนินการพัฒนาพื้นที่บริเวณคลองหกวา อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานีอย่างเร่งด่วนโดยการนำเรือที่ใช้ในการจัดเก็บ วัชพืช ผักตบชวาและขยะมูลฝอย เข้าใช้งานในพื้นที่ดังกล่าวในระหว่างวันที่ 4-6 พฤศจิกายน2554 มูลค่างาน 130,000 บาท โครงการดังกล่าวเป็นการช่วยให้น้ำในคลองหกวาสามารถระบายได้สะดวกมากยิ่งขึ้น และขจัดปัญหาการเน่าเหม็นของขยะมูลฝอย บรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน

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

วันที่ 31 กรกฎาคม 2555 มีส่งมอบเรือ Transhipment Barge Inter 7 ของบริษัท อินเตอร์ สตีวโดริง 7 จำกัด

วันที่ 31 กรกฎาคม 2555 มีพิธีวางกระดูกเรือ 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

บริษัท 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 มีการส่งมอบเรือสนับสนุนงานได้น้ำนอกชายฝั่ง (ADAMS NOMAD) ของ K.A.AL-GOSAIBI DIVING AND MARINE SERVICES COMPANY จากราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย

บริษัท 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 ลงนามในสัญญาต่อเรือวางทุ่นพร้อมเครนขนาดยกน้ำหนักได้ไม่น้อยกว่า 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

ปี 2558 วันที่ 4 สิงหาคม 2558 ส่งมอบเรือลากจูง จำนวน 1 ลำ ของท่าเรือสีหนุวิลล์ ประเทศกัมพูชา มูลค่างาน 6.30 ล้านบาท

วันที่ 7 สิงหาคม 2558 พิธีปล่อยเรือวางทุ่นพร้อมเครนฯ “เรือท่าเรือ 123” ของการทำเรือแห่งประเทศไทยลงน้ำ

วันที่ 17 สิงหาคม 2558 พิธีขึ้นระวางเรือลากจูง ณ ท่าเรือสีหนุวิลล์ ประเทศกัมพูชา

วันที่ 3 กันยายน 2558 ส่งมอบเรือวางทุ่นพร้อมเครนขนาดยกน้ำหนักได้ไม่น้อยกว่า 12 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย มูลค่างาน 349.60 ล้านบาท

วันที่ 26 กันยายน 2558 รับรางวัลผลิตภัณฑ์ยอดเยี่ยมของประเทศไทยประจำปี 2558 ประเภทต่อเรือเดินทะเล มาตรฐานสากลจากกระทรวงอุตสาหกรรม

บริษัท ไอโค มารีน จำกัด วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 ลงนามในสัญญาต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 4 ลำ ของกรมโยธาธิการและผังเมือง ระยะเวลาโครงการ 241 วัน มูลค่างาน 45.90 ล้านบาท

วันที่ 21 สิงหาคม 2558 ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 4 ลำ ของกรมโยธาธิการและผังเมือง มูลค่างาน 45.90 ล้านบาท

บริษัท เจนเนอรัล มารีน จำกัด วันที่ 21 ธันวาคม 2558 ได้จดทะเบียนเปลี่ยนชื่อบริษัท จากเดิมชื่อ บริษัท เจนเนอรัล คลัสสิค จำกัด เป็น บริษัท เจนเนอรัล มารีน จำกัด และเพิ่มวัตถุประสงค์ เพื่อดำเนินธุรกิจเป็นตัวแทนจำหน่ายเครื่องจักร เครื่องกล อะไหล่และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกประเทศ

ปี 2559 วันที่ 4 พฤษภาคม 2559 ลงนามในสัญญาต่อเรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 50 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ระยะเวลาโครงการ 18 เดือน มูลค่างาน 398.30 ล้านบาท

วันที่ 27 กรกฎาคม 2559 โอนกรรมสิทธิ์ซื้อทรัพย์สิน ประกอบด้วยที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อก่อสร้างเพื่อขยายงานและรองรับงานในภาคใต้ มูลค่ารวม 130 ล้านบาท

วันที่ 26 สิงหาคม 2559 ลงนามในสัญญาต่อเรือลำเลียง ขนาด 2500 เดทเวตตัน จำนวน 6 ลำ ของบริษัท วีรวรรณ

จำกัด ระยะเวลาโครงการ 1 ปี มูลค่างาน 99.00 ล้านบาท

วันที่ 6 กันยายน 2559 พิธีวางกระดูกงูเรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 50 เมตริกตันของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

วันที่ 28 กันยายน 2559 พิธีวางกระดูกงูเรือลำเลียง ขนาด 2500 เดทเวตตัน เรือ VC 23 และ VC 24 ของบริษัท วีรวรรณ จำกัด

วันที่ 29 ธันวาคม 2559 พิธีวางกระดูกงูเรือลำเลียง ขนาด 2500 เดทเวตตัน เรือ VC 25 และ VC 26 ของบริษัท วีรวรรณ จำกัด

บริษัท ไอโค มารีน จำกัด วันที่ 29 มีนาคม 2559 ลงนามในสัญญาต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 1 ลำ ของกรมโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนครปฐม ระยะเวลาโครงการ 240 วัน มูลค่างาน 13.90 ล้านบาท

วันที่ 28 เมษายน 2559 ลงนามในสัญญาต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 1 ลำ ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดฉะเชิงเทรา ระยะเวลาโครงการ 180 วัน มูลค่างาน 9.94 ล้านบาท

วันที่ 14 มิถุนายน 2559 ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 3 ลำ ของกรมโยธาธิการและผังเมือง มูลค่างาน 37.48 ล้านบาท

วันที่ 15 กันยายน 2559 ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 1 ลำ ของกรมโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนครปฐม มูลค่างาน 13.90 ล้านบาท

วันที่ 19 กันยายน 2559 ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 1 ลำ ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดฉะเชิงเทรา มูลค่างาน 9.94 ล้านบาท

วันที่ 3 ตุลาคม 2559 ส่งมอบงานซ่อมใหญ่เปลี่ยนอุปกรณ์เรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 15 ลำ ของกรมโยธาธิการและผังเมือง กรุงเทพฯ มูลค่างาน 25.40 ล้านบาท

ผลงานและเหตุการณ์สำคัญของบริษัทในปี 2560

| บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์ จำกัด(มหาชน) | |
|---|---|
| 19 มกราคม 2560 | พิธีส่งมอบเรือโครงการต่อเรือลำเลียง (Lighter 2,500 DWT) ของบริษัท วีรวรรณ จำกัด ชุดที่ 1 VC 23 และ VC 24 และทำพิธีวางกระดูกงูสำหรับชุดที่ 3 เรือ VC 27 และ VC 28 |
| 2 กุมภาพันธ์ 2560 | ได้รับรางวัลบริษัทจดทะเบียนด้านผลการดำเนินงานยอดเยี่ยม Market Capitalization ไม่เกิน 3,000 ล้านบาท จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย |
| 8 เมษายน 2560 | พิธีส่งมอบเรือลำเลียง ขนาด 2,500 เดทเวทตัน ชุดที่ 2 VC 25 และ VC 26 ของ บริษัท วีรวรรณ จำกัด |
| 8 พฤษภาคม 2560 | ลงนามในสัญญาเป็นผู้รับจ้างดำเนินการประกอบ และติดตั้งรั้วถนนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ตอนทางแยกต่างระดับ (ตอน 7) กับ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ระยะเวลาโครงการ 17 เดือน มูลค่างาน 10.70 ล้านบาท |
| 31 สิงหาคม 2560 | ส่งมอบงานโครงการต่อเรือลำเลียง ขนาด 2,500 เดทเวทตัน ชุดที่ 3 VC 27 และ VC 28 ของ บริษัท วีรวรรณ จำกัด |
| 20 กันยายน 2560 | ได้รับการรับรองระบบจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 Version 2004 จาก Lloyd's Register Quality Assurance |
| 15 กันยายน 2560 | พิธีเปิดอุสาขาสุราษฎร์ธานีอย่างเป็นทางการ |
| 28 กันยายน 2560 | พิธีการปล่อยเรือลงน้ำสำหรับงานโครงการเรือทักลากจูงขนาดกำลังดูด 50 เมตริกตัน(เรือท่าเรือ 304) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย |
| 24 ตุลาคม 2560 | ส่งมอบเรือทักลากจูงขนาดกำลังดูด 50 เมตริกตัน (เรือท่าเรือ 304) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย มูลค่างาน 398.30 ล้านบาท |

| บริษัท อีโค มารีน จำกัด | |
|-------------------------|---|
| 25 เมษายน 2560 | ลงนามในสัญญาต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช พร้อมเครื่องช่วยย่อยสับ จำนวน 2 ลำ ของโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสกลนคร ระยะเวลาโครงการ 180 วัน มูลค่างานทั้งสิ้น 20.57 ล้านบาท |
| 14 มิถุนายน 2560 | พิธีวางกระดูกงู สำหรับต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 2 ลำ ของโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสกลนคร |
| 23 ตุลาคม 2560 | ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืชขนาด 60 ตัน/ชั่วโมง พร้อมเครื่องช่วยย่อย จำนวน 2 ลำ ต่อโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสกลนคร |
| 25 เมษายน 2560 | ลงนามในสัญญาต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช พร้อมเครื่องช่วยย่อยสับ จำนวน 2 ลำ ของโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสกลนคร ระยะเวลาโครงการ 180 วัน มูลค่างานทั้งสิ้น 20.57 ล้านบาท |
| 14 มิถุนายน 2560 | พิธีวางกระดูกงู สำหรับต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 2 ลำ ของโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสกลนคร |
| 23 ตุลาคม 2560 | ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืชขนาด 60 ตัน/ชั่วโมง พร้อมเครื่องช่วยย่อย จำนวน 2 ลำ ต่อโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสกลนคร |

ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิส จำกัด (มหาชน)

บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) หรือ ASIMAR ดำเนินธุรกิจหลักด้านการต่อเรือและซ่อมเรือ รวมทั้งงานก่อสร้างวิศวกรรมต่างๆ และเป็นผู้เรือชั้นนำเพียงแห่งเดียวของประเทศที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่คือ กลุ่มตันทิไพบูลย์ และกลุ่มผาณิตวงศ์ นอกจากนี้ ยังมีกลุ่มผู้ลงทุนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอีกจำนวนหนึ่งด้วย บริษัท ได้ขยายธุรกิจเพิ่มเติมโดยการตั้งบริษัทย่อยรองรับความต้องการเฉพาะด้าน ได้แก่ บริษัท อาซิมา มารีน จำกัด เพื่อจัดหาแรงงานฝีมือสำหรับงานซ่อมเรือและต่อเรือให้กับบริษัท บริษัท อีโคมารีน จำกัด ที่ดำเนินธุรกิจรับจ้างกำจัดมลภาวะในแหล่งน้ำ และบริษัท เจนเนอรัล มารีน จำกัด ดำเนินธุรกิจเป็นตัวแทนจำหน่ายเครื่องจักร เครื่องกล อะไหล่และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกประเทศ

ปัจจุบันบริษัทได้รับการรับรองคุณภาพมาตรฐาน ISO 9001 ครอบคลุมทั้งด้านการต่อเรือใหม่และการซ่อมเรือ ได้รับการรับรองอาชีวอนามัยและความปลอดภัยมาตรฐานOHSAS 18001 และได้รับการรับรองการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 ปัจจุบันบริษัทมีอยู่ลอยทั้งหมด 2 ลำ ซึ่งรองรับเรือขนาด 5,000 เดทเวทตัน ถึง 20,000 เดทเวทตัน ตามลำดับ โดยมุ่งเน้นการซ่อมเรือขนาดกลางขึ้นไป หรือลูกค้าที่ต้องการคุณภาพสูงและส่งมอบตรงเวลา บริษัทมีกำลังการผลิตโดยประมาณของงานซ่อมเรือ 75 ลำ/ปี และงานต่อเรือขนาด 7,000-10,000 เดทเวทตัน 2 ลำ/ปี นอกจากนี้บริษัทยังสามารถก่อสร้างงานทางวิศวกรรมอื่นๆ เช่น โครงสร้างเหล็กภายในทางเดินผู้โดยสารบนบินสุวรรณภูมิ การสร้างแท่นขุดเจาะน้ำมัน เป็นต้น

บริษัทได้ขยายสาขาที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อรองรับการซ่อมเรือ ต่อเรือ รวมทั้งงานวิศวกรรมโครงสร้างเหล็กต่างๆ ในภาคใต้และภูมิภาคใกล้เคียง

บริษัท เจนเนอรัล มารีน จำกัด

บริษัท เจนเนอรัล มารีน จำกัด ดำเนินธุรกิจเป็นตัวแทนจำหน่ายเกี่ยวกับเครื่องจักร เครื่องกล อะไหล่และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกประเทศ

บริษัท อาซิมา มารีน จำกัด

บริษัท อาซิมา มารีน จำกัด ดำเนินธุรกิจเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างซ่อมเรือ ให้กับบริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์ จำกัด (มหาชน) เนื่องจากตลาดมีความต้องการบุคลากรด้านนี้เป็นจำนวนมาก และบริษัท มีความประสงค์จะพัฒนาฝีมือแรงงาน เพื่อให้ได้ผลงานตามมาตรฐานของสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society)

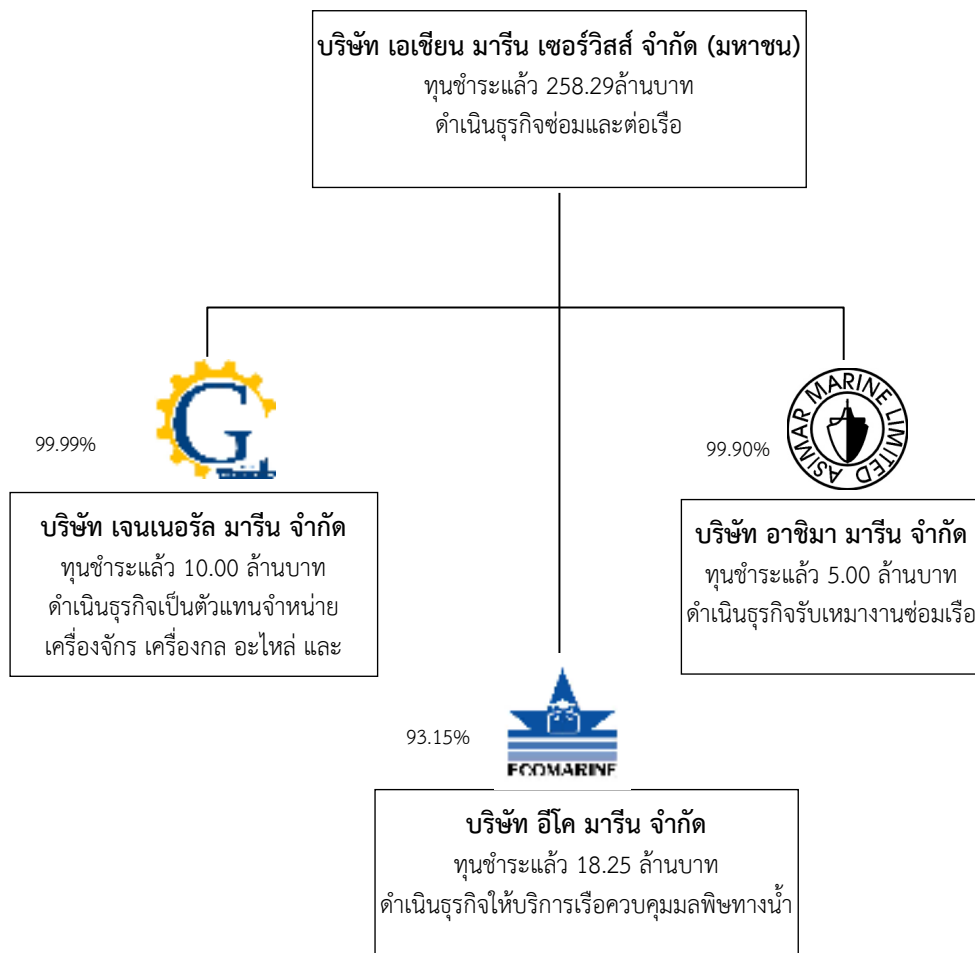
บริษัท อีโค มารีน จำกัด

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

นอกจากนี้ บริษัท อีโคมารีน จำกัด ยังได้รับการสนับสนุนลิขสิทธิ์ด้านแบบเรือ และการถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมด้านนี้ จากบริษัท ITALMARE S.P.A. อีกส่วนหนึ่งด้วย

โครงสร้างของกลุ่มบริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์ จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 โครงสร้างรายได้ ณ 31 ธันวาคม 2560

โครงสร้างรายได้รวมของบริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์ จำกัด (มหาชน) บริษัทย่อยและบริษัทร่วม มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| ประเภทรายได้ | 2560 | | 2559 | | 2558 | |
|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | จำนวน | % | จำนวน | % | จำนวน | % |
| รายได้ซ่อมเรือ | 401.88 | 56.98 | 311.70 | 50.72 | 346.70 | 45.24 |
| รายได้ต่อเรือ | 265.08 | 37.59 | 205.76 | 33.48 | 359.90 | 46.96 |
| รายได้รับจ้างของบริษัทย่อย | 24.52 | 3.48 | 82.15 | 13.37 | 50.63 | 6.60 |
| รายได้อื่น * | 13.78 | 1.95 | 14.98 | 2.44 | 9.16 | 1.20 |
| รวม | 705.26 | 100.00 | 614.59 | 100.00 | 766.39 | 100.00 |

หมายเหตุ: * รายได้อื่น คือ ดอกเบี้ยรับ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน รายได้ค่าเช่าหลัก และอื่นๆ ของบริษัทและบริษัทย่อย

2.2 ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

ประเภทหรือชนิดของสินค้าหรือบริการ สามารถแบ่งได้เป็น 4 ประเภทดังนี้

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

2. ต่อเรือ : (Shipbuilding) บริษัท มีพื้นที่ทำงาน Slipway และอุปกรณ์ เครื่องจักรขนาดใหญ่ ที่สามารถรองรับการต่อเรือขนาดใหญ่ ความยาวไม่เกิน 120 เมตร น้ำหนักไม่เกิน 20,000 เดทเวทตัน โดยที่ผ่านมามีบริษัทได้รับความไว้วางใจจากลูกค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศให้ต่อเรือที่มีคุณสมบัติพิเศษ อาทิ

ตัวอย่างผลงาน

| ประเภท | จำนวน | เจ้าของเรือ |
|---|-------|--|
| 1. เรือขจัดคราบน้ำมัน | 4 ลำ | บริษัท เอสโซ่ สแตนดาร์ด (ประเทศไทย) จำกัด, บริษัท เชลล์ (ประเทศไทย) จำกัด, กรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี |
| 2. เรือบรรทุกน้ำมัน 800 ตัน | 6 ลำ | บริษัท น้ำมัน ที.พี.โอ. จำกัด |
| 3. เรือสำรวจสายเคเบิลใต้น้ำ | 1 ลำ | บริษัท คาลิฟา อัลโกไซบี ไดวิง แอนด์ มารีน เซอร์วิสส์ จำกัด |
| 4. เรือตรวจการณ์ปืนขนาด 64 เมตร | 3 ลำ | กองทัพเรือ |
| 5. เรือโดยสารแบบคาตามาราน | 3 ลำ | บริษัท เขาหลัก เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด |
| 6. เรือโดยสารท่องเที่ยวชนิดต่างๆ | 6 ลำ | บริษัท อควา จำกัด , บริษัท ซีทราน แทรเวล จำกัด, บริษัท พัทยา ปะการัง เมิชชีนมารีน จำกัด |
| 7. เรือบรรทุกตู้สินค้าขนาด 442 TEU | 1 ลำ | GATI LIMITED |
| 8. เรือสนับสนุนการปฏิบัติงานแท่นขุดเจาะน้ำมันขนาด 50 เมตร | 1 ลำ | ALMANSOORI PRODUCTION SERVICE LLC. |

| ประเภท | จำนวน | เจ้าของเรือ |
|--|-------|--|
| 9. เรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 30 เมตริกตัน | 1 ลำ | การทำเรือแห่งประเทศไทย |
| 10. เรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน | 1 ลำ | การทำเรือแห่งประเทศไทย |
| 11. เรือ Transshipment Barge | 1 ลำ | บริษัท อินเตอร์ สตีวี่โดริง 7 จำกัด |
| 12. เรือ Lighter Barge | 8 ลำ | บริษัททะเลไทยขนส่ง 2 จำกัด และบริษัท อ่างทองชูการ์เทอร์มินัล จำกัด |
| 13. เรือสนับสนุนงานใต้น้ำนอกชายฝั่ง ขนาด 60 เมตร | 1 ลำ | K.A.AL-GOSAIBI DIVING AND MARINE SERVICES COMPANY |
| 14. เรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน | 1 ลำ | การทำเรือสีหวิมลแห่งประเทศไทยกัมพูชา |
| 15. เรือวางทุ่นพร้อมเครนขนาดยก น้ำหนักไม่น้อยกว่า 12 เมตริกตัน | 1 ลำ | การทำเรือแห่งประเทศไทย |
| 16. เรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช ชนิดสายพานลำเลียง | 3 ลำ | กรมโยธาธิการและผังเมือง รับสัญญาต่อเรือจาก บริษัท อีโค มารีน จำกัด |
| 17. เรือ Lighter Barge | 6 ลำ | บริษัท วีรวรรณ จำกัด |
| 18. เรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 50 เมตริกตัน | 1 ลำ | การทำเรือแห่งประเทศไทย/ทำเรือแหลมฉบัง |

3. งานดัดแปลงเรือ : (Ship Conversion Upgrading) บริษัทมีความเชี่ยวชาญในการดัดแปลงเรือที่ต้องใช้ ประสิทธิภาพและเทคนิคพิเศษ อาทิเช่น ดัดแปลงเรือบรรทุกน้ำมันให้เป็นแบบเปลือกเรือสองชั้น (Double Hull), เรือห้อง เย็น, เรือตรวจการณ์, เรือบรรทุกสินค้าเทกองให้เป็นเรือบรรทุกคอนเทนเนอร์, งานขยายตัวเรือ และเรือสนับสนุนที่פק สำหรับแท่นขุดเจาะน้ำมัน

4. งานก่อสร้างวิศวกรรมต่างๆ : (Engineering Works) บริษัทสามารถก่อสร้างและซ่อมแซมอุปกรณ์ประเภท ลอยน้ำ สิ่งก่อสร้างในทะเล การก่อสร้างโครงสร้างเหล็กซึ่งเป็นส่วนประกอบของการก่อสร้างสะพาน โรงงานอุตสาหกรรม แท่นขุดเจาะน้ำมันในทะเล และส่วนประกอบของเครื่องจักรในโรงงาน เป็นต้น

อุปกรณ์ที่สำคัญ

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

| 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. สำนักงานใหญ่ พื้นที่ต่อเรือพร้อมสลิปเวย์ 2 แห่ง ด้านทิศเหนือและทิศใต้ของบริษัทรวมพื้นที่ประมาณ 20,000 ตารางเมตร

สาขาสุราษฎร์ธานี พื้นที่ซ่อมเรือพร้อมสลิปเวย์ 1 แห่ง รวมพื้นที่ประมาณ 37,000 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 |
| 7. เครื่องฉีดน้ำแรงดันสูง (Hydro Blast) | 2 ชุด |

อุปกรณ์ต่างๆ ข้างต้นนำมาให้บริการงานโดยทั่วไปดังนี้

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

4. สำนักงานใหญ่ พื้นที่ในการทำงาน 33,280 ตารางเมตร มีความยาวติดแม่น้ำถึง 300 เมตร ระดับความลึกหน้าท่า 9 เมตร และสาขาสุราษฎร์ธานี พื้นที่ในการทำงาน 38,352 ตารางเมตร มีความยาวติดคลองท่าทองใหม่ 87 เมตร

ปัจจัยที่มีผลต่อโอกาสหรือข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจ

- **สถานที่ตั้ง**
ที่ตั้งของบริษัทตั้งอยู่บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา มีพื้นที่อยู่เรียกว่า 20 ไร่ มีท่าเทียบเรือระดับความลึกหน้าท่า 9 เมตรซึ่งพอเพียงกับงานซ่อมเรือขนาดใหญ่พร้อมกันหลายลำ เหมาะสำหรับดำเนินธุรกิจอยู่ต่อซ่อมเรือ
- **คลังสินค้าทัณฑ์บน**
บริษัทได้รับอนุมัติให้จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนจากกรมศุลกากร ซึ่งทำให้บริษัทได้รับผลประโยชน์จากภาษีนำเข้าวัตถุดิบโดยได้รับยกเว้นการนำเข้าวัสดุอุปกรณ์ เพื่อใช้ในการซ่อมเรือและต่อเรือสำหรับเรือเดินทะเลที่มีขนาดเกิน 15 ตันกรอสขึ้นไป โดยในปี 2548 บริษัทได้ทำการต่ออายุสัญญาแบบตลอดถาวร
- **องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ International Maritime Organization (IMO)**
เป็นผู้กำหนดมาตรฐาน และแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลมีส่วนทำให้เจ้าของกองเรือต่าง ๆ ต้องปรับปรุง หรือดัดแปลงสภาพเรือให้ได้มาตรฐานที่กำหนด
- **การพัฒนากองเรือไทย**
เนื่องจากกองเรือไทยส่วนใหญ่มีเรือเก่าที่มีอายุมาก ทำให้ต้องมีการซ่อมทำ หรือ ดัดแปลงเรือ ให้ได้มาตรฐานของ IMO รวมทั้ง ความต้องการในการต่อเรือใหม่ เพื่อมาทดแทนเรือเก่า
- **การขนส่งทางน้ำ**
ปัจจุบันภาครัฐมีนโยบายสนับสนุนการขนส่งทางน้ำจากโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ มีความต้องการใช้เรือในการลำเลียงสินค้าเพิ่มขึ้นเป็นโอกาสของบริษัทในการรับงานซ่อมเรือ และต่อเรือ เพิ่มขึ้น
- **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 นอกจากนี้ในด้านการบริหารที่มีมาตรฐานทัดเทียมกับต่างประเทศโดยมีระบบปฏิบัติงานตามมาตรฐาน ISO 9001 Version 2015 และการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการบริหารให้ มีประสิทธิภาพและรวดเร็ว ทั้งยังได้เพิ่มศักยภาพและพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิต เพื่อการสร้างผลงานเป็นที่ยอมรับของสมาคมจัดขึ้นเรือ และลูกค้าทั่วไป

ข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบด้านการซ่อมและต่อเรือเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่น

ข้อได้เปรียบ

1. ขนาดและทำเลที่ตั้งของบริษัท มีพื้นที่อยู่เรือกว่า 20 ไร่ และมีท่าเทียบเรือ ซึ่งเพียงพอกับงานซ่อมเรือขนาดใหญ่ พร้อมกันหลายลำ อีกทั้งอยู่ติดปากแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งระดับน้ำลึกหน้าท่าประมาณ 9 เมตร ทำให้สะดวกใน การนำเรือเข้าตรวจซ่อมและทดสอบเรือ
2. บริษัทมีการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการผลิต โดยมุ่งเน้นคุณภาพของงานให้มีมาตรฐานสูงอย่างต่อเนื่อง เช่น การพัฒนากระบวนการผลิตให้ได้มาตรฐานสากล การจัดตั้งระบบควบคุมคุณภาพ, ใช้ระบบเครื่องตัด CNC เพื่อตัดแผ่นโลหะได้รวดเร็วและแม่นยำและการได้รับการรับรอง ISO 9001 Version 2015 ครอบคลุมทั้งด้านการต่อเรือและการซ่อมเรือ
3. บริษัทได้สร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ในการเสนอราคาและควบคุมต้นทุน ทำให้บริการลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น
4. บริษัทดำเนินธุรกิจทั้งต่อเรือและซ่อมเรือ จึงสามารถให้บริการหลังการขายแบบครบวงจรแก่ลูกค้าต่อเรือในการซ่อมแซมบำรุงรักษาหรือดัดแปลงเรือหลังส่งมอบด้วย
5. บริษัทมีประสบการณ์ในการต่อเรือและการดัดแปลงเรือ (Conversion) หลากหลายประเภทมายาวนาน นอกจากนี้บริษัทยังมีพันธมิตรอยู่เรือต่างประเทศในการพัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัย
6. บริษัทมีบุคลากรและวิศวกรเป็นจำนวนมากที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์สูงในการซ่อมและต่อเรือ และเคยผ่านการฝึกอบรมจากหน่วยงานต่างๆ ทั้งในและนอกประเทศ
7. บริษัทมีความพร้อมในด้านอุปกรณ์ และเครื่องมือต่างๆ สำหรับการประกอบธุรกิจเป็นที่ยอมรับ
8. บริษัทเปิดสาขาเพิ่มที่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อรองรับลูกค้าทางภาคใต้ที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต มีขนาดและทำเลที่ตั้งของสาขา มีพื้นที่อยู่เรือกว่า 23 ไร่ โดยมีพื้นที่ซ่อมเรือพร้อมสลิปเวย์ 1 แห่ง พื้นที่ในการทำงาน 38,352 ตารางเมตร มีความยาวติดคลองท่าทองใหม่ 87 เมตร
9. บริษัทมุ่งเน้นด้านการพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิต มีการนำอุปกรณ์ที่ทันสมัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่นเครื่องฉีดน้ำแรงดันสูง (Hydro Blast) มาใช้แทนการพ่นทราย เพื่อลดเวลาทำงาน และลดฝุ่นละอองจากการพ่นทราย เป็นต้น

ข้อเสียเปรียบ

สามารถรองรับเรือซ่อมได้ไม่เกิน 20,000 เดทเวทตันและความยาวเรือไม่เกิน 160 เมตร เนื่องจากข้อจำกัดด้วยขนาดของอู่ลอยและความลึกของแม่น้ำ

นโยบายราคา

การซ่อมเรือ

การกำหนดราคาสำหรับการรับงานซ่อมเรือนั้นบริษัทมีการกำหนดราคามาตรฐานของรายการซ่อม แต่ละรายการเป็นราคาเบื้องต้น หากราคาวัตถุดิบเปลี่ยนแปลงราคาขายก็จะเปลี่ยนแปลงตาม ทั้งนี้บริษัทจะพิจารณาภาวะการแข่งขันในตลาดขณะนั้นควบคู่ไปด้วย

การต่อเรือ

บริษัทกำหนดราคาให้มีความเหมาะสมกับท้องตลาด และตรงตามความต้องการของลูกค้า โดยให้ลูกค้าเป็นผู้กำหนดงบประมาณเบื้องต้น และวัตถุประสงค์ของการออกแบบ ในกรณีที่ลูกค้าเป็นบริษัทเอกชนหรือทั่วไป ส่วนในกรณีของงานราชการนั้น จะดำเนินการศึกษาข้อมูลด้านเทคนิคเพื่อกำหนดต้นทุนและราคาเพื่อให้สามารถประมูลงานได้

2) ลูกค้า

ลักษณะลูกค้าและความสัมพันธ์

ลูกค้าซ่อมเรือของบริษัทส่วนใหญ่เป็นลูกค้าที่ทำสัญญาว่าจ้างให้ซ่อมเป็นประจำ หรือลูกค้าที่ได้รับการแนะนำจากลูกค้าในประเทศ และต่างประเทศของบริษัท ส่วนใหญ่ได้จากการประมูล ซึ่งการพิจารณาเข้าประมูลงานของบริษัทจะขึ้นอยู่กับข้อเสนอทางด้านราคา ณ ระดับที่สามารถแข่งขันได้และสร้างกำไรให้กับบริษัท รวมทั้งความสามารถของเรือในการเสนอเรือที่มีคุณลักษณะครบถ้วน 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 เจ้าหน้าที่การตลาดจะออกไปพบเจ้าของเรือ หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องโดยตรง ซึ่งจะเป็นลูกค้าในประเทศ โดยทั่วไปบริษัทจะเน้นการติดต่อลูกค้าโดยตรงเป็นหลัก

2. **ติดต่อลูกค้าโดยผ่านตัวแทน** คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 20 โดยนายหน้าตัวแทนจะติดต่อกับบริษัทเพื่อขอรายละเอียดของเรือ ชัดความสามารถ ราคามาตรฐาน และศึกษาคุณภาพการซ่อมและคุณภาพทีมงานของบริษัท โดยเสนอเข้าเป็นตัวแทนในการหาลูกค้าให้กับบริษัท หลักเกณฑ์ในการแต่งตั้งตัวแทนมีดังนี้

- ความน่าเชื่อถือในธุรกิจตัวแทน
- ตลาดและฐานลูกค้าของตัวแทน
- ผลการดำเนินงานและประสิทธิภาพที่ผ่านมาของตัวแทน

• การต่อเรือ

งานโครงการต่อเรือส่วนใหญ่เป็นการเปิดประมูล ซึ่งพิจารณาทั้งข้อเสนอทางเทคนิค (คุณสมบัติของลักษณะเรือ) และข้อเสนอทางด้านราคา ดังนั้นบริษัทจึงต้องเสนอเรือที่มีคุณลักษณะครบถ้วน และเป็นที่พึงพอใจต่อลูกค้าในราคาที่เหมาะสม ซึ่งต้องอาศัยความสามารถในการประเมินราคาและการออกแบบตัวเรือ รวมถึงการเลือกใช้วัสดุอุปกรณ์ต่างๆ เครื่องจักร เครื่องยนต์ และส่วนประกอบต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ

ภาวะการแข่งขันและแนวโน้มอุตสาหกรรม

ภาพรวมของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศไทย ตลาดโดยรวมยังคงหดตัวเฉลี่ย 9-10% ต่อปีมาตลอด 4 ปีที่ผ่านมา โดยในปี 2560 ตลาดซ่อมเรือในประเทศลดลงอย่างมากจากปริมาณเรือต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาซ่อมทำในประเทศที่ลดลง รวมทั้งภาวะซบเซาของธุรกิจการสำรวจและขุดเจาะน้ำมันในทะเล (Off shore vessel) อันเป็นผลมาจากราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกที่ปรับลดลงมาอยู่ที่ระดับ 50- 60 เหรียญ/บาร์เรล เป็นผลให้กำลังซื้อของกลุ่มเรือสนับสนุนการปฏิบัติงานสำรวจและขุดเจาะน้ำมันลดลงอย่างมาก อีกทั้งปัจจัยลบที่ยังคงอยู่คือปัญหาของกลุ่มธุรกิจประมงที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการคว่ำบาตรของกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปเกี่ยวกับ การทำประมงผิดกฎหมาย (Illegal Unreported and Unregulated Fishing : IUU) ของไทย ซึ่งจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาแก้ไขอีกหลายปี และส่งผลกระทบต่อเรือซ่อมบำรุงและการต่อเรือใหม่ของกลุ่มเรือประมงและเรือห้องเย็น (Reefer vessel) ราคาเหล็กต่อเรือที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมากในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปีทำให้ลูกค้าในกลุ่มเรือลำเลียง (Lighter) ชลคำสั่งซื้อเนื่องจากต้นทุนค่าวัตถุดิบหลักของการต่อเรือชนิดนี้คือเหล็กเพิ่มขึ้น

ส่วนที่ช่วยพยุงตลาดซ่อมเรือที่หดตัวคือการเติบโตของตลาดต่อเรือ ปัจจัยบวกของอุตสาหกรรมต่อเรือในปี 2560 ที่ผ่าน มา ได้แก่

1. การส่งเสริมการขนส่งทางน้ำของภาครัฐ อาทิ การผลักดันให้เกิดท่าเรือขนส่งภายในประเทศ การส่งเสริมให้เกิดการขนส่งทางน้ำตามชายฝั่งซึ่งมีต้นทุนที่ถูกกว่าการขนส่งทางถนน ทำให้เกิดความต้องการการใช้เรือบรรทุกตู้สินค้าขนาดเฉลี่ยประมาณ 200TEU (Container Feeder Vessel) ซึ่งจะเป็นเรือลำเลียงตู้สินค้าจากท่าตู้สินค้าในแม่น้ำเจ้าพระยา และจากสุราษฎร์ธานีไปขึ้นเรือใหญ่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง
2. การขยายตัวของธุรกิจท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวมากถึง 35 ล้านคนในปีที่ผ่านมา เป็นผลให้เกิดความต้องการต่อเรือที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว อาทิ เรือเฟอร์รี่ เรือโดยสารความเร็วสูง รวมไปถึงเรือภัตตาคาร (Dinner Cruise)
3. กลุ่มเรือราชการ อาทิ เรือตรวจการณ์ไกลฝั่ง (Off Shore Petrol Vessel : OPV) เรือต้นและลากจูง (Multipurpose Tug) เรือตรวจการณ์ชายฝั่ง ของกองทัพเรือ เรือขุดและเรือที่เลี้ยง (Dredger) เรือต้นและลากจูง (Tug Boat) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย เรือตรวจประมงของกรมประมง ช่วยทำให้อุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศมีงานทำ
4. อัตราแลกเปลี่ยนของเงินสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐที่แข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้ต้นทุนของชิ้นส่วนอะไหล่ อาทิ เครื่องยนต์ ระบบขับเคลื่อน ระบบสื่อสารและเดินเรือลดลงจากอัตราแลกเปลี่ยน

กลยุทธ์การแข่งขันของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในปี 2561-2563

เนื่องด้วยการสภาวะการแข่งขันของการต่อเรือใหม่มีไม่เพียงการแข่งขันกันเองของอู่เรือในประเทศเท่านั้น แต่เป็นการแข่งขันกับอู่เรือในต่างประเทศที่มีอุตสาหกรรมต่อเรือขนาดใหญ่ อาทิ จีน เกาหลี รวมทั้งต้องแข่งขันกับผู้ประกอบการที่สามารถนำเข้าเรือเก่าใช้แล้วจากต่างประเทศในราคาถูกได้รับการส่งเสริมด้วยมาตรการด้านภาษีจากภาครัฐอีกด้วย กลยุทธ์ในการแข่งขันของอู่เรือในประเทศจึงจำเป็นต้องดำเนินการในสภาวะอยู่รอด (Survival Mode) ดังนี้

1. รักษาฐานธุรกิจด้านการซ่อมเรือ (Ship repairing) ซึ่งเป็นแหล่งรายได้ที่สม่ำเสมอและค่อนข้างต่อเนื่อง โดยการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อรักษาอัตราการกำไรให้เท่าเดิมในสภาวะที่ตลาดหดตัวลง อาทิ การควบคุมความสูญเสียจากการผลิตที่ไม่จำเป็น (LEAN) การบริหารทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเต็มประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) ปรับปรุงกระบวนการ/ลดขั้นตอนการทำงานที่ไม่เกิดคุณค่า (Non-Productive Activities)
2. การส่งเสริมนวัตกรรมในด้านการต่อเรือเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน อาทิ แบบเรือที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น กระบวนการผลิตที่เป็นมิตรต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม การนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาติดตั้งในเรือ การพัฒนาแบบเรือใหม่ๆ เพื่อปฏิบัติการพิเศษ อาทิ เรือกำจัดผักคตขวิดและวัชพืชน้ำ เรือผู้โดยสารความเร็วสูง
3. การติดตามระเบียบ/ข้อบังคับใหม่ๆ ขององค์การทางทะเลโลก (International Maritime Organization : IMO) สถาบันจัดชั้นเรือ (Classification Society) รวมทั้งหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อแสวงหาโอกาสในการขายรวมทั้งการปรับตัวให้สอดคล้องกับกฎหมาย/กฎระเบียบใหม่ๆ ที่กำลังจะประกาศใช้

4. การแสวงหาโอกาสทางธุรกิจทางการต่อเรือในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่มีความจำเป็นต้องใช้เรือแต่อุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศนั้นๆยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการได้ในช่วงระยะเวลาอันใกล้นี้ ได้แก่ ประเทศศรีลังกา ประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศโอมาน เป็นต้น ทั้งนี้เรือจำเป็นต้องประสานความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับภาครัฐเพื่อให้เกิดความสนับสนุนจากภาครัฐอย่างจริงจังเพื่อแข่งขันกับนานาชาติ

5. การแสวงหาโอกาสในตลาดใหม่ที่ใช้ความสามารถหลักขององค์กร (Diversification) อาทิ งานโครงสร้างหลักในงานก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคของภาครัฐ เช่น งานอาคารผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ งานก่อสร้างระบบขนส่งทางราง/รถไฟฟ้าสายต่างๆ งานโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับโครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

ภาพรวมอุตสาหกรรม

ในช่วงปี 2560 มีปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่อยู่ในระดับที่ลดลงอย่างมากโดยมีอัตราส่วนปริมาณการสั่งต่อเรือต่อกองเรือปัจจุบัน ณ สิ้นปี 2560 ที่ร้อยละ 9.3 เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยในรอบ 18 ปีที่ผ่านมาที่ร้อยละ 29.7 ซึ่งเป็นผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจ มีการเลื่อนรับมอบเรือสั่งต่อใหม่ เนื่องจากสถานการณ์ความกดดันทางการเงินไม่ว่าทั้งต่อผู้ซื้อหรือผู้ต่อเรือ รวมทั้งตลาดค่าระวาง ที่ผลักดันให้เจ้าของเรือปลดระวางเรือของตน ยิ่งตลาดซบเซามากเท่าไรเรือก็จะถูกปลด ระวางมากขึ้น ปี2559 ถึงปี 2560 มีปริมาณการ ปลดระวางเรือทั้งหมด 44.90 ล้านเดทเวทตัน มีการรับมอบเรือใหม่จากผู้อู่ต่อเรือทั้งสิ้น 86.53 ล้านเดทเวทตัน ส่งผลให้ภาพรวม กองเรือโลกขยายตัวเพียงร้อยละ 2.4

ผลกระทบจากกฎเกณฑ์องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ(IMO) จะทำให้เจ้าของเรือมีต้นทุนในการปรับปรุงเรือเพิ่มขึ้น ซึ่งเมื่อพิจารณาความคุ้มค่า อาจทำให้เรือถูกปลดระวางมากขึ้นในช่วงปี 2561 ถึงปี 2563 กฎเกณฑ์ที่จะถูกบังคับใช้ อาทิเช่น

- อนุสัญญาการจัดการ น้ำถ่วงเรือ(Ballast Water Management) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่8กันยายน 2562 หลังจากมีการผ่อนผันการบังคับใช้ ออกไป 2 ปีเรือที่แล่นอยู่ทั้งหมดจะต้องจัดให้มีระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือเมื่อเข้าอู่แห้ง หลังจากวันที่8กันยายน 2562 ดังนั้น เรือที่อายุมากกว่า 15 ปีอาจถูกปลดระวางเมื่อถึงกำหนดเข้าอู่แห้งในอีก 5 ปีข้างหน้า หลังจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ ต้นทุนที่สูงในการติดตั้งระบบดังกล่าวในเรือจะทำให้ไม่คุ้มที่จะติดตั้งโดยเฉพาะสำหรับเรือที่มีอายุ15 ปีซึ่งมีมูลค่าประมาณ เท่าเศษหลักซึ่งคือราคาซากดังนั้น เจ้าของเรืออาจตัดสินใจที่จะปลดระวางเรือได้ง่ายขึ้น

- การจำกัดปริมาณค่า กำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกให้ไม่เกินร้อยละ0.5 จากเดิมไม่เกินร้อยละ 3.5 ตั้งแต่วันที่1 มกราคม 2563 ดังนั้น เรือทั้งหมดจะต้องเลือกที่จะดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง คือ เปลี่ยนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นน้ำมันดีเซล ซึ่งขณะนี้ราคาคงแพงกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงปกติ หรือยังคงใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติแต่ทำความสะอาดไอเสียโดยใช้เครื่องดักจับเขม่าควัน ซึ่งดูเหมือนว่ามีแนวโน้มที่เรือจะติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันมากขึ้น โดยสัดส่วนของการสั่งต่อเรือใหม่ที่มีการติดตั้ง เครื่องดักจับเขม่าควันเพิ่มขึ้นจากประมาณร้อยละ1ในช่วงปี 2555- ปี2558เป็นประมาณร้อยละ5ในปี2560อย่างไรก็ตาม ยังคงเป็นสัดส่วนที่น้อยเมื่อเทียบกับจำนวนการสั่งต่อเรือทั้งหมด(ซึ่งก็มีจำนวนน้อย) แม้ว่าเครื่องดักจับเขม่าควันจะสามารถลดค่าใช้จ่ายได้โดยการใช้เชื้อเพลิงที่ราคาถูกกว่า ต้นทุนในการติดตั้ง ที่สูงทำให้เจ้าของเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันในปัจจุบันต้องใช้เวลานานกว่าจะคืนทุน

แนวโน้มและสถานการณ์ของอุตสาหกรรมยังอยู่ในช่วงตกต่ำ โดยมีผู้อู่ต่อเรือบางแห่งได้ปิดตัวลง ผู้อู่ต่อเรือที่สามารถบริหารให้รอดพ้นวิกฤตได้ลดปริมาณการต่อเรือลงโดยการควบรวมกิจการ บางแห่งได้กลับไปให้บริการซ่อมแซมตัวเรือแทน บางแห่งได้เปลี่ยนเป็นอู่รีไซเคิลเรือแบบอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และหลายแห่งได้เปลี่ยนไปประกอบธุรกิจประเภทอื่น ประธานผู้อู่ต่อเรือ Yangzijiang ในประเทศจีน ให้ความเห็นว่าจีนมีผู้อู่ต่อเรือประมาณ 60 แห่งที่ยังคงประกอบกิจการและ ในจำนวนนี้อาจประสบกับความยากลำบากและบางแห่งจำเป็นต้องปิดตัวลงในอีก 3 - 5 ปีข้างหน้าเนื่องจากไม่มีการสั่งต่อเรือใหม่โดยในขณะนี้ผู้อู่ต่อเรือบางแห่งมี ค่าสั่งต่อเรือเพียงแค่1ลำ (ข้อมูลจาก Compass Maritime)

แนวโน้มอุตสาหกรรมในประเทศ

สำหรับปี 2561 มีปัจจัยหลักที่สนับสนุนให้ระบบขนส่งทางน้ำในประเทศเติบโตขึ้น คือความคุ้มค่าของการขนส่งสินค้าทางถนนที่ลดลง ประกอบกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ และขนาดเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น จะผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาใช้ทางน้ำมากขึ้น ซึ่งธุรกิจ ช่อมเรือ ต่อเรือ เป็นธุรกิจในช่วงโซ่อุปทานที่จะได้รับอานิสงส์ในการเติบโตของการขนส่งทางน้ำ ความต้องการใช้เรือในการลำเลียงสินค้าต่อจากเรือลำใหญ่ไปในประเทศจะสร้างความต้องการในการต่อเรือใหม่และซ่อมเรือเก่าเพื่อรองรับการขนถ่ายสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น โดยคาดว่าจะมีการใช้เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (Container Feeder) และเรือลำเลียงสินค้า (Lighter) ซึ่งมีอัตราการเติบโตราว 17% ตามการเติบโตของการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ

อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือมีแนวโน้มเติบโต จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ หากได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ อุตสาหกรรมต่อเรือเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ซึ่งสามารถสร้างรายได้จำนวนมากให้กับประเทศ เช่น จีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน อู่ต่อเรือในไทยมีขีดความสามารถในการต่อเรือขนาดเล็กที่ใช้ขนส่งสินค้าได้ไม่เกิน 20,000 ตัน หรือ ขนตู้สินค้าได้ราว 1,300 ตู้เท่านั้น ต่างจากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เวียดนาม ที่มีขีดความสามารถในการต่อเรือขนาดใหญ่ที่สามารถขนส่งสินค้าได้ตั้งแต่ 30,000 ถึง 100,000 ตัน หรือขนตู้สินค้าได้มากถึง 2,000-7,000 ตู้ต่อครั้ง อู่ต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศ ควรมุ่งเน้นเจาะตลาดใน 3 ด้าน เพื่อสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก ได้แก่

1. ตลาดซ่อมเรือ เนื่องจากมีแรงงานที่เชี่ยวชาญด้านการซ่อมเรือมากกว่าการต่อเรือขนาดใหญ่ อีกทั้งการต่อเรือขนาดใหญ่จำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ซึ่งอาจเสียเปรียบอู่เรือต่างประเทศที่มีความพร้อมทางเทคโนโลยีมากกว่า
2. ในอุตสาหกรรมต่อ เรือ ควรมุ่งเน้นตลาดเรือเฉพาะทางเป็นหลัก เช่น เรือสนับสนุนตรวจการณ์ไกลฝั่ง และเรือขนส่งน้ำมันชายฝั่ง ซึ่งเป็นเรือที่ใช้อย่างแพร่หลายในการขนส่งน้ำมันภายในประเทศและ อู่ต่อเรือในไทยมีศักยภาพอยู่แล้ว
3. การต่อเรือขนาดเล็กเพื่อ ใช้ในการขนส่งทางลำนน้ำในประเทศ เนื่องจากสอดคล้องกับศักยภาพของแรงงานและอู่ต่อเรือไทย ซึ่งในระยะยาว หากภาครัฐ ให้การสนับสนุนเชิงนโยบายและออกมาตรการผลักดันอย่างเป็นรูปธรรม เช่น การจัด Roadshow เพื่อประชาสัมพันธ์ศักยภาพของ อู่ต่อเรือและซ่อมเรือไทย รวมถึงสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีในการซ่อมบำรุงเรือแก่ภาคเอกชนอย่างต่อเนื่อง ก็จะเป็นอีกปัจจัยที่ช่วยส่งเสริมให้ไทยสามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมนี้ได้ดียิ่งขึ้น

4) การตลาด

4.1 ตลาดในประเทศ:

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

ตลาดภาครัฐราชการ แม้ว่าจะยังมีความต้องการใช้เรือด้านต่างๆ เป็นจำนวนมาก แต่รัฐบาลจัดสรรงบประมาณให้น้อยและไม่สม่ำเสมอ อย่างไรก็ตามหน่วยงานราชการได้ปรับเปลี่ยนนโยบายและส่งเสริมให้การต่อเรือของราชการต้องทำโดยเรือไทยมากขึ้น

4.2 ตลาดต่างประเทศ: ได้รับการตอบสนองจากลูกค้าต่างประเทศโดยเฉพาะตลาดเรือซ่อม เนื่องจากเจ้าของเรือจะเลือกอยู่เรือที่เน้นด้านคุณภาพ เวลาส่งมอบ และอยู่ในเส้นทางที่เรือวิ่งให้บริการในภูมิภาคเอเชีย ในปัจจุบันเรือที่ให้บริการแทนชุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยก็เป็นตลาดหลักที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง

ส่วนตลาดต่อเรือ ลูกค้าต่างประเทศจะมีความต้องการต่อเรือที่เป็นเรือเฉพาะกิจโดยเน้นงานที่มีคุณภาพ รวมทั้งเป็นลูกค้าที่มีความไว้วางใจในผลงานบริษัท และมีงานสั่งต่อเรือต่อเนื่อง ซึ่งจะต่างกับคู่แข่งจากประเทศจีนที่เน้นเฉพาะราคาในการแข่งขัน

5) อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง รัฐบาลโดยกระทรวงอุตสาหกรรมมีโครงการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือ 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
 - งานเพลากับจักรและหางเสือ
 - งานระบบไฟฟ้า
 - งานวาล์วต่างๆ

◆ กำลังการผลิต

- มีกำลังการผลิตรวม 75 ลำ/ปี (อู่ลอย 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 2560 ประมาณ 83% และ 17% ตามลำดับ ในปี 2559 ประมาณ 82% และ 18% ตามลำดับ และมีจำนวนผู้จำหน่ายวัตถุดิบประมาณ 775 ราย ซึ่งมีรายละเอียดประเภทและแหล่งที่มาของวัตถุดิบที่สำคัญ ดังนี้

| | |
|---------------------------|---|
| วัตถุดิบสำหรับการซ่อมเรือ | วัตถุดิบส่วนใหญ่สามารถสั่งซื้อจากในประเทศ เช่น เหล็ก ท่อประเภทต่างๆ ลม แก๊ส ลวดเชื่อม ฯลฯ |
| วัตถุดิบสำหรับการต่อเรือ | ประเภทของวัตถุดิบที่ซื้อจากต่างประเทศ เช่น เหล็กคุณภาพต่อเรือ (Ship Plate), เครื่องจักรใหญ่ (Main Engine), เครื่องกำเนิดไฟฟ้า (Generator) |
| 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) ผลของฤดูกาลที่กระทบต่อการดำเนินธุรกิจ

ลักษณะการดำเนินงานของบริษัทในฤดูฝน อาจทำให้การซ่อมเรือและต่อเรือมีอุปสรรคบ้าง ซึ่งอาจมีผล ทำให้โครงการล่าช้า อย่างไรก็ตาม บริษัทได้วางแผนและกำหนดตารางเวลาการดำเนินงานในช่วงเวลาดังกล่าวแล้ว ดังนั้น ฤดูฝนจึงไม่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินงาน

4) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การดำเนินธุรกิจของบริษัทให้ความสำคัญ และเฝ้าระวังผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยปฏิบัติตามกฎระเบียบ และขั้นตอนการปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด อย่างไรก็ตามบริษัทมีการดำเนินการเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1. บริษัทได้จัดให้มีภาชนะรองรับขยะอย่างเพียงพอในบริเวณอยู่ และเรือที่ทำการซ่อม และกำจัดขยะโดยการฝังกลบและเผาทำลาย ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของขยะ มีการแยกขยะและบำบัด

2. ใช้น้ำยาขจัดคราบน้ำมันชีวภาพซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ในกรณีที่น้ำมันจากที่อื่นรั่วไหลเข้ามาในบริเวณอยู่

3. การเตรียมผิวงานของแผ่นเหล็กต่างๆ เช่น ตัวเรือ หรือแผ่นเหล็กอื่นๆ ยังต้องอาศัยการพ่นทรายเป็นหลัก ซึ่งอาจก่อให้เกิดฝุ่นละอองรบกวนผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียงบริเวณอยู่ได้ ปัจจุบันบริษัทมีวิธีป้องกันดังนี้

- การพ่นกริดสำหรับแผ่นเหล็กใหม่เพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละออง
- การทำม่านน้ำสเปรย์และชิงตาข่ายกันทราย เพื่อป้องกันฝุ่นทรายออกสู่ภายนอก
- จัดซื้อเครื่องฉีดน้ำแรงดันสูง (Hydro Blast) เป็นอุปกรณ์ทำความสะอาดเตรียมพื้นผิวเหล็กด้วยน้ำแรงดันสูง เพื่อทดแทนการพ่นทราย ซึ่งจะช่วยลดมลภาวะทางอากาศและมลภาวะทางน้ำ เช่น ไม่มีฝุ่นทรายเกิดขึ้น เศษเม็ดทรายไม่ตกลงในแม่น้ำ รวมทั้งเป็นการป้องกันการเกิดฝุ่นละอองรบกวนชุมชนใกล้เคียงบริเวณอยู่

4. บริษัทได้ว่าจ้างบริษัทภายนอกเป็นผู้ตรวจสอบและศึกษาคุณภาพน้ำทั้งเป็นประจำทุก 3 เดือน จากการตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งที่ผ่านมามีพบว่าดัชนีคุณภาพน้ำทั้งที่ตรวจวิเคราะห์อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน (ดังตาราง) ทั้งนี้ บริษัทไม่มีประวัติการกระทำผิดเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

| ดัชนีคุณภาพน้ำ | มาตรฐาน * | คุณภาพน้ำทั้งของบริษัท |
|-------------------------|-----------|------------------------|
| ค่าความเป็นกรดด่าง (pH) | 5.5-9.0 | 8.4 |
| สารแขวนลอยทั้งหมด(Mg/1) | ≤ 50 | < 20 |
| BOD (Mg/l) | ≤ 20 | 15 |
| Grease & Oil (Mg/l) | ≤ 5 | < 5 |

หมายเหตุ : อ้างอิง ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงาน อาศัยอำนาจตามความในข้อ 14 แห่งกฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 134 ตอนพิเศษที่ 153 ง ลงวันที่ 7 มิถุนายน 2560

ที่มา : รายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียเดือน ธันวาคม 2560 โดย บริษัท เฮลท์ แอนด์ เอ็นไวเทค จำกัด

2.5 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560)

| | | |
|------------------|-----------|---------------|
| งานซ่อมเรือ | มูลค่ารวม | 28.96 ล้านบาท |
| งานวิศวกรรมอื่นๆ | มูลค่ารวม | 0.20 ล้านบาท |

3. ปัจจัยความเสี่ยง

1.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

ความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของการประกอบธุรกิจ ซึ่งจะขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจโลก อัตราค่าระวางเรือมีผลต่อจำนวนเรือที่เข้าซ่อมทำ มูลค่าซ่อมทำเรือที่ไม่แน่นอน ทำให้รายได้ของบริษัทอาจมีความผันผวน แต่บริษัทสามารถจัดหางานเรือต่อจากลูกค้าต่างประเทศ นอกจากนั้นบริษัทยังมีงานดัดแปลงเรือ งานโครงสร้างเหล็ก และงานแท่นขุดเจาะน้ำมันมาทดแทนกำลังการผลิตที่เหลือน้อย บริษัทยังคงมีความเสี่ยงในการส่งมอบเรือให้ทันตามกำหนดในสัญญา ซึ่งบริษัทได้จัดทำแผนงานเฉพาะโครงการเพื่อให้งานแล้วเสร็จตามสัญญา

1.2 ความเสี่ยงด้านการขาดแคลนบุคลากร

การดำเนินธุรกิจของบริษัท จำเป็นต้องอาศัยบุคลากรที่มีความชำนาญทางด้านช่างฝีมือและวิศวกรด้านการซ่อมเรือต่อเรือเป็นสำคัญ บริษัทมีนโยบายมุ่งใจทั้งในด้านค่าตอบแทน,สวัสดิการและส่งเสริมให้พนักงานได้รับการฝึกอบรมให้มีทักษะความรู้เพิ่มเติมตลอดเวลา เพื่อให้พนักงานผูกพันกับองค์กร นอกจากนี้บริษัท ยังได้ร่วมมือกับสถาบันการศึกษาต่างๆพัฒนาความรู้เพื่อให้พนักงานได้มีโอกาสศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับงานเชื่อมโลหะ ซึ่งจะทำให้พนักงานได้มีความรู้และวุฒิการศึกษา ทำให้มีศักยภาพมากยิ่งขึ้น บริษัทเชื่อว่าการดำเนินการดังกล่าวจะลดปัญหาการขาดแคลนบุคลากรของบริษัทได้

1.3 ความเสี่ยงด้านสถานที่ตั้งในการประกอบธุรกิจ

ที่ดินซึ่งเป็นที่ตั้งของบริษัทในปัจจุบัน บริษัทได้เช่ามาจากกรมธนารักษ์ ซึ่งมีระยะเวลาสัญญา 30 ปี ซึ่งผู้ให้เช่าสามารถบอกเลิกสัญญาได้ตามเงื่อนไขปกติของสัญญาระหว่างหน่วยงานราชการกับบริษัทเอกชน ทำให้บริษัทอาจต้องจัดหาสถานที่ประกอบธุรกิจใหม่หากสัญญาเช่าสิ้นสุดลง อย่างไรก็ตามหากมีการยกเลิกสัญญา บริษัทสามารถเคลื่อนย้ายอยู่ล้อยซึ่งเป็นอุปกรณ์หลักในการดำเนินงานไปยังสถานที่ตั้งแห่งใหม่ได้

1.4 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และต้นทุนการผลิตของบริษัทบางส่วนอ้างอิงกับอัตราแลกเปลี่ยน โดยเฉพาะงานต่อเรือ และงานซ่อมคีนสภาพเรือ จะต้องมีการนำเข้าเครื่องจักรมูลค่าสูงจากต่างประเทศ เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า เครื่องจักรเดินเรือ เกรน กว้าน ในขณะที่งานซ่อมเรือจะมีการซื้ออุปกรณ์ภายในประเทศเป็นส่วนใหญ่ บริษัทจึงให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยง โดยการจัดทำสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า สำหรับภาระผูกพันที่เป็นเงินสกุลต่างประเทศ

1.5 ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงราคาของวัสดุการผลิต

วัสดุหลักที่บริษัทนำมาใช้ คือ เหล็กแผ่น สี ท่อ วาล์ว และลวดเชื่อม รวมทั้งต้นทุนการผลิตอื่นๆ ที่มีแนวโน้มการปรับเพิ่มราคาต่อเนื่องจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้บริษัทมีต้นทุนประกอบที่เพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งบริษัทได้จำกัดขอบเขตความเสี่ยงโดยการปรับอัตราค่าบริการเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันเท่านั้น

1.6 ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

การที่ลูกค้าอาจไม่สามารถปฏิบัติตามภาระผูกพันที่มีกับบริษัทภายใต้เงื่อนไขปกติได้ ดังนั้นบริษัทจำเป็นต้องจำกัดขอบเขตความเสี่ยงโดยพยายามให้มีการชำระเงินค่าซ่อมทำเรือ ให้มากที่สุดก่อนเรือออกจากอู่

1.7 ความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติภัย

บริษัททำกรรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองความเสี่ยงด้านสิ่งปลูกสร้าง เครื่องจักร สต็อกสินค้า รวมทั้งความสูญเสียและความเสียหายต่อตัวเรือที่กำลังสร้างหรือกำลังซ่อมและอยู่ล้อย 2 อู่

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 สินทรัพย์ของบริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2560

| ประเภทสินทรัพย์ | ที่ตั้ง | เนื้อที่ (ไร่-งาน-ตรว.) | มูลค่า ตามบัญชี (ล้านบาท) | ลักษณะ กรรมสิทธิ์ | ภาระผูกพัน |
|-------------------------|---|----------------------------|---------------------------------|----------------------|---------------------------------------|
| - อยู่ล้อย 1,2 | | - | 117.99 | บริษัท | อยู่ล้อย 1 และ 2 มีภาระจำนองกับธนาคาร |
| - อาคารและสิ่งปลูกสร้าง | 128 หมู่ 3 ถ.สุขสวัสดิ์ ต.แหลมฟ้าผ่า อ.พระสมุทรเจดีย์ จ.สมุทรปราการ | - | 121.91 | บริษัท | ไม่มี |
| - เครื่องจักรและอุปกรณ์ | | - | 60.05 | บริษัท | ไม่มี |
| - สิทธิการเช่าที่ดิน | | 20 ไร่ | - | เช่าระยะยาว | ไม่มี |
| - ที่ดิน | 142/1 หมู่ 4 ถ.สายบ้านท่าทองใหม่- บ้านบางสำโรง ต.ท่าทองใหม่ อ.กาญจนดิษฐ์ จ.สุราษฎร์ธานี | 23 ไร่ | 86.08 | บริษัท | ภาระจำนองกับธนาคาร |

วงเงินของภาระหลักประกันของทรัพย์สิน มีดังนี้

| | |
|-----------------------|--------------------------|
| - วงเงินเบิกเกินบัญชี | จำนวนเงิน 38.00 ล้านบาท |
| - วงเงินกู้ระยะสั้น | จำนวนเงิน 160.00 ล้านบาท |
| - วงเงินทรัสต์รีซีท | จำนวนเงิน 110.00 ล้านบาท |
| - วงเงินกู้ยืมระยะยาว | จำนวนเงิน 197.00 ล้านบาท |

4.2 สินทรัพย์ที่เข้ามาประกอบธุรกิจ

สัญญาเช่าช่วงที่ดินพร้อมท่าเรือและคลังสินค้า

| | |
|--------------------|--|
| ผู้เช่า | บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์ 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

บริษัทมีนโยบายลงทุนในธุรกิจที่เอื้อประโยชน์และเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจหลักของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

บริษัทมีเงินลงทุนในบริษัทย่อยคือ บริษัท เจนเนอรัล มารีน จำกัด จำนวน 4.89 ล้านบาท บริษัท อาซิมา มารีน จำกัด จำนวน 5.00 ล้านบาท และบริษัท อีโค มารีน จำกัด จำนวน 17.00 ล้านบาท

ในส่วนของนโยบายในการควบคุมดูแลบริษัทย่อย โดยบริษัทมีอำนาจควบคุมดูแลการบริหารงาน คือ

- บริษัท เจนเนอรัล มารีน จำกัด บริษัทมีสัดส่วนเงินลงทุน ร้อยละ 0.88 ของสินทรัพย์รวมของบริษัท
 - บริษัท อาซิมา มารีน จำกัด บริษัทมีสัดส่วนเงินลงทุน ร้อยละ 2.20 ของสินทรัพย์รวมของบริษัท
 - บริษัท อีโค มารีน จำกัด บริษัทมีสัดส่วนเงินลงทุน ร้อยละ 3.33 ของสินทรัพย์รวมของบริษัท
- (สัดส่วนเงินลงทุนบริษัทย่อยทุกบริษัทคิดตามวิธีการบันทึกบัญชีโดยวิธีราคาทุน)

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ในปี 2560 บริษัทฯไม่มีข้อพิพาททางกฎหมาย

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลที่สำคัญอื่น**ข้อมูลทั่วไป**

| | | |
|-------------------------------------|---|---|
| ชื่อบริษัทที่ออกหลักทรัพย์ | : | บริษัท เอเชีย มาร์ีน เซอร์วิส 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 การสร้างแท่นขุดเจาะ น้ำมัน เป็นต้น |
| เลขทะเบียนบริษัท | : | 0107538000185 |
| Home Page | : | http://www.asimar.com |
| ที่ตั้งสำนักงานใหญ่และที่ตั้งกิจการ | : | 128 หมู่ 3 ถ.สุขสวัสดิ์ ต. แหยมฟ้าผ่า อ. พระสมุทรเจดีย์ จ. สมุทรปราการ 10290 |
| โทรศัพท์ | : | 02-815-2060-7 |
| โทรสาร | : | 02-453-7213-4 |
| สาขาสุราษฎร์ธานี | : | 142/1 หมู่ 4 ถ. สายบ้านท่าทองใหม่- บ้านบางสำโรง ต. ท่าทองใหม่ อ. กาญจนดิษฐ์ จ. สุราษฎร์ธานี 84290 |
| โทรศัพท์ | : | 077-961-238 |
| โทรสาร | : | 077-961-239 |

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 อัครสันติชัย
- **เลขทะเบียนผู้สอบบัญชี** : ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 4891
- ผู้ตรวจสอบภายใน** : ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศรีฤกษ์
208/132 อาคารโพธิ์ทองทาวเวอร์ ถ.แจ้งวัฒนะ
แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กทม.
โทรศัพท์ 02-973-4908
- ที่ปรึกษากฎหมาย** : บริษัท เนติพัฒน์ จำกัด
827/1 ซ.ลาดพร้าว 87 แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ
กทม. 10240
โทรศัพท์ 02-935-9779
: CROSSROADS SOLUTION PTE LIMITED
1055/828-829 อาคารสเตท ทาวเวอร์ ชั้น 36 ถ.สีลม
แขวงสีลม เขตบางรัก กทม. 10500
โทรศัพท์ 02-630-8120-1