

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 : มีผลประกอบการตามเป้าหมายเป็นที่พอใจแก่ผู้ถือหุ้น
- พนักงาน : พัฒนาบุคลากร ให้โอกาสก้าวหน้าในงาน มีคุณภาพชีวิตที่ดี
- สิ่งแวดล้อมและชุมชน : ร่วมพัฒนาสิ่งแวดล้อมและรับผิดชอบต่อชุมชน

ความเป็นมา

บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์ 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 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 บริษัทได้รับการว่าจ้างให้ต่อเรือโดยสารกึ่งดำน้าพทยาปะการัง และเรือโดยสารคาคามาราน มูลค่างานรวมประมาณ 50 ล้านบาท และซ่อมคีนสภาพเรือตรวจการณ์ขนาดใหญ่ 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 ซึ่งเป็นเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาดใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีการต่อเรือขึ้นในประเทศไทยให้กับ GATI LIMITED ประเทศอินเดีย โดยมีระยะเวลาการทำงานตั้งแต่ปี 2549 งานประกอบเฉพาะตัวเรือแล้วเสร็จในปี 2550 และส่งมอบในเดือนมกราคม 2552 นอกจากนี้ บริษัทได้ลงนามในสัญญาอีก 2 ฉบับ คือสัญญาดัดแปลงเรือจากเรือคอนเทนเนอร์เป็นเรือสนับสนุนงานนอกชายฝั่งของ SERBA PACIFIK SDN.BHD จากประเทศมาเลเซีย และสัญญาต่อเรือสำรวจปิโตรเลียมกับ ALMANSOORI PRODUCTION SERVICE LLC. จากประเทศสหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์

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 บริษัทได้ลงนามในสัญญางานต่อเรือสนับสนุนงานได้น้ำนอกชายฝั่ง ขนาดความยาว 60 เมตร กับ K.A. AL-GOSAIBI DIVING AND MARINE SERVICES COMPANY จากราชาอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย

บริษัทได้เริ่มดำเนินการจัดทำมาตรฐานระบบอาชีวอนามัยและความปลอดภัย OHSAS 18001 ซึ่งอยู่ในระหว่างการดำเนินการตามกฎหมายเกณฑ์ต่างๆของระบบ

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

ชีวภาพเพื่อแจกจ่ายเกษตรกร ทำให้พืชพันธุ์มีประโยชน์ต่อชุมชนมากกว่าการทิ้งแบบสูญเปล่า 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 มีการวางกระดูกงูเรือสนับสนุนงานไต้หนานอกชายฝั่ง ขนาดความยาว 60 เมตร ของ K.A. AL-GOSAIBI DIVING AND MARINE SERVICES COMPANY จากราชาอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย

วันที่ 28 กันยายน 2552 ได้ลงนามในสัญญางานซ่อมใหญ่เรือสำรวจประมงมทิดล 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 ส่งมอบเรือสำรวจประมงมทิดลของกรมประมง ที่เข้าซ่อมใหญ่รวมระยะเวลา 6 เดือน

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

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

บริษัทเริ่มโครงการการวิจัยและพัฒนา 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 Transshipment Barge Inter 7 จำนวน 1 ลำ ของบริษัท 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 ของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด

วันที่ 15 ตุลาคม 2554 ลงนามในสัญญากับบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด และบริษัท เซฟรอน ออฟชอร์ ประเทศไทย จำกัด ทำโครงการ Typhoon Evacuation ในการให้บริการท่าเทียบเรือ และขนส่งที่ทำเทียบกรณีมีเหตุภัยฉุกเฉิน

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

วันที่ 22 ธันวาคม 2554 จัดพิธีการปล่อยเรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 30 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ และ เรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 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 โครงการรักษ้ำพระยา/ป่าสัก กิจกรรมจัดเก็บผักตบชวา วัชพืชลอยน้ำรวมทั้งขยะมูลฝอย การเผ่าระวังและตรวจสอบคุณภาพน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาพื้นที่ จ.พระนครศรีอยุธยา จ.ปทุมธานี และ จ.นนทบุรี เรียบร้อยแล้ว

บริษัท อีโค มารีน จำกัด ได้งานจากหน่วยพัฒนาเคลื่อนที่ 51สำนักงานพัฒนาภาค 5 หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา ให้เข้าดำเนินการพัฒนาพื้นที่บริเวณคลองหกวา อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานีอย่างเร่งด่วนโดยการนำเรือที่ใช้ในการจัดเก็บวัชพืช ผักตบชวาและขยะมูลฝอย เข้าใช้งานในพื้นที่ดังกล่าวในระหว่างวันที่ 4-6 พฤศจิกายน2554 มูลค่างาน 130,000 บาท โครงการดังกล่าวเป็นการช่วยให้น้ำในคลองหกวาสามารถระบายได้สะดวกมากยิ่งขึ้น และขจัดปัญหาการเน่าเหม็นของขยะมูลฝอย บรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน

ปี 2555 วันที่ 4 กรกฎาคม 2555ได้ลงนามในสัญญาต่อเรือ 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 มีการส่งมอบเรือสนับสนุนงานใต้น้ำนอกชายฝั่ง (ADAMS NOMAD) ของ K.A.AL-GOSAIBI DIVING AND MARINE SERVICES COMPANY จากราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย

บริษัท อีโค มารีน จำกัด วันที่ 16 มิถุนายน 2556 ได้รับงานขุดลอกทำเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน 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 ล้านเหรียญสหรัฐฯ

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 อีโค 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

วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ลงนามในสัญญาต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 3 ลำ ของกรมโยธาธิการและผังเมือง กรุงเทพมหานคร ระยะเวลาโครงการ 8 เดือน มูลค่างาน 37.48 ล้านบาท

บริษัท เจนเนอรัล มารีน จำกัด วันที่ 21 ธันวาคม 2558 ได้จดทะเบียนเปลี่ยนชื่อบริษัท จากเดิมชื่อ บริษัท เจนเนอรัล คลังสินค้า 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 เพิ่มสาขาเพื่อขยายงานและรองรับงานในภาคใต้ มูลค่ารวม 130 ล้านบาท

วันที่ 26 สิงหาคม 2559 ลงนามในสัญญาต่อเรือลำเลียง ขนาด 2500 เดทเวทตัน จำนวน 6 ลำ ของบริษัท วีรวรรณ จำกัด ระยะเวลาโครงการ 1 ปี มูลค่างาน 99.00 ล้านบาท

วันที่ 6 กันยายน 2559 พิธีวางกระดูกงูเรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 50 เมตริกตันของการทำเรือแห่งประเทศไทย

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

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

บริษัท อีโค 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 กรุงเทพมหานคร 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

ปี 2560 วันที่ 19 มกราคม 2560 มีพิธีส่งมอบเรือโครงการต่อเรือลำเลียง (Lighter 2,500 DWT) ของบริษัท วีรวรรณ จำกัด ชุดที่ 1 VC 23 และ VC 24 และทำพิธีวางกระดูกงูสำหรับชุดที่ 3 เรือ VC 27 และ VC 28

วันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2560 ได้รับรางวัลบริษัทจดทะเบียนด้านผลการดำเนินงานยอดเยี่ยม Market Capitalization ไม่เกิน 3,000 ล้านบาท จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

วันที่ 8 เมษายน 2560 มีพิธีส่งมอบเรือลำเลียง ขนาด 2,500 เดทเวตัน ชุดที่ 2 VC 25 และ VC 26 ของ บริษัท วีรวรรณ จำกัด

วันที่ 31 สิงหาคม 2560 ส่งมอบงานโครงการต่อเรือลำเลียง ขนาด 2,500 เดทเวตัน ชุดที่ 3 VC 27 และ VC 28 ของบริษัท วีรวรรณ จำกัด

วันที่ 15 กันยายน 2560 พิธีเปิดอุสาหสาหุราษุรฐาณือยงเป็นทงการ

วันที่ 20 กันยายน 2560 ได้รับการรับรองระบบจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 Version 2004 จาก Lloyd's Register Quality Assurance

วันที่ 28 กันยายน 2560 มีพิธีการปล่อยเรือลงน้ำสำหรับงานโครงการเรือทักลากจูงขนาดกำลังดูด 50 เมตริกตัน (เรือท่าเรือ 304) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย

วันที่ 24 ตุลาคม 2560 ส่งมอบเรือทักลากจูงขนาดกำลังดูด 50 เมตริกตัน (เรือท่าเรือ 304) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย มูลค่างาน 398.30 ล้านบาท

บริษัท อีโค มารีน จำกัด วันที่ 25 เมษายน 2560 ลงนามในสัญญาต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช พร้อมเครื่องช่วยย่อยสับ จำนวน 2 ลำ ของโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสกลนคร ระยะเวลาโครงการ 180 วัน มูลค่างานทั้งสิ้น 20.57 ล้านบาท

วันที่ 14 มิถุนายน 2560 พิธีวางกระดูกงู สำหรับต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 2 ลำ ของโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสกลนคร

วันที่ 23 ตุลาคม 2560 ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืชขนาด 60 ตัน/ชั่วโมง พร้อมเครื่องช่วยย่อย จำนวน 2 ลำ ต่อโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสกลนคร

วันที่ 25 เมษายน 2560 ลงนามในสัญญาต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช พร้อมเครื่องช่วยย่อยสับ จำนวน 2 ลำ ของโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสกลนคร ระยะเวลาโครงการ 180 วัน มูลค่างานทั้งสิ้น 20.57 ล้านบาท

วันที่ 14 มิถุนายน 2560 พิธีวางกระดูกงู สำหรับต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 2 ลำ ของโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสกลนคร

วันที่ 23 ตุลาคม 2560 ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืชขนาด 60 ตัน/ชั่วโมง พร้อมเครื่องช่วยย่อย จำนวน 2 ลำ ต่อโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสกลนคร

ปี 2561 วันที่ 25 มกราคม 2561 ลงนามในสัญญารับเหมางานโครงสร้างเหล็ก โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรสะเดา จังหวัดสงขลา กับบริษัท เพาเวอร์ไลน์ เอ็นจิเนียริง จำกัด (มหาชน) มูลค่างาน 27.63 ล้านบาท

วันที่ 6 กรกฎาคม 2561 ลงนามในสัญญาดำเนินการติดตั้งโครงสร้างเหล็กสำหรับส่วนขยายสนามบินสุวรรณภูมิ โครงการ CC1/2 กับ บริษัท โซน่า สเตท คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริง (ประเทศไทย) จำกัด ระยะเวลาโครงการ 9 เดือน มูลค่างาน 35.59 ล้านบาท

บริษัท อีโค มารีน จำกัด วันที่ 19 มกราคม 2561 ลงนามในสัญญาต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 1 ลำ ของโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสกลนคร ระยะเวลาโครงการ 180 วัน มูลค่างานทั้งสิ้น 6.70 ล้านบาท

วันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2561 ลงนามในสัญญาต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 3 ลำ ของโยธาธิการและผังเมือง กรุงเทพมหานคร ระยะเวลาโครงการ 240 วัน มูลค่างานทั้งสิ้น 25.30 ล้านบาท

วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2561 พิธีวางกระดูกงูเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช ของโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดสกลนคร จำนวน 1 ลำ และของกรุงเทพมหานคร จำนวน 3 ลำ

วันที่ 19 กรกฎาคม 2561 ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 1 ลำ ต่อโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสกลนคร

เดือน กันยายน-ตุลาคม 2561 ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 3 ลำ ต่อโยธาธิการและผังเมืองกรุงเทพมหานคร

ผลงานและเหตุการณ์สำคัญของบริษัทในปี 2562

บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิส จำกัด(มหาชน)	
วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562	ลงนามในสัญญาต่อเรือเก็บขยะ จำนวน 1 ลำ ของ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ระยะเวลาโครงการ 135 วัน มูลค่างานทั้งสิ้น 5.80 ล้านบาท
วันที่ 30 เมษายน 2562	ลงนามในสัญญาต่อเรือโดยสารอูมิเนียมปรับอากาศ จำนวน 4 ลำ ของ บริษัท เรือด่วน เจ้าพระยา จำกัด ระยะเวลาโครงการ 140 วัน มูลค่างานทั้งสิ้น 58.20 ล้านบาท
วันที่ 23 พฤษภาคม 2562	ส่งมอบงานโครงเหล็กโครงการก่อสร้างด้านศุลกากรสะเดา จังหวัดสงขลา กับบริษัท เพาเวอร์ไลน์ เอ็นจิเนียริง จำกัด (มหาชน)
วันที่ 31 พฤษภาคม 2562	ส่งมอบงานติดตั้งโครงสร้างเหล็กสำหรับส่วนขยายสนามบินสุวรรณภูมิ โครงการ CC1/2 กับ บริษัท ไข่น้ำ สเตท คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริง (ประเทศไทย) จำกัด
วันที่ 9 สิงหาคม 2562	ส่งมอบเรือเก็บขยะ จำนวน 1 ลำ ของ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด
วันที่ 25 สิงหาคม 2562	พิธีวางกระดูกงูเรือโดยสารอูมิเนียมปรับอากาศ จำนวน 4 ลำ ของ บริษัท เรือด่วน เจ้าพระยา จำกัด
บริษัท อีโค มารีน จำกัด	
วันที่ 14 สิงหาคม 2562	ลงนามในสัญญาต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 2 ลำ ของโยธาธิการและผังเมือง กรุงเทพมหานคร ระยะเวลาโครงการ 240 วัน มูลค่างานทั้งสิ้น 15.65 ล้านบาท
วันที่ 11 กันยายน 2562	ลงนามในสัญญาต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 1 ลำ ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ ระยะเวลาโครงการ 90 วัน มูลค่างานทั้งสิ้น 6.99 ล้านบาท
วันที่ 17 กันยายน 2562	พิธีวางกระดูกงูเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่
วันที่ 17 ตุลาคม 2562	พิธีวางกระดูกงูเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช ของโยธาธิการและผังเมือง กรุงเทพมหานคร
วันที่ 29 พฤศจิกายน 2562	ลงนามในสัญญาจัดหารถกระเช้าไฟฟ้าชนิด 6 ล้อ จำนวน 1 คัน ให้กับเทศบาลตำบลคลองตำหรุ มูลค่า 3.89 ล้านบาท
วันที่ 9 ธันวาคม 2562	ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่

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

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

ปัจจุบันบริษัทได้รับการรับรองคุณภาพมาตรฐาน ISO 9001 ครอบคลุมทั้งด้านการต่อเรือใหม่และการซ่อมเรือ ได้รับการรับรองอาชีวอนามัยและความปลอดภัยมาตรฐาน ISO 45001 และได้รับการรับรองการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมมาตรฐาน ISO 14001 ปัจจุบันบริษัทมีอยู่ลอยทั้งหมด 2 อยู่ ซึ่งรองรับเรือขนาด 5,000 เดทเวทตัน ถึง 20,000 เดทเวทตัน ตามลำดับ โดยมุ่งเน้นการซ่อมเรือขนาดกลางขึ้นไป หรือลูกค้าที่ต้องการคุณภาพสูงและส่งมอบตรงเวลา บริษัทมีกำลังการผลิตโดยประมาณของงานซ่อมเรือ 75 ลำ/ปี และงานต่อเรือขนาด 7,000-10,000 เดทเวทตัน 2 ลำ/ปี นอกจากนี้บริษัทยัง

สามารถก่อสร้างงานทางวิศวกรรมอื่นๆ 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 ดำเนินธุรกิจเป็นผู้รับเหมางานซ่อมเรือ ให้กับบริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) เนื่องจากตลาดมีความต้องการบุคลากรด้านนี้เป็นจำนวนมาก และบริษัท มีความประสงค์จะพัฒนาฝีมือแรงงานเพื่อให้ได้ผลงานตามมาตรฐานของสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society)

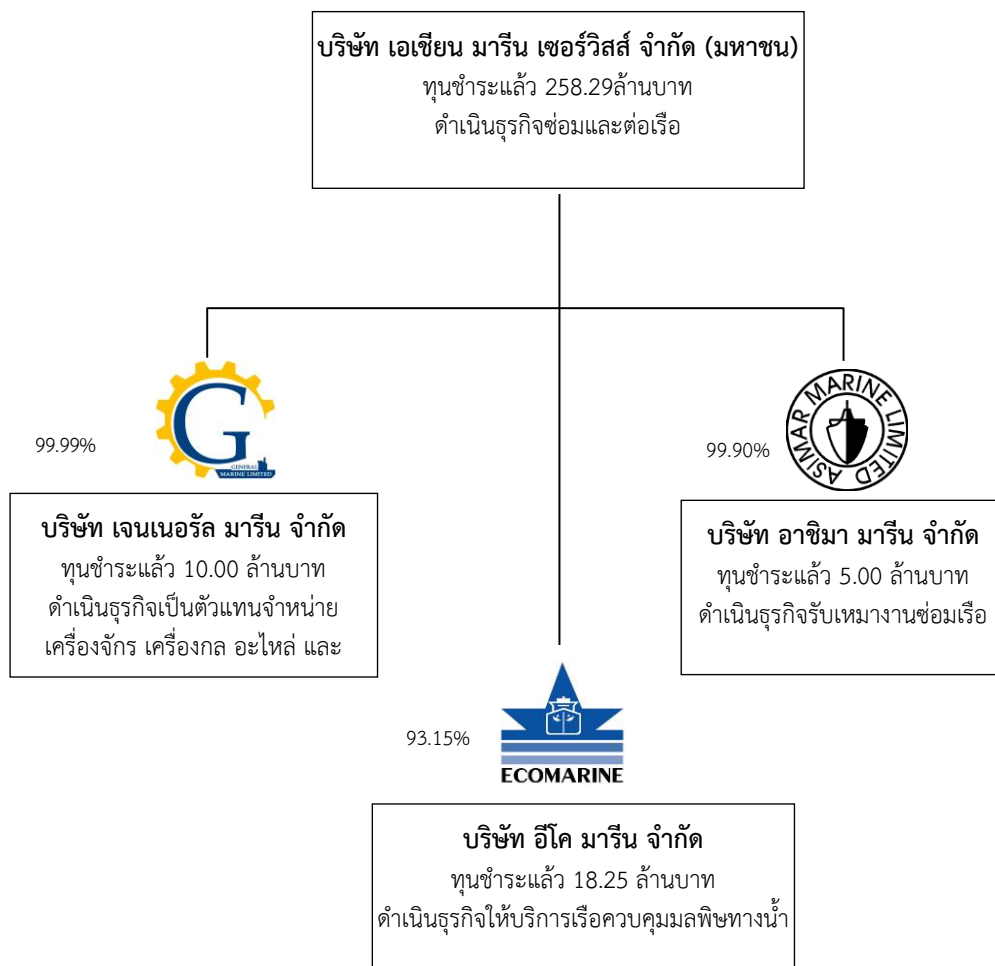
บริษัท อีโค มารีน จำกัด

บริษัท อีโคมารีน จำกัด เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิส 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 2562



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 โครงสร้างรายได้ ณ 31 ธันวาคม 2562

โครงสร้างรายได้รวมของบริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์ จำกัด (มหาชน) บริษัทย่อยและบริษัทร่วม มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ประเภทรายได้	2562		2561		2560	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
รายได้ซ่อมเรือ	364.92	82.79	420.79	80.17	401.88	56.98
รายได้ต่อเรือ	44.70	10.14	39.65	7.55	265.08	37.59
รายได้รับจ้างของบริษัทย่อย	21.00	4.77	55.70	10.61	24.52	3.48
รายได้อื่น *	10.15	2.30	8.76	1.67	13.78	1.95
รวม	440.77	100.00	524.90	100.00	705.26	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 อยู่ลอยรูปตัวยู (U Groove) จำนวน 2 อยู่ 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 เซลล์ (ประเทศไทย) จำกัด, กรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
2. เรือบรรทุกน้ำมัน 800 ตัน	6 ลำ	บริษัท น้ำมัน ที.พี.ไอ. จำกัด
3. เรือสำรวจสายเคเบิลใต้น้ำ	1 ลำ	บริษัท คาลิฟา อัลโกไซบี ไดวิ่ง 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 เซมิซันมารีน 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	2 ลำ 6 ลำ 6 ลำ	บริษัท ทะเลไทยขนส่ง 2 จำกัด บริษัท อ่างทองชูการ์เทอร์มินัล จำกัด บริษัท วีรวรรณ จำกัด
13. เรือสนับสนุนงานได้น้ำนอกชายฝั่ง ขนาด 60 เมตร	1 ลำ	K.A.AL-GOSAIBI DIVING AND MARINE SERVICES COMPANY
14. เรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน	1 ลำ	การทำเรือสีห์นิลล์แห่งประเทศไทยกัมพูชา
15. เรือวางทุ่นพร้อมเครนขนาดยกน้ำหนักไม่น้อยกว่า 12 เมตริกตัน	1 ลำ	การทำเรือแห่งประเทศไทย
16. เรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 50 เมตริกตัน	1 ลำ	การทำเรือแห่งประเทศไทย/ทำเรือแหลมฉบัง
17. เรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช	18 ลำ	กรมโยธาธิการและผังเมือง กรุงเทพมหานคร, กรมโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดสกลนคร, กรมโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนครปฐม และองค์การบริหารส่วนจังหวัดฉะเชิงเทรา และองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ รับสัญญา ต่อเรือจาก บริษัท อีโค มารีน จำกัด
18. เรือเก็บขยะ	1 ลำ	บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด
19. เรือโดยสารอูมิเนียมปรับอากาศ	4 ลำ	บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด

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

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

อุปกรณ์ที่สำคัญ

1. อู้อยู่ 2 อู้อยู่ สามารถรับเรือขนาด 5,000 เดทเวทตัน ถึง 20,000 เดทเวทตัน

อู้อยู่	ขนาดอู้อยู่	การยกตัว	ขนาดเรือสูงสุด	เครนอู้อยู่
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. สร้างโรงพ่นกรดสำหรับแผ่นเหล็กขนาด กว้าง 2.4 ม. ยาว 10 ม.	1 โรง
5. ปันจันเคลื่อนที่ (Dock knight) ในอุ้งลอย 2 สำหรับงานพ่นสี พ่นทราย	1 ชุด
6. Gantry Crane ขนาด 5 ตัน สำหรับระบบโลจิสติกส์ของชิ้นงานเหล็กในโรงประกอบ	6 ตัว
7. เครื่องฉีดน้ำแรงดันสูง (Hydro Blast)	2 ชุด
8. Tower Crane ขนาด 15 ตัน สำหรับระบบโลจิสติกส์	1 ตัว

อุปกรณ์ต่างๆ ข้างต้นนำมาให้บริการงานโดยทั่วไปดังนี้

งานตัวเรือ	งานเครื่องกล/ งานไฟฟ้า	งานทดสอบโดยไม่ทำลาย
งานทำความสะอาด - งานพ่นทราย/พ่นกรด - งานฉีดน้ำแรงดันสูง - งานทำความสะอาดถังน้ำมัน - งานสมอ,โซ่สมอ และงานพ่นสี	งานเครื่องจักรใหญ่/เครื่องไฟฟ้า งานซ่อมหม้อน้ำ งานใบจักร งานเพลลาใบจักร 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 เหมาะสำหรับดำเนินธุรกิจต่อซ่อมเรือ

- **คลังสินค้าทัณฑ์บน**

บริษัทได้รับอนุมัติให้จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนจากกรมศุลกากร ซึ่งทำให้บริษัทได้รับผลประโยชน์จากภาษีนำเข้าวัตถุดิบโดยได้รับยกเว้นอากรนำเข้าวัสดุอุปกรณ์ เพื่อใช้ในการซ่อมเรือและต่อเรือสำหรับเรือเดินทะเลที่มีขนาดเกิน 15 ตัน กรอสขึ้นไป 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 มาตรฐาน OHSAS 18001 และ มาตรฐาน ISO 14001 และการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการบริหารให้ มีประสิทธิภาพและรวดเร็ว ทั้งยังได้เพิ่มศักยภาพและพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิต เพื่อการสร้างผลงานเป็นที่ยอมรับของสมาคมจัดชั้นเรือ 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 ครอบคลุมทั้งด้านการต่อเรือและการซ่อมเรือ
3. บริษัทได้สร้างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ในการเสนอราคาและควบคุมต้นทุน ทำให้บริการลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น
4. บริษัทดำเนินธุรกิจทั้งต่อเรือและซ่อมเรือ จึงสามารถให้บริการหลังการขายแบบครบวงจรแก่ลูกค้าต่อเรือในการซ่อมแซมบำรุงรักษาหรือดัดแปลงเรือหลังส่งมอบด้วย
5. บริษัทมีประสบการณ์ในการต่อเรือและการดัดแปลงเรือ (Conversion) หลากหลายประเภทมายาวนาน นอกจากนี้บริษัทยังมีพันธมิตรเรือต่างประเทศในการพัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัย
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 มีการนำอุปกรณ์ที่ทันสมัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 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 จะดำเนินการศึกษาข้อมูลด้านเทคนิคเพื่อกำหนดต้นทุนและราคาเพื่อให้สามารถประมาณงานได้

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 เจ้าหน้าที่การตลาดจะออกไปพบเจ้าของเรือ หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องโดยตรง ซึ่งจะเป็นลูกค้าในประเทศ โดยทั่วไปบริษัทจะเน้นการติดต่อลูกค้าโดยตรงเป็นหลัก

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

- ความน่าเชื่อถือในธุรกิจตัวแทน
- ตลาดและฐานลูกค้าของตัวแทน
- ผลการดำเนินงานและประสิทธิภาพที่ผ่านมาของตัวแทน

- **การต่อเรือ**

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

ภาวะการแข่งขันและแนวโน้มอุตสาหกรรม

ภาพรวมอุตสาหกรรม

ในปี 2562 กองเรือโลกขยายตัวสุทธิร้อยละ 3.88 และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.07 โดยมีอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรืออยู่ที่ ร้อยละ 2.72 จากสภาพเศรษฐกิจและสถานการณ์ความกดดันทางการเงินทั้งต่อผู้ซื้อ และผู้ต่อเรือ การส่งมอบเรือใหม่ในปี 2562 นั้นคงที่เมื่อเทียบกับการส่งมอบเรือในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา โดยมีการส่งมอบเรือใหม่ เพิ่มขนาดระวางรวมที่ 40.82 ล้านเดทเวทตัน

ในสภาพตลาดปัจจุบันมีจำนวนเรือที่มากเกินไปความต้องการและปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ที่ลดลงสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำและขาดแคลนแหล่งเงินทุน รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงด้านกฎเกณฑ์ที่อาจส่งผลให้เรือใหม่เหล่านั้นล้าสมัยก่อนกำหนด อัตราการส่งมอบเรือล่าช้า และ อัตราการรีไซเคิลเรือที่เพิ่มขึ้นจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ และความกดดันทางกฎเกณฑ์ เศรษฐกิจ รวมทั้งตลาดค่าระวางซึ่งเป็นปัจจัยหลักในการส่งเรือไปรีไซเคิล ยิ่งตลาดการขนส่งสินค้าซบเซามากเท่าไรปริมาณเรือ ไปสู่เพื่อรีไซเคิลก็ยังมีเพิ่มมากขึ้น

เรือประมาณร้อยละ 12.77 ของกองเรือโลก (ขนาดระวางรวม 111.24 ล้านเดทเวทตัน) จะอายุเกิน 20 ปี ในระหว่างปี 2563 ถึงปี 2566 หากไม่มีการรีไซเคิลเรือจนถึงสิ้นปี 2566 เจ้าของเรือเหล่านี้จะต้องเผชิญความกดดันทางการเงินอย่างมากเนื่องจากต้องทำตามกฎเกณฑ์ใหม่ที่กำลังจะถูกบังคับใช้ซึ่งต้องใช้เงินทุนสูง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความท้าทายของตลาดการขนส่งสินค้าในช่วงปี 2563 ถึงปี 2566 เรือเหล่านี้จำนวนมากถูกบังคับให้ต้องขายเพื่อรีไซเคิลในทวีปเอเชีย

เรือสั่งต่อใหม่ขนาดระวางบรรทุกประมาณร้อยละ 9.31 (ขนาดระวางรวม 81.34 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดการส่งมอบภายในสิ้นปี 2566 แต่การขาดแคลนเงินทุนประกอบกับการที่ผู้ต่อเรือส่งมอบเรือเหล่านี้ล่าช้า อาจจะทำให้ตัวเลขอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือใหม่ดังกล่าวอยู่ในระดับที่สูง ซึ่งจะช่วยชะลอเวลาส่งมอบเรือใหม่เข้ามาในตลาดระวางเรือ

สรุปข้อมูลกองเรือโลก ณ สิ้นปี 2562 และประมาณการจำนวนกองเรือ เพิ่มขึ้น-ลดลง ภายในปี 2566

ขนาดเรือ	จำนวนเรือ ณ สิ้นปี 2562		เรือต่อใหม่ ส่งมอบภายในปี 2566		เรือที่อายุเกิน 20 ปี ปลดระวาง ช่วงปี 2563- ปี 2566	
	ลำ	ล้านเดท เวทตัน	ลำ	ล้านเดท เวทตัน	ลำ	ล้านเดท เวทตัน
เคปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดทเวทตัน)	2,085	376.58	211	44.93	162	30.17
ปานาแมกซ์ (70,000-90,000 เดทเวทตัน)	2,316	183.43	227	18.71	409	30.55
ซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ (40,000-70,000 เดทเวทตัน)	3,688	205.08	217	13.06	617	30.75
แฮนด์ไซส์ (10,000-40,000 เดทเวทตัน)	3,989	108.34	155	4.64	801	19.76

ที่มา: Clarksons Research

ผลกระทบจากกฎเกณฑ์จะทำให้มีการรีไซเคิลเรือต่าง ๆ มากขึ้นในปี 2563 IMO 2020 จะส่งผลให้มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ค่ากำมะถันต่ำ ซึ่งมีราคาสูงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ยกเว้นเจ้าของเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่า มลพิษทางอากาศและปริมาณฝนกรดจากการปล่อยก๊าซเสียสู่ชั้นบรรยากาศ ผลกระทบของ IMO 2020 หลัก ๆ มีดังต่อไปนี้

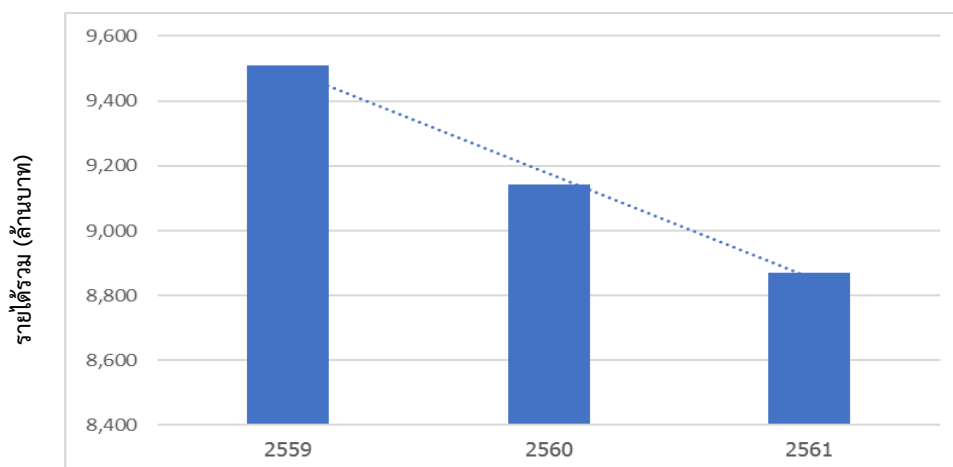
- เรือเก่าต่าง ๆ ต้องประสบปัญหาไม่ว่าจะเลือกติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันที่มีต้นทุนที่สูง หรือเลือกที่จะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำกับเครื่องยนต์เก่าของเรือ เรือเก่าที่จะมีอายุครบ 20 ปี 25 ปี และ 30 ปี ในปี 2563 จะต้องประสบปัญหาจากต้นทุนที่สูงมากไม่ว่าจะเป็นต้นทุนจากการทำการสำรวจเรือพิเศษ ต้นทุนจากการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ และต้นทุนจากการปฏิบัติตาม IMO 2020 ให้ทันตามกำหนด กองเรือโลกมีเรือเก่าประมาณ 69.78 ล้านเดเวทตัน ซึ่งคงต้องทดลองใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ และน้ำมันดีเซลกับเครื่องยนต์ที่ ถูกออกแบบมาเพื่อใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง การทดลองใช้น้ำมันแบบใหม่ดังกล่าวอาจทำให้เรือเสียหรือ เกิดความล่าช้าอย่างมาก ดังนั้น ลูกค้าก็อาจจะลังเลที่จะเลือกใช้เรือเก่าเหล่านั้นต่อไป
- เรือที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำจะแล่นได้อย่างประหยัดที่ความเร็วต่ำ เนื่องจากความแตกต่างระหว่างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง (HSFO) กับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ (LSFO) นั้นอยู่ที่ 300 เหรียญสหรัฐ ต่อตันหรือมากกว่า ประกอบกับผลกระทบของ IMO 2020 ตามที่กล่าวข้างต้น จะส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมในระดับที่ทำให้การวางเรือเพิ่มขึ้นอย่างมาก
- มีเรือขนส่งสินค้าแห่งกองจำนวน 1,254 ลำคิดเป็นปริมาณ 191.34 ล้านเดเวทตันที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน โดยจำนวน 1,068 ลำคิดเป็นปริมาณ 159.51 ล้านเดเวทตันเป็นการติดตั้งบนเรือที่มีอยู่ และจำนวน 186 ลำ คิดเป็นปริมาณ 31.83 ล้านเดเวทตันเป็นการติดตั้งบนเรือส่งต่อใหม่ ตามข้อมูลของ Clarksons เมื่อสิ้นปี 2562 จากจำนวนเรือขนส่งสินค้าของโลกรวมทั้งหมด 12,868 ลำ หรือปริมาณ 954.77 ล้านเดเวทตัน รวมเรือส่งต่อใหม่จนถึงสิ้นปี 2566 ปริมาณ 191.34 ล้านเดเวทตันหรือคิดเป็นร้อยละ 20.04 สำหรับเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันจะมีการปล่อยน้ำเสียที่อาจมีการปนเปื้อนจากการสกัดกำมะถัน ไนโตรเจน และของเสียอื่น ๆ ออกและทิ้งลงสู่ทะเลและมหาสมุทร จึงเป็นการเปลี่ยนจากการปล่อยของเสียออกสู่อากาศเป็นการปล่อยของเสียลงทะเลแทน
- คำถามคือบริษัทกลั่นน้ำมันรายใหญ่ของโลกจะผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงเพื่อรองรับเจ้าของเรือส่วนน้อยหรือไม่ และหากผลิตบริษัทกลั่นน้ำมันเหล่านั้นจะต้องจัดหาและแยกโรงกลั่น บ่อเก็บ ท่อส่ง และพาหนะขนส่ง (เรือ ท้องแบน/เรือขนส่งน้ำมันขนาดเล็ก) เพื่อรองรับเจ้าของเรือที่เลือกที่จะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง เมื่อคำนึงถึงต้นทุนต่อประโยชน์ที่ได้แล้วนั้น บริษัทกลั่นน้ำมันเหล่านั้นอาจจะพิจารณากำหนดน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงไม่ต่ำกว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ และอาจจะสูงกว่าเล็กน้อยด้วยซ้ำในช่วงครึ่งหลังของปี 2563
- เรือที่มีแผนหรือกำลังจะติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันต้องเผชิญกับความท้าทายต่าง ๆ กล่าวคือ การห้ามใช้เครื่องดักจับเขม่าควันแบบระบบเปิด (open loop) ในขณะที่เทียบท่า การตรวจวัดแก๊สเสียที่ปล่อยออกมาอย่างเข้มงวดเพื่อให้แน่ใจได้ว่าเครื่องดักจับเขม่าควันที่ใช้ซึ่งยังไม่มีมาตรฐานในการตรวจวัดแต่อย่างใด สามารถปล่อยกำมะถันออกสู่ชั้นบรรยากาศได้น้อยที่สุดรวมถึงไม่ก่อกวนระบบท่อไอเสีย และท่อไอเสียส่วนท้าย (Hydex.com ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญได้นำระบุม่าจะมีการออกกฎควบคุมเรื่องท่อไอเสียได้นำของเรือที่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน) การติดตั้งเครื่องสูบน้ำขนาดใหญ่เพื่อสร้างแรงดันน้ำในระบบของเครื่องดักจับเขม่าควันทำให้ต้องใช้เครื่องทำไฟฟ้าถึงสองเครื่องในระหว่างที่อยู่ในทะเลแทนที่จะใช้เพียงแค่หนึ่งเครื่องตามปกติ อะไหล่ การซ่อมแซม และการบำรุงรักษาของระบบเครื่องดักจับเขม่าควัน รวมไปถึงแรงงานที่ต้องใช้ในการดูแลเครื่องดักจับเขม่าควันดังกล่าว จะทำให้มีต้นทุนเพิ่มขึ้น
- สำหรับเจ้าของเรือ ที่เลือกที่จะไม่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันและเลือกที่จะเปลี่ยนไปใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำแทน จะต้องกังวลว่าจะมีน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำเพียงพอต่อความต้องการหรือไม่ รวมถึงการเข้าถึงของน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำต่างประเภทที่นำมาผสมเข้าด้วยกัน การทำความสะอาดถังน้ำมันโดยการเก็บน้ำมัน MGO เพียงเล็กน้อยไว้ในถังน้ำมันที่ว่างเพื่อใช้ในการกำจัดเศษน้ำมันที่ตกค้างของน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูง และเตรียมการโดยทำการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2562) ลงในถังน้ำมันที่ว่างอยู่ รวมไปถึงการมีแนวทางการปฏิบัติงานที่ชัดเจนเพื่อให้คนประจำเรือทราบถึงการจัดเก็บ การรับ และการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ เป็นต้น

- ถึงแม้ว่าจะมีการกล่าวถึงการนำก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquefied Natural Gas : LNG) มาใช้เป็นเชื้อเพลิงให้แก่เรือขนส่ง ซึ่งจะตอบโจทย์ทั้งด้านการลดค่าการปล่อยแก๊สเสียออกสู่ชั้นบรรยากาศได้เป็นอย่างดี แต่เจ้าของเรือจำเป็นต้องเปลี่ยนหรือดัดแปลงเครื่องยนต์ของเรือให้รองรับเชื้อเพลิงชนิดนี้ และต้องดัดแปลงเรือให้มีพื้นที่สำหรับติดตั้งถังบรรจุก๊าซเหลวให้เพียงพอต่อการใช้งานอีกด้วย นอกเหนือจากนี้เจ้าของเรือในประเทศไทยยังมีข้อกังวลถึง supply chain ของ LNG ว่าจะมีรองรับการใช้งานของผู้ใช้ได้เพียงพอหรือไม่

ภาพรวมของสถานการณ์ของอุตสาหกรรมเรือ ในช่วงปี 2562 ถึงปี 2563 มีความพยายามในการปรับตัวให้รอดพ้นวิกฤติ มีการปรับโครงสร้างบริษัททั้งลดขนาด และควบรวมกิจการเพื่อความอยู่รอด เช่น มิตรชัย อีแอนด์เอส โฮลดิ้งส์ บริษัทต่อเรือในญี่ปุ่นที่กำลังประสบปัญหาสภาพคล่องอย่างรุนแรง ประกาศปลดพนักงาน พร้อมทั้งลดการผลิต รวมทั้งขายสินทรัพย์ เป็นส่วนหนึ่งของการปรับโครงสร้างครั้งใหญ่นำไปสู่การผนวกและควบรวมกิจการกันมากขึ้นในอุตสาหกรรมต่อเรือในญี่ปุ่นที่เผชิญหน้ากับการแข่งขันอย่างดุเดือดจากเกาหลีใต้ ซึ่งอุตสาหกรรมในเกาหลีใต้เองก็มีการควบรวมสองกิจการ บริษัทต่อเรือขนาดใหญ่ คือ บริษัท ฮุนได เซฟวี อินดัสทรีส์ และ บริษัท แดว ซิปปิงแอนด์มาร์ติน หลังควบรวมกิจการกลายเป็นบริษัทต่อเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก ครองส่วนแบ่งตลาดโลกมากกว่า 20% การควบรวมกิจการจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยจะช่วยแก้ปัญหาสมรรถนะล้นเกิน ลดการลงทุนในสาขาที่ซ้ำซ้อน ปรับปรุงการบริหารงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งส่งผลดีในแง่การประหยัดต่อขนาด และการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีและความเชี่ยวชาญ ในขณะที่บริษัทต่อเรือในจีนก็ใช้วิธีการควบรวมกิจการ เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาดและความสามารถในการแข่งขัน China Shipbuilding Industry Corporation และ China State Shipbuilding Corporation Limited ซึ่งเป็นบริษัทยักษ์ใหญ่อุตสาหกรรมต่อเรือของจีน ประกาศควบรวมกิจการ บริษัทที่จะเกิดขึ้นหลังการควบรวมกิจการจะมีสถาบันวิจัย วิศวกรรม และบริษัทจดทะเบียนรวม 147 แห่ง โดยมีสินทรัพย์รวม 1.1229 แสนล้านดอลลาร์ และมีพนักงาน 310,000 คน บริษัทใหม่ดังกล่าวจะมีเรือต่อเรือ และซ่อมเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก พร้อมกับมีสถาบันวิจัยและพัฒนาที่ครบวงจรที่สุด ซึ่งจะทำให้การผลิตเรือได้มาตรฐานระหว่างประเทศ

ภาวะการแข่งขันและแนวโน้มอุตสาหกรรมในประเทศ

ภาพรวมของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศไทย ตลาดโดยรวมหดตัวลงจากปี 2561 ซึ่งเป็นแนวโน้มที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี 2559 โดยตลาดซ่อมเรือในประเทศลดลงจากผลกระทบด้านเศรษฐกิจที่ยังคงชะลอตัว แรงกดดันจากสงครามการค้า และราคาน้ำมันที่ลดลง มีผลให้เจ้าของเรือควบคุมต้นทุนค่าใช้จ่าย จำกัดงบประมาณการซ่อมบำรุงเรือ เลือกทำเฉพาะงานที่จำเป็น หรือตามกฎหมาย ข้อบังคับของกรมเจ้าท่าหรือองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) รวมทั้งปริมาณเรือต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาซ่อมทำในประเทศที่ลดลง ทั้งกลุ่มเรือบรรทุกสินค้าและกลุ่มเรือสนับสนุนการปฏิบัติงานสำรวจและขุดเจาะน้ำมัน ที่เกิดจากภาวะซบเซาของธุรกิจการสำรวจและขุดเจาะน้ำมันในทะเล (Off shore vessel) ก่อให้เกิดภาวะการแข่งขันทางด้านราคา ระหว่างอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น



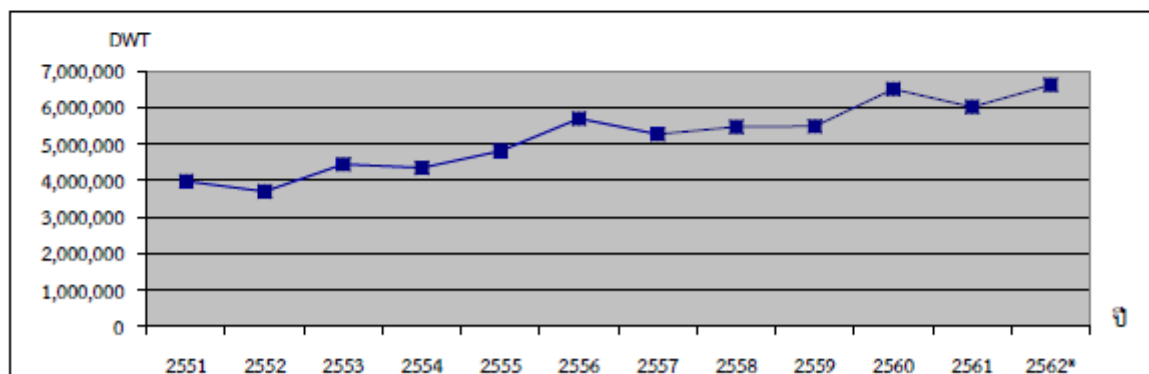
รายได้รวมของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศไทย ปี 2559-2561
(ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า)

โดยในปี 2562 (เดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน) มีจำนวนกองเรือเพิ่มขึ้นจากปี 2561 จำนวน 7 ลำ (เป็นเรือจดทะเบียนใหม่ 13 ลำ และจำนวนเรือที่ถอนทะเบียน 6 ลำ) ซึ่งเพิ่มขึ้นจากการคาดการณ์การขยายตัวในตลาดในภูมิภาคเอเชีย เช่น ญี่ปุ่น อินเดีย และ CLMV หรือ กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม ของลูกค้าเจ้าของเรือกลุ่มธุรกิจเรือขนส่งสินค้า ขนส่งน้ำมัน และปิโตรเลียมเหลว ที่มีการลงทุนขยายกองเรือ ลดอายุเฉลี่ยของกองเรือและเพิ่มประสิทธิภาพ ส่งผลให้ภาพรวมกองเรือที่จดทะเบียนในประเทศ ปี 2562 เพิ่มขึ้นตามรายละเอียดในตาราง

ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย ปี พ.ศ.2551 - 2562

(เรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป)

ปี	เรือบรรทุกสินค้าแห้ง		เรือบรรทุกสินค้าเหลว		รวม		อัตราการเติบโตของระวางบรรทุก (ร้อยละ)
	ลำ	เดทเวทตัน	ลำ	เดทเวทตัน	ลำ	เดทเวทตัน	
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
2559	165	2,030,168	308	3,452,648	473	5,482,816	0.3
2560	170	2,226,854	328	4,269,055	498	6,495,909	18.5
2561	173	2,257,793	335	3,750,090	508	6,007,883	-7.5
2562*	169	2,229,400	346	4,382,092	515	6,611,492	10.0



* ข้อมูลระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2562

ที่มา : สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า

รวบรวมโดย : กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า

โดยในปี 2563 ยังคงมีปัจจัยบวกของอุตสาหกรรมต่อเรือ ได้แก่

1. การส่งเสริมการขนส่งทางน้ำของภาครัฐ อาทิ การผลักดันให้เกิดท่าเรือขนส่งภายในประเทศ การส่งเสริมให้เกิดการขนส่งทางน้ำตามชายฝั่งซึ่งมีต้นทุนที่ถูกกว่าการขนส่งทางถนน ทำให้เกิดความต้องการการใช้เรือบรรทุกตู้สินค้าขนาดเฉลี่ยประมาณ 200TEU (Container Feeder Vessel) ซึ่งจะเป็นเรือลำเลียงตู้สินค้าจากท่าตู้สินค้าในแม่น้ำเจ้าพระยา และจากสุราษฎร์ธานีไปขึ้นเรือใหญ่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง
2. การปรับปรุงและขยายตัวของธุรกิจเรือโดยสารและเรือท่องเที่ยวริมแม่น้ำเจ้าพระยา รวมทั้งผู้ประกอบการรายใหม่ที่จะหันมาสนใจธุรกิจนี้ โดยมีการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาปรับปรุงรูปแบบ วัสดุในการต่อเรือจะเปลี่ยนจากเหล็กเป็นอลูมิเนียม เน้นการประหยัดพลังงาน และรักษาสีแวดล้อม
3. กลุ่มเรือราชการ อาทิ เรือตรวจการณ์ใกล้ฝั่งของกองทัพเรือ เรือตรวจการณ์ของกองบังคับการตำรวจน้ำ เรือตรวจการณ์ของกรมศุลกากร เรือสำรวจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เรือกำจัดผักคอกขาวและวัชพืชของหน่วยงานท้องถิ่นต่างๆ ช่วยทำให้อุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศมีงานทำ
4. อัตราแลกเปลี่ยนของเงินสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐที่แข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้ต้นทุนของชิ้นส่วนอะไหล่ อาทิ เครื่องยนต์ ระบบขับเคลื่อน ระบบสื่อสารและเดินเรือลดลงจากอัตราแลกเปลี่ยน ต้นทุนในการต่อเรือที่ลดลง เพิ่มแรงจูงใจในการสั่งต่อเรือใหม่ของกลุ่มลูกค้าในประเทศ

กลยุทธ์การแข่งขันของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในปี 2562-2563

เนื่องด้วยการสภาวะการแข่งขันของการต่อเรือใหม่มีไม่เพียงการแข่งขันกันเองของเรือในประเทศเท่านั้น แต่เป็นการแข่งขันกับเรือในต่างประเทศที่มีอุตสาหกรรมต่อเรือขนาดใหญ่ อาทิ จีน เกาหลี รวมทั้งต้องแข่งขันกับผู้ประกอบการที่สามารถนำเข้าเรือเก่าใช้แล้วจากต่างประเทศในราคาถูกได้รับการส่งเสริมด้วยมาตรการด้านภาษีจากภาครัฐอีกด้วย กลยุทธ์ในการแข่งขันของเรือในประเทศจึงจำเป็นต้องดำเนินการในสภาวะอยู่รอด (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 การนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาติดตั้งในเรือ การพัฒนาแบบเรือใหม่ๆ เพื่อบริการกิจพิเศษ อาทิ เรือกำจัดผักคอกขาวและวัชพืชทางน้ำ เรือผู้โดยสารความเร็วสูง เรือโดยสารพลังงานไฟฟ้า
3. การติดตามระเบียบ/ข้อบังคับใหม่ๆ ขององค์การทางทะเลโลก (International Maritime Organization : IMO) สถาบันจัดชั้นเรือ (Classification Society) รวมทั้งหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อแสวงหาโอกาสในการขาย รวมทั้งการปรับตัวให้สอดคล้องกับกฎหมาย/กฎระเบียบใหม่ๆที่กำลังจะประกาศใช้
4. การแสวงหาโอกาสทางธุรกิจทางด้านการต่อเรือในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่มีความจำเป็นต้องใช้เรือต่ออุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศนั้นๆ ยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการได้ในช่วงระยะเวลาอันใกล้ ได้แก่ ประเทศศรีลังกา ประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศโอมาน เป็นต้น ทั้งนี้เรือจำเป็นต้องประสานความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับภาครัฐเพื่อให้เกิดความสนับสนุนจากภาครัฐอย่างจริงจังเพื่อแข่งขันกับนานาชาติ
5. การแสวงหาโอกาสในตลาดใหม่ที่ใช้ความสามารถหลักขององค์กร (Diversification) อาทิ งานโครงสร้างเหล็กในงานก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคของภาครัฐ เช่น งานอาคารผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ งานก่อสร้างระบบขนส่งทางราง/รถไฟฟ้าสายต่างๆ งานโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับโครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือมีแนวโน้มเติบโต จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ หากได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ อุตสาหกรรมต่อเรือเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ซึ่งสามารถสร้างรายได้จำนวนมากให้กับประเทศ เช่น จีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน อู่ต่อเรือในไทยมีขีดความสามารถในการต่อเรือขนาดเล็กที่ใช้ขนส่งสินค้าได้ไม่เกิน 20,000

ตัน หรือ ขนตู้สินค้าได้ราว 1,300 ตันเท่านั้น ต่างจากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เวียดนาม ที่มีขีดความสามารถในการต่อเรือขนาดใหญ่ที่สามารถขนสินค้าได้ตั้งแต่ 30,000 ถึง 100,000 ตัน หรือขนตู้สินค้าได้มากถึง 2,000-7,000 ตู้ต่อครั้ง อยู่ต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศ ควรมุ่งเน้นเจาะตลาดใน 3 ด้าน เพื่อสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก ได้แก่

1) ตลาดซ่อมเรือ เนื่องจากมีแรงงานที่เชี่ยวชาญด้านการซ่อมเรือมากกว่าการต่อเรือขนาดใหญ่ อีกทั้งการต่อเรือขนาดใหญ่จำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ซึ่งอาจเสียเปรียบอยู่เรือต่างประเทศที่มีความพร้อมทางเทคโนโลยีมากกว่า

2) ในอุตสาหกรรมต่อเรือ ควรมุ่งเน้นตลาดเรือเฉพาะทางเป็นหลัก เช่น เรือตรวจการณ์ไกลฝั่ง และเรือขนส่งน้ำมันชายฝั่ง ซึ่งเป็นเรือที่ใช้อย่างแพร่หลายในการขนส่งน้ำมันภายในประเทศและ อยู่ต่อเรือในไทยมีศักยภาพอยู่แล้ว

3) การต่อเรือขนาดเล็กเพื่อใช้ในการขนส่งทางลำนน้ำในประเทศ เนื่องจากสอดคล้องกับศักยภาพของแรงงานและอยู่ต่อเรือไทย ซึ่งในระยะยาว หากภาครัฐให้การสนับสนุนเชิงนโยบายและออกมาตรการผลักดันอย่างเป็นรูปธรรม เช่น การจัด Roadshow เพื่อประชาสัมพันธ์ศักยภาพของ อยู่ต่อเรือและซ่อมเรือไทย รวมถึงสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีในการซ่อมบำรุงเรือแก่ภาคเอกชนอย่างต่อเนื่อง ก็จะเป็นอีกปัจจัยที่ช่วยส่งเสริมให้ไทยสามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมนี้ได้ดียิ่งขึ้น

4) การตลาด

4.1 ตลาดในประเทศ

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

ตลาดภาครัฐราชการ แม้ว่าจะยังมีความต้องการใช้เรือด้านต่างๆ เป็นจำนวนมาก แต่รัฐบาลจัดสรรงบประมาณให้น้อยและไม่สม่ำเสมอ อย่างไรก็ตามหน่วยงานราชการได้ปรับเปลี่ยนนโยบายและส่งเสริมให้การต่อเรือของราชการต้องทำโดยอยู่เรือไทยมากขึ้น

4.2 ตลาดต่างประเทศ: ได้รับการตอบสนองจากลูกค้าต่างประเทศโดยเฉพาะตลาดเรือซ่อม เนื่องจากเจ้าของเรือจะเลือกอยู่เรือที่เน้นด้านคุณภาพ เวลาส่งมอบ และอยู่ในเส้นทางที่เรือวิ่งให้บริการในภูมิภาคเอเชีย ในปัจจุบันเรือที่ให้บริการแทนชุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยก็เป็นตลาดหลักที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง

ส่วนตลาดต่อเรือ ลูกค้าต่างประเทศจะมีความต้องการต่อเรือที่เป็นเรือเฉพาะกิจโดยเน้นงานที่มีคุณภาพ รวมทั้งเป็นลูกค้าที่มีความไว้วางใจในผลงานบริษัท และมีงานสั่งต่อเรือต่อเนื่อง ซึ่งจะต่างกับคู่แข่งจากประเทศจีนที่เน้นเฉพาะราคาในการแข่งขัน

5) อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่อง รัฐบาลโดยกระทรวงอุตสาหกรรมมีโครงการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือ เพื่อลดการนำเข้าวัสดุจากต่างประเทศ

2.4 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์เพื่อจำหน่าย

1) การผลิต

ปัจจุบันบริษัทมีอยู่ลอย 2 ขนาด โดยอยู่ลอย 1 ขนาด 5,000 เดทเวทตัน และอยู่ลอย 2 ขนาด 20,000 เดทเวทตัน ขั้นตอนการซ่อมเรือ ต่อเรือ และกำลังการผลิตรวมของบริษัทสรุปได้ดังนี้

งานซ่อมเรือ

◆ ขั้นตอนการผลิต

1. การนำเรือขึ้นซ่อมบนอยู่ลอย
2. การซ่อมทำตามวัตถุประสงค์ลูกค้า
 - งานเหล็กและงานเชื่อม
 - งานเตรียมพื้นผิวและพ่นสี
 - งานโซ่สมอและตัวสมอ
 - งานท่อ
 - งานไม้และงานปูน

3. งานเครื่องกล

- งานเครื่องจักร
- งานเพลาใบจักรและหางเสือ
- 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 ญี่ปุ่น จีน สิงคโปร์ เกาหลี สหรัฐอเมริกา เยอรมัน อิตาลี เนเธอร์แลนด์ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ เป็นต้น ส่วนวัตถุดิบสำหรับการซ่อมเรือส่วนใหญ่สั่งซื้อจากในประเทศ โดยมีสัดส่วนการซื้อวัตถุดิบในประเทศและต่างประเทศในปี 2562 ประมาณ 87% และ 13% ตามลำดับ ในปี 2561 ประมาณ 87% และ 13% ตามลำดับ และมีจำนวนผู้จำหน่ายวัตถุดิบประมาณ 370 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 ปีที่ผ่านมาบริษัทไม่มีการพึ่งพิงผู้จัดจำหน่ายวัตถุดิบรายใดรายหนึ่งเกินกว่าร้อยละ 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. ใช้น้ำยาจัดคราบน้ำมันชีวภาพซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ในกรณีที่น้ำมันจากที่อื่นรั่วไหลเข้ามาในบริเวณอยู่
3. การเตรียมผิวงานของแผ่นเหล็กต่างๆ เช่น ตัวเรือ หรือแผ่นเหล็กอื่นๆ ยังต้องอาศัยการพ่นทรายเป็นหลัก ซึ่งอาจก่อให้เกิดฝุ่นละอองรบกวนผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียงบริเวณอยู่ได้ ปัจจุบันบริษัทมีวิธีป้องกันดังนี้
 - การพ่นกริดสำหรับแผ่นเหล็กใหม่เพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละออง
 - การทำม่านน้ำสเปรย์และชิงตาข่ายกันทราย เพื่อป้องกันฝุ่นทรายออกสู่ภายนอก
 - จัดซื้อเครื่องฉีดน้ำแรงดันสูง (Hydro Blast) เป็นอุปกรณ์ทำความสะอาดเตรียมพื้นผิวเหล็กด้วยน้ำแรงดันสูง เพื่อทดแทนการพ่นทราย ซึ่งจะช่วยลดมลภาวะทางอากาศและมลภาวะทางน้ำ เช่น ไม่มีฝุ่นทรายเกิดขึ้น เศษเม็ดทรายไม่ตกลงในแม่น้ำ รวมทั้งเป็นการป้องกันการเกิดฝุ่นละอองรบกวนชุมชนใกล้เคียงบริเวณบริษัท

4. บริษัทได้จ้างบริษัทภายนอกเป็นผู้ตรวจสอบและศึกษาคุณภาพน้ำทิ้งเป็นประจำทุก 3 เดือน จากการตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งที่ผ่านมาพบว่าดัชนีคุณภาพน้ำทิ้งที่ตรวจวิเคราะห์อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน (ดังตาราง) ทั้งนี้ บริษัทไม่มีประวัติการกระทำผิดเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

ดัชนีคุณภาพน้ำ	มาตรฐาน *	คุณภาพน้ำทิ้งของบริษัท
ค่าความเป็นกรดด่าง (pH)	5.5-9.0	7.1
สารแขวนลอยทั้งหมด(Mg/1)	≤3,000	8.7
BOD (Mg/l)	≤20	11.8
Grease & Oil (Mg/l)	≤5	0.8

หมายเหตุ : อ้างอิง มาตรฐานตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงาน พ.ศ.2560
ที่มา : รายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียเดือน ธันวาคม 2562 โดย Envirpro Co.,Ltd.

2.5 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)

งานซ่อมเรือ	มูลค่ารวม	19.92	ล้านบาท
งานต่อเรือ	มูลค่ารวม	33.66	ล้านบาท

3. ปัจจัยความเสี่ยง

3.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

ความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของการประกอบธุรกิจ ซึ่งจะขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจโลก อัตราค่าระวางเรือมีผลต่อจำนวนเรือที่เข้าซ่อมทำ มูลค่าซ่อมทำเรือที่ไม่แน่นอน ทำให้รายได้ของบริษัทอาจมีความผันผวน แต่บริษัทสามารถจัดหางานเรือต่อจากลูกค้าต่างประเทศ นอกจากนั้นบริษัทยังมีงานดัดแปลงเรือ งานโครงสร้างเหล็ก และงานแท่นขุดเจาะน้ำมันมาทดแทนกำลังการผลิตที่เหลือน้อย บริษัทยังคงมีความเสี่ยงในการส่งมอบเรือให้ทันตามกำหนดในสัญญา ซึ่งบริษัทได้จัดทำแผนงานเฉพาะโครงการเพื่อให้งานแล้วเสร็จตามสัญญา

3.2 ความเสี่ยงด้านการขาดแคลนบุคลากร

การดำเนินธุรกิจของบริษัท จำเป็นต้องอาศัยบุคลากรที่มีความชำนาญทางด้านช่างฝีมือและวิศวกรด้านการซ่อมเรือต่อเรือเป็นสำคัญ บริษัทมีนโยบายจ้างใจทั้งในด้านค่าตอบแทน,สวัสดิการและส่งเสริมให้พนักงานได้รับการฝึกอบรมให้มีทักษะความรู้เพิ่มเติมตลอดเวลา เพื่อให้พนักงานผูกพันกับองค์กร นอกจากนี้บริษัท ยังได้ร่วมมือกับสถาบันการศึกษาต่างๆพัฒนาความรู้เพื่อให้พนักงานได้มีโอกาสศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับงานเชื่อมโลหะ ซึ่งจะทำให้พนักงานได้มีความรู้และวุฒิการศึกษา ทำให้มีศักยภาพมากขึ้น บริษัทเชื่อว่าการดำเนินการดังกล่าวจะลดปัญหาการขาดแคลนบุคลากรของบริษัทได้

3.3 ความเสี่ยงด้านสถานที่ตั้งในการประกอบธุรกิจ

ที่ดินซึ่งเป็นที่ตั้งของบริษัทในปัจจุบัน บริษัทได้เช่ามาจากกรมธนารักษ์ ซึ่งมีระยะเวลาสัญญา 30 ปี ซึ่งผู้ให้เช่าสามารถบอกเลิกสัญญาได้ตามเงื่อนไขปกติของสัญญาระหว่างหน่วยงานราชการกับบริษัทเอกชน ทำให้บริษัทอาจต้องจัดหาสถานที่ประกอบธุรกิจใหม่หากสัญญาเช่าสิ้นสุดลง อย่างไรก็ตามหากมีการยกเลิกสัญญา บริษัทสามารถเคลื่อนย้ายอยู่อย่างอื่นซึ่งเป็นอุปกรณ์หลักในการดำเนินงานไปยังสถานที่ตั้งแห่งใหม่ได้

3.4 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และต้นทุนการผลิตของบริษัทบางส่วนอ้างอิงกับอัตราแลกเปลี่ยน โดยเฉพาะงานต่อเรือ และงานซ่อมคืนสภาพเรือ จะต้องมีการนำเข้าเครื่องจักรมูลค่าสูงจากต่างประเทศ เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า เครื่องจักรเดินเรือ เกรน กว๊าน ในขณะที่งานซ่อมเรือจะมีการซื้ออุปกรณ์ภายในประเทศเป็นส่วนใหญ่ บริษัทจึงให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยง โดยการจัดทำสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า สำหรับภาระผูกพันที่เป็นเงินสกุลต่างประเทศ

3.5 ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงราคาของวัสดุการผลิต

วัสดุหลักที่บริษัทนำมาใช้ คือ เหล็กแผ่น สี ท่อ วาล์ว และลวดเชื่อม รวมทั้งต้นทุนการผลิตอื่นๆ ที่มีแนวโน้มการปรับเพิ่มราคาต่อเนื่องจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้บริษัทมีต้นทุนประกอบราคาที่เพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งบริษัทได้จำกัดขอบเขตความเสี่ยงโดยการปรับอัตราค่าบริการเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันเท่านั้น

3.6 ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

การที่ลูกค้าอาจไม่สามารถปฏิบัติตามภาระผูกพันที่มีกับบริษัทภายใต้เงื่อนไขปกติได้ ดังนั้นบริษัทจำเป็นต้องจำกัดขอบเขตความเสี่ยงโดยพยายามให้มีการชำระเงินค่าซ่อมทำเรือ ให้มากที่สุดก่อนเรือออกจากอู่

3.7 ความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติเหตุ

บริษัททำกรรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองความเสี่ยงด้านสิ่งปลูกสร้าง เครื่องจักร สต็อกสินค้า รวมทั้งความสูญเสียและความเสียหายต่อตัวเรือที่กำลังสร้างหรือกำลังซ่อมและอยู่ลอย 2 อู่

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 สินทรัพย์ของบริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2562

ประเภท สินทรัพย์	ที่ตั้ง	เนื้อที่ (ไร่-งาน-ตรว.)	มูลค่า ตามบัญชี (ล้านบาท)	ลักษณะ กรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
- อู่ลอย 1,2		-	110.20	บริษัท	อู่ลอย 1 และ 2 มีภาระ จำนองกับ ธนาคาร
- อาคารและ สิ่งปลูกสร้าง	128 หมู่ 3 ถ.สุขสวัสดิ์ ต.แหลมฟ้าผ่า อ.พระสมุทรเจดีย์ จ.สมุทรปราการ	-	101.61	บริษัท	ไม่มี
- เครื่องจักรและ อุปกรณ์		-	63.95	บริษัท	ไม่มี
- สิทธิการเช่าที่ดิน		20 ไร่	-	เช่าระยะยาว	ไม่มี
- ที่ดิน	142/1 หมู่ 4 ถ.สายบ้านท่าทองใหม่- บ้านบางสำโรง ต.ท่าทองใหม่ อ.กาญจนาดิษฐ์ จ.สุราษฎร์ธานี	23 ไร่	86.08	บริษัท	ภาระจำนอง กับธนาคาร

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 เซอร์วิส 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

เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2561 สำนักงานธนารักษ์พื้นที่สมุทรปราการ มีหนังสือขอให้บริษัทชำระค่าเช่าค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า และค่าเสียหายเพิ่มเติมกรณีปลูกสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างโดยไม่ได้รับอนุญาต ค่าเสียหายจากการรื้อถอนอาคารและสิ่งปลูกสร้างตามสัญญาเช่าเดิม และกรณีนำที่ราชพัสดุไปจัดหาผลประโยชน์โดยไม่ได้รับอนุญาต รวมเป็นเงิน 222.17 ล้านบาท

ต่อมาในวันที่ 12 กันยายน 2561 บริษัทได้ทำหนังสือขอคัดค้านการเรียกเก็บค่าเช่า ค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า และค่าเสียหายจำนวนดังกล่าว โดยมีเหตุผลสำคัญว่า เป็นสัญญาเช่าที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างที่ ถูกต้องตามกฎหมายจาก

กระทรวงการคลัง ซึ่งได้ดำเนินการตามมติที่ราชพัสดุ ครั้งที่ 1/2555 ตลอดจนได้ แจ้งอัตราค่าเช่า ค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า และเงื่อนไขอื่นๆ ซึ่งบริษัทได้พิจารณาและตกลงทำสัญญาเช่า โดยบริษัทได้ชำระค่าเช่าและปฏิบัติตามสัญญาอย่างถูกต้องมาโดยตลอด จึงเป็นการเรียกร้องที่ไม่อยู่ใน ข้อกำหนดของสัญญา รวมทั้งการเรียกร้องค่าเสียหายต่างๆ เป็นเรื่องระหว่างกระทรวงการคลังและคู่สัญญาเช่าขณะนั้นคือชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย ด้วยข้อเท็จจริงดังกล่าว บริษัทจึงยังไม่บันทึกค่าเช่าและค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามข้อเรียกร้องของกรมธนารักษ์ ในงบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

4.3 นโยบายการลงทุนและการควบคุมดูแลบริษัทย่อย

บริษัทมีนโยบายลงทุนในธุรกิจที่เอื้อประโยชน์และเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจหลักของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

บริษัทมีเงินลงทุนในบริษัทย่อยคือ บริษัท เจนเนอรัล มารีน จำกัด จำนวน 4.88 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 0.68 ของสินทรัพย์รวมของบริษัท
- บริษัท อาซิมา มารีน จำกัด บริษัทมีสัดส่วนเงินลงทุน ร้อยละ 1.29 ของสินทรัพย์รวมของบริษัท
- บริษัท อีโค มารีน จำกัด บริษัทมีสัดส่วนเงินลงทุน ร้อยละ 4.54 ของสินทรัพย์รวมของบริษัท (สัดส่วนเงินลงทุนบริษัทย่อยทุกบริษัทคิดตามวิธีการบันทึกบัญชีโดยวิธีราคาทุน)

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ในปี 2562 บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาททางกฎหมาย

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
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 : 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 : นายพีระเดช พงษ์เสถียรศักดิ์
- เลขทะเบียนผู้สอบบัญชี : ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 4752
- 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. 10500
โทรศัพท์ 02-630-8120-1