

ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

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

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

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

ปี 2545 บริษัทได้รับการว่าจ้างให้ต่อเรือโดยสารกึ่งด่าน้ำพายปะการัง และเรือโดยสารคามาธาราน มูลค่างานรวมประมาณ 50 ล้านบาท และซ่อมคืนสภาพเรือตรวจการณ์ขนาดใหญ่ 3 ลำ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มูลค่างาน 256 ล้านบาท

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

ปี 2547 บริษัทได้ทำการก่อตั้งบริษัท อาซิมา มารีน จำกัด (บริษัทย่อย) เพื่อดำเนินธุรกิจรับเหมาช่วงงานโดยช่างฝีมือเฉพาะทาง ในปีนี้บริษัทได้ซ่อมทำเรือจุฬารักษ์ของกรมประมงมูลค่า 42 ล้านบาท และเรือสกีไพลินท์ของกรมอุทกหารเรือ 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 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาให้กับ 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 บริษัทได้ลงนามในสัญญางานต่อเรือสนับสนุนงานใต้น้ำนอกชายฝั่ง 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 ทำให้เขตพื้นที่นั้นมีประโยชน์ต่อชุมชนมากกว่าการทิ้งแบบสูญเปล่า 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. จากประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ลงน้ำพร้อมทั้งมีการส่งมอบเมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2552 และ วันที่ 30 มีนาคม 2552 มีการวางกระดูกงูเรือสนับสนุนงานได้นำนอกชายฝั่ง ขนาดความยาว 60 เมตร ของ K.A. AL-GOSAIBI DIVING AND MARINE SERVICES COMPANY จากราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย

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 บริษัทได้ทำการปรับปรุงอู่ ASIMAR 1 (อูลอย) เพิ่มขนาดอู่เป็น 3,951 ตันกรอส สามารถรองรับขนาดเรือสูงสุดได้ 5,000 DWT ซึ่งจะทำให้บริษัท สามารถเพิ่มปริมาณในการรับการซ่อมเรือในขนาดที่ใหญ่ขึ้น และสร้างรายได้ที่เพิ่มขึ้น

บริษัทเริ่มโครงการการวิจัยและพัฒนา Innovation โดยมุ่งเน้นในเรื่องการลดมลภาวะจากการใช้วัตถุดิบ การปรับเปลี่ยนเครื่องมือ อุปกรณ์ และกระบวนการผลิต รวมทั้งการใช้กระแสไฟฟ้าอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้านสิ่งแวดล้อมกับชุมชนใกล้เคียง รวมทั้งการลดมลภาวะเพื่อประโยชน์ต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัท อีโค มารีน จำกัด ได้ดำเนินงาน โครงการรักษเจ้าพระยา/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 สตีวีโดริง 7 จำกัด ระยะเวลาโครงการ 240 วัน มูลค่างาน 70.00 ล้านบาท

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

วันที่ 21 กรกฎาคม 2554 ได้ลงนามในสัญญางานดัดแปลงเรือ Transhipment 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 และขนส่งที่ท่าเทียบกรรมมีเหตุภัยฉุกเฉิน

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 โครงการรักษะเจ้าพระยา/ป่าสัก กิจกรรมจัดเก็บผักตบชวา วัชพืชลอยน้ำรวมทั้งขยะมูลฝอย การเฝ้าระวังและตรวจสอบคุณภาพน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาพื้นที่ จ.พระนครศรีอยุธยา จ.ปทุมธานี และ จ.นนทบุรี เรียบร้อยแล้ว

บริษัท ไอโค 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 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 ไอโค 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 จากราชาอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย

บริษัท ไอโค 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 ล้านเหรียญสหรัฐ

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

บริษัท ไอโค 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 เดทเวตัน 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 เดทเวตัน เรือ VC 23 และ VC 24 ของบริษัท วีรวรรณ จำกัด

วันที่ 29 ธันวาคม 2559 พิธีวางกระดูกงูเรือลำเลียง ขนาด 2500 เดทเวตัน 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 วีรवरณ 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 เดทเวทตัน ชุดที่ 2 VC 25 และ VC 26 ของ บริษัท วีรบรรณ จำกัด

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

วันที่ 15 กันยายน 2560 พิธีเปิดอุสาขาสุราษฎร์ธานีอย่างเป็นทางการ

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

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

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

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

วันที่ 14 มิถุนายน 2560 พิธีวางกระดูกงู สำหรับต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 2 ลำ ของโยธาธิการ
และผังเมืองจังหวัดสกลนคร

วันที่ 23 ตุลาคม 2560 ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืชขนาด 60 ตัน ชั่วโมง พร้อมเครื่องช่วยย้อย 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 ของโยธาธิการ
และผังเมืองจังหวัดสุพรรณบุรี

วันที่ 23 ตุลาคม 2560 ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืชน้ำ 60 ต้น ชั่วโม่ง พร้อมเครื่องช่วยย่อย จำนวน 2 ลำ ต่อโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสกลนคร

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

วันที่ 6 กรกฎาคม 2561 ลงนามในสัญญาดำเนินการติดตั้งโครงสร้างเหล็กสำหรับส่วนขยายสนามบินสุวรรณภูมิ
โครงการ CC1/2 กับ บริษัท ไซน่า สเตท คอนสตรัคชั่น เอนจิเนียริง (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 261 พิธีวางกระดูกงูเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช ของโยธาธิการและผังเมือง จังหวัด
สกลนคร จำนวน 1 ลำ และของกรุงเทพมหานคร จำนวน 3 ลำ

วันที่ 19 กรกฎาคม 2561 ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 1 ลำ ต่อโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด
สกลนคร

เดือน กันยายน-ตุลาคม 2561 ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 3 ลำ ต่อโยธาธิการและผังเมือง กรุงเทพมหานคร

ปี2562 วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562 ลงนามสัญญาต่อเรือเก็บขยะ จำนวน 1 ลำ ของบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ระยะเวลา 135 วัน มูลค่างาน 5.80 ล้านบาท

วันที่ 30 เมษายน 2562 ลงนามสัญญาต่อเรือโดยสารอูมิเนียมปรับอากาศ จำนวน 4 ลำ ของบริษัท เรือด่วน เจ้าพระยา จำกัด ระยะเวลาโครงการ 140 วัน มูลค่างาน 58.20 ล้านบาท

วันที่ 23 พฤษภาคม 2562 ส่งมอบงานติดตั้งโครงสร้างหลักสำหรับส่วนขยายสนามบินสุวรรณภูมิ โครงการ CC1/2 กับ บริษัท ไชน่า สเตท คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริง (ประเทศไทย) จำกัด

วันที่ 9 สิงหาคม 2562 ส่งมอบเรือเก็บขยะ จำนวน 1 ลำ ของบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

วันที่ 25 สิงหาคม 2562 พิธีวางกระดูกงูเรือโดยสารอูมิเนียมปรับอากาศ จำนวน 4 ลำ ของ บริษัท เรือด่วน เจ้าพระยา จำกัด

บริษัท อีโค มารีน วันที่ 14 สิงหาคม 2562 ลงนามในสัญญาต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 2 ลำ ของ กรมโยธาธิการและผังเมือง กรุงเทพมหานคร ระยะเวลาโครงการ 240 วัน มูลค่างาน 15.65 ล้านบาท

วันที่ 11 กันยายน 2562 ลงนามสัญญาต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 1 ลำ ขององค์การบริหารส่วน จังหวัดเชียงใหม่ ระยะเวลาโครงการ 90 วัน มูลค่างาน 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 ให้กับเทศบาลตำบล คลอง ตำบล มูลค่างาน 3.89 ล้านบาท

วันที่ 9 ธันวาคม 2562 ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่

ผลงานและเหตุการณ์สำคัญของบริษัทในปี 2563

บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์ จำกัด(มหาชน)	
วันที่ 5 มีนาคม 2563	จดทะเบียนจัดตั้งบริษัท กิจการร่วมค้า เอเชียน มารีน จำกัด เพื่อรองรับงานต่อเรืออูมิเนียมขนาดใหญ่
วันที่ 9 มีนาคม 2563	ลงนามในสัญญาต่อเรือโดยสารพลังงานไฟฟ้า จำนวน 5 ลำ ของ บริษัท ไม่นโมบิลิตี รีเสิร์ช จำกัด มูลค่างาน 66.57 ล้านบาท
วันที่ 11 มีนาคม 2563	ส่งมอบเรือโดยสารอูมิเนียมปรับอากาศ จำนวน 4 ลำ ของ บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด
วันที่ 29 พฤษภาคม 2563	ลงนามในสัญญาต่อเรือเก็บขยะ ความยาวไม่น้อยกว่า 35 ฟุต จำนวน 2 ลำของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ระยะเวลาโครงการ 180 วัน มูลค่างาน 42.58 ล้านบาท
วันที่ 30 กรกฎาคม 2563	พิธีวางกระดูกงูเรือเก็บขยะ ความยาวไม่น้อยกว่า 35 ฟุต ของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
วันที่ 30 กันยายน 2563	ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืชต้นแบบ จำนวน 1 ลำ มูลค่างาน 5.20 ล้านบาท ของ บริษัท อีโคมารีน จำกัด
บริษัท อีโค มารีน จำกัด	
วันที่ 10 เมษายน 2563	ส่งมอบเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช จำนวน 2 ลำ ของกรมโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดราชบุรี และของจังหวัดสุพรรณบุรี
วันที่ 28 พฤษภาคม 2563	ลงนามในสัญญาต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช ติดตั้งเครนพร้อมเครื่องบีบอัด จำนวน 2 ลำ ของกรมโยธาธิการและผังเมือง ระยะเวลาโครงการ 350 วัน มูลค่างาน 27.18 ล้านบาท
วันที่ 15 ตุลาคม 2563	พิธีวางกระดูกงูเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช ติดตั้งเครนพร้อมเครื่องบีบอัด จำนวน 2 ลำ ของกรมโยธาธิการและผังเมือง
วันที่ 11 พฤศจิกายน 2563	ลงนามในสัญญาต่อเรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช ติดตั้งเครนพร้อมเครื่องบีบอัด จำนวน 5 ลำ ของกรมโยธาธิการและผังเมือง ระยะเวลาโครงการ 340 วัน มูลค่างาน 46.00 ล้านบาท

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

บริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์ จำกัด (มหาชน) หรือ ASIMAR ดำเนินธุรกิจหลักด้านการต่อเรือและซ่อมเรือ รวมทั้งงานก่อสร้างวิศวกรรมต่างๆ และเป็นอู่เรือชั้นนำเพียงแห่งเดียวของประเทศที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่คือ กลุ่มตมทไพบูลย์ 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 ปัจจุบันบริษัทมีอู่ลอยทั้งหมด 2 อู่ 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 โครงสร้างเหล็กภายในทางเดินผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ 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 มีความประสงค์จะพัฒนาฝีมือแรงงาน เพื่อให้ได้ผลงานตามมาตรฐานของสมาคมจัดชั้นเรือ (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

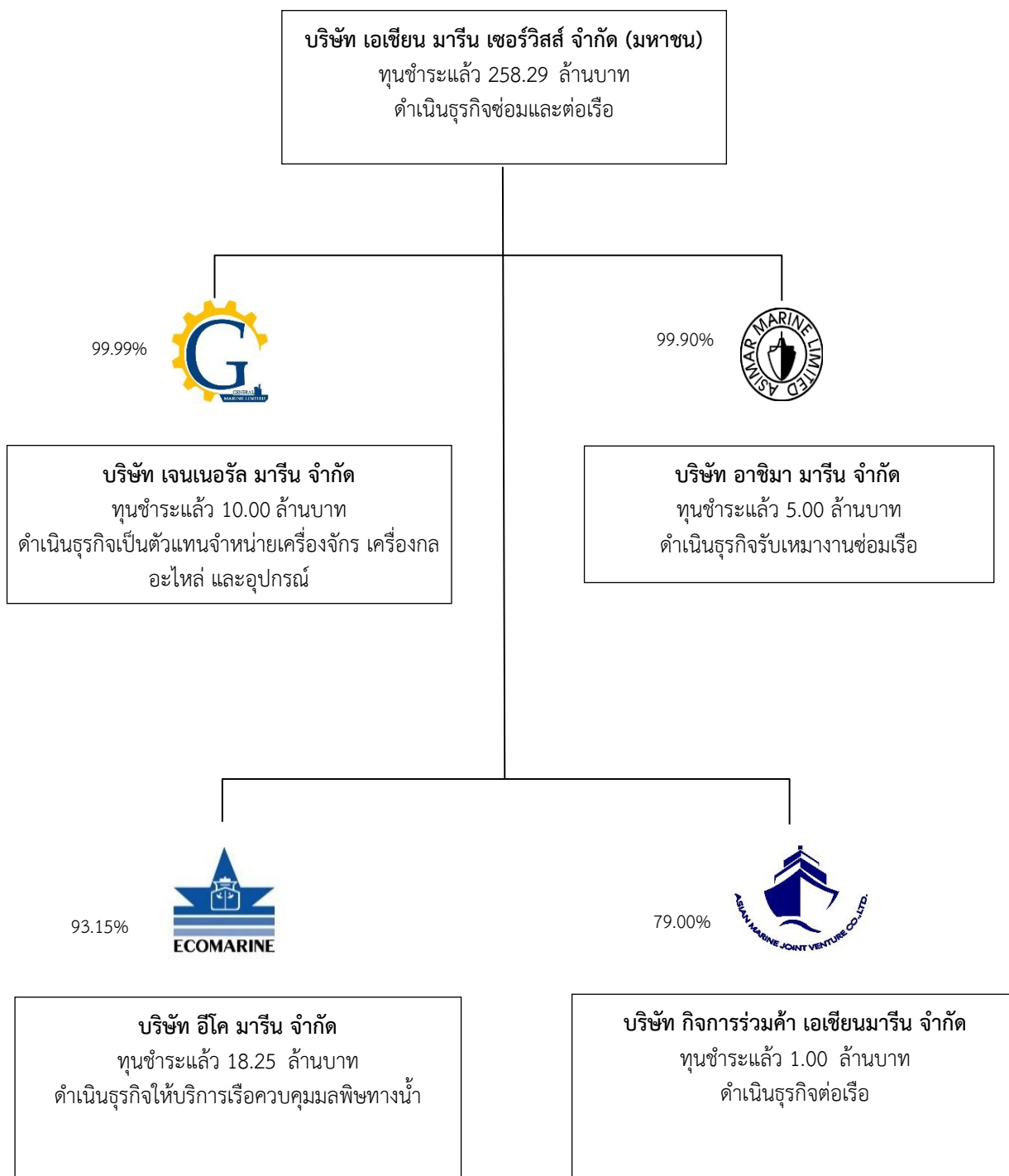
นอกจากนี้ บริษัท อีโคมารีน จำกัด ยังได้รับการสนับสนุนลิขสิทธิ์ด้านแบบเรือ และการถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมด้านนี้ จากบริษัท ITALMARE S.P.A. อีกส่วนหนึ่งด้วย

บริษัท กิจการร่วมค้า เอเชียนมารีน จำกัด

บริษัท กิจการร่วมค้า เอเชียนมารีน จำกัด เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 79.00 และบริษัท ดอลฟิน ชุมพร มารีน จำกัด ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 20 ดำเนินธุรกิจต่อเรือ เนื่องจากในตลาดมีความต้องการเรืออูมิเนียมมากขึ้น

โครงสร้างของกลุ่มบริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิส จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 โครงสร้างรายได้ ณ 31 ธันวาคม 2563

โครงสร้างรายได้รวมของบริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) บริษัทย่อยและบริษัทร่วม มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ประเภทรายได้	2563		2562		2561	
	จำนวน	%	จำนวน	จำนวน	จำนวน	%
รายได้ซ่อมเรือ	373.28	75.61	364.92	82.79	401.88	56.98
รายได้ต่อเรือ	86.39	17.49	44.70	10.14	265.08	37.59
รายได้รับจ้างของบริษัทย่อย	20.39	4.13	21.00	4.77	24.52	3.48
รายได้อื่น *	13.63	2.77	10.15	2.30	13.78	1.95
รวม	493.69	100.00	440.77	100.00	705.26	100.00

หมายเหตุ: * รายได้อื่น คือ ดอกเบี้ยรับ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน รายได้ค่าเช่าเหล็ก และอื่นๆ ของบริษัทและบริษัทย่อย

2.2 ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

ประเภทหรือชนิดของสินค้าหรือบริการ สามารถแบ่งได้เป็น 4 ประเภทดังนี้

1. ซ่อมเรือ: (Ship Repair) บริษัท มีอุปกรณ์หลักเพื่อใช้ซ่อมทำเรือขนาดตั้งแต่ 5,000 เดทเวทตัน ถึง 20,000 เดทเวทตัน ได้แก่ อุ้งลอยรูปตัวยู (U Groove) จำนวน 2 อุ้ง สามารถรองรับความต้องการของลูกค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ นอกจากนี้ ยังมีอุปกรณ์สนับสนุนอื่นๆ อาทิ โรงงาน เครื่องขนาดใหญ่ 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. เรือจัดคราบน้ำมัน	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 อัลโกไฮบี ไดวิง แอนด์ มารีน เซอร์วิส จำกัด
4. เรือตรวจการณ์ปืนขนาด 64 เมตร	3 ลำ	กองทัพเรือ
5. เรือโดยสารแบบคาตามาราน	3 ลำ	บริษัท เขาหลัก เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด
6. เรือโดยสารท่องเที่ยวชนิดต่างๆ	6 ลำ	บริษัท อควา จำกัด , บริษัท 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 สตีวีโดริง 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. เรือวางทุ่นพร้อมเครนขนาดยก น้ำหนักไม่น้อยกว่า 12 เมตริกตัน	1 ลำ	การทำเรือแห่งประเทศไทย
16. เรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 50 เมตริกตัน	1 ลำ	การทำเรือแห่งประเทศไทย/ทำเรือแหลมฉบัง
17. เรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืช	20 ลำ	กรมโยธาธิการและผังเมือง กรุงเทพมหานคร, กรมโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดสกลนคร, กรมโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนครปฐม , องค์การบริหารส่วนจังหวัดฉะเชิงเทรา, องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ รับสัญญาต่อเรือจาก 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 และเรือสนับสนุนที่פק สำหรับแท่นขุดเจาะน้ำมัน

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

อุปกรณ์ที่สำคัญ

1. อู้อย 2 อู้อย สามารถรับเรือขนาด 5,000 เดทเวตตัน ถึง 20,000 เดทเวตตัน

อู้อย	ขนาดอู้อย	การยกตัว	ขนาดเรือสูงสุด	เครนอู้อย
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. สร้างโรงพ่นกริตสำหรับแผ่นเหล็กขนาด 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
9. เครื่องตัดอลูมิเนียม CNC	1 ชุด

อุปกรณ์ต่างๆ ข้างต้นนำมาให้บริการงานโดยทั่วไปดังนี้

งานตัวเรือ	งานเครื่องกล/ งานไฟฟ้า	งานทดสอบโดยไม่ทำลาย
งานทำความสะอาด - งานพ่นทราย/พ่นกริต - งานฉีดน้ำแรงดันสูง - งานทำความสะอาดถังน้ำมัน - งานสมอ,โซ่สมอ และงานพ่นสี	งานเครื่องจักรใหญ่/เครื่องไฟฟ้า งานซ่อมหม้อน้ำ งานใบจักร งานเพล่าใบจักร 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)**

เป็นผู้นำกำหนดมาตรฐาน และแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลมีส่วนทำให้เจ้าของกองเรือต่าง ๆ ต้องปรับปรุง หรือดัดแปลงสภาพเรือให้ได้มาตรฐานที่กำหนด

- **การพัฒนาของเรือไทย**

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 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 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

ภาพรวมเศรษฐกิจในปี 2563 เกิดภาวะเศรษฐกิจถดถอยทั่วโลก จากผลกระทบการแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่ก่อให้เกิดการหยุดชะงักของเศรษฐกิจ เป็นภัยคุกคามต่อแต่ละประเทศและต่อเศรษฐกิจโลก ซึ่งกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์ว่า GDP โลกในปี 2563 ลดลงร้อยละ 3.5 หากสถานการณ์นี้ค่อย ๆ ลดลงไปในครึ่งแรกของปี 2564 เนื่องจากมีวัคซีนมากกว่า 3 ชนิดที่พัฒนาเป็นผลสำเร็จในปี 2563 จะส่งผลให้สถานการณ์เศรษฐกิจและการขนส่งกลับสู่ภาวะปกติในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2564 ส่งผลให้หลาย ๆ ประเทศ ออกนโยบายและแผนกระตุ้นทางการเงินและการคลัง เพื่อช่วยเหลือและพยุงเศรษฐกิจภายในประเทศ

ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ที่ลดลงสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำและขาดแคลนแหล่งเงินทุน รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงด้านกฎเกณฑ์ที่อาจส่งผลให้เรือใหม่เหล่านั้นล้าสมัยก่อนกำหนด อัตราการส่งมอบเรือล่าช้าและอัตราการรีไซเคิลเรือที่เพิ่มขึ้นรวมทั้งความกดดันทางกฎเกณฑ์ใหม่ ส่งผลให้อุตสาหกรรมต่อเรือยังมีความเสี่ยงและต้องปรับตัวให้รอดพ้นวิกฤติ ทั้งปรับโครงสร้างและควบรวมกิจการ เหมือนในประเทศจีนซึ่งในปี 2563 อุตสาหกรรมการต่อเรือของจีนมีผลผลิตเพิ่มขึ้นและยังครองรักษาตำแหน่งผู้นำโลกในด้านปริมาณผลผลิตสำเร็จ รวมถึงปริมาณคำสั่งซื้อคงค้างและคำสั่งซื้อใหม่ ปริมาณเรือที่สร้างเสร็จสมบูรณ์ของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.9 เมื่อเทียบกับปี 2562 อยู่ที่ 38.53 ล้านเดเวตัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 43.1 ของปริมาณเรือที่สร้างเสร็จสมบูรณ์ทั้งหมดทั่วโลก คำสั่งต่อเรือใหม่ลดลงร้อยละ 0.5 อยู่ที่ 28.93 ล้านเดเวตัน ครองส่วนแบ่งตลาดทั่วโลกราวร้อยละ 48.8 ส่วนปริมาณคำสั่งซื้อคงค้างลดลงร้อยละ 12.9 อยู่ที่ 71.11 ล้านเดเวตัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 44.7 ของส่วนแบ่งตลาดทั่วโลก เมื่อนับถึงสิ้นปี 2563 ทั้งนี้ บริษัทต่อเรือในจีน 5 ราย ติด 10 อันดับแรกของโลกในด้านการต่อเรือสำเร็จ ขณะที่บริษัทในจีนอีก 6 ราย ติด 10 อันดับแรกของโลกในด้านมีคำสั่งซื้อต่อเรือใหม่มากที่สุด

คาดว่าความต้องการของเรือสั่งต่อใหม่จะลดลงในอีกสองสามปีข้างหน้า โดยเริ่มต้น ปี 2563 ความต้องการเรืออยู่ที่ 873.43 ล้านเดเวตัน และจนถึงสิ้นปีเพิ่มขึ้นเป็น 906.99 ล้านเดเวตัน โดยในระหว่างปี มีเรือปริมาณ 15.1 ล้านเดเวตันได้ถูกรีไซเคิล และมีการส่งมอบเรือ 48.66 ล้านเดเวตัน ส่งผลให้กองเรือขยายตัวร้อยละ 3.84 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ซึ่งใกล้เคียงกับปี 2562 ที่ขยายตัวร้อยละ 3.88

สรุปข้อมูลกองเรือโลก ณ สิ้นปี 2563 และประมาณการจำนวนกองเรือ ภายในปี 2566

ขนาดเรือ	จำนวนเรือ ณ สิ้นปี 2563		เรือต่อใหม่ ส่งมอบภายในปี 2566		เรือที่อายุเกิน 20 ปี ปลดระวาง ช่วงปี 2564- ปี 2566	
	ลำ	ล้านเดเวตัน	ลำ	ล้านเดเวตัน	ลำ	ล้านเดเวตัน
เคปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดเวตัน)	2,154	390.63	135	27.60	113	18.96
ปานามาแมกซ์ (70,000-90,000 เดเวตัน)	2,451	194.50	161	13.31	404	30.17
ซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ (40,000-70,000 เดเวตัน)	3,777	212.23	180	10.52	578	28.83
แอนด์ไซส์ (10,000-40,000 เดเวตัน)	4,029	109.63	137	3.64	758	18.66

ที่มา: Clarksons Research

ข้อสรุปที่ได้จากข้อมูลข้างต้นคือ

1. ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่เป็นปริมาณการทดแทนเรือเก่าและไม่ใช่เป็นการเพิ่มปริมาณเรือ
2. คำสั่งต่อเรือใหม่ในปี 2563 ถูกจำกัดเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจถดถอย ธนาคารไม่ปล่อยเงินกู้แก่เจ้าของเรือ ตลาดทุนยังคงหยุดนิ่ง เรือขนาดอัลตราแมกซ์อายุ 5 ปี ขายในราคา 16 -18 ล้านเหรียญสหรัฐ เมื่อเทียบกับสั่งต่อใหม่ขายอยู่ที่ราคา 26 -27 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งมีผลต่อการการลดลงของคำสั่งต่อเรือใหม่

3.เรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีได้ถูกออกแบบ สร้างและส่งมอบในขณะที่ราคาน้ำมันเฉลี่ยอยู่ที่ 19.7 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ต่อมาราคาน้ำมันได้ร่วงลงถึง 10 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลในช่วงวิกฤตการณ์การเงินในเอเชียในช่วงปี 2541 - 2543 ดังนั้นเรือได้ถูกออกแบบโดยเน้นการใช้พลังงานมากกว่าการประหยัดเชื้อเพลิง เรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีหรือเก่ากว่าจะพบว่าเป็นการยากที่จะแข่งขันกับเรือที่อายุน้อยกว่าที่มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะทำให้ในปี 2564 การรีไซเคิลเรือจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น และการส่งต่อเรือใหม่จะลดลงเนื่องจากกฎเกณฑ์ใหม่ได้มีผลใช้บังคับ เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือเก่ากว่ามีปริมาณร้อยละ 6.19 ของกองเรือในปัจจุบัน ณ สิ้นปี 2563 จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการรีไซเคิล เนื่องจากเรือเก่าเหล่านี้ต้องลงทุนในระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ IMO2020 การสำรวจเรือพิเศษที่มีราคาแพง และต้องเผชิญกับการรีไซเคิลเนื่องจากกฎเกณฑ์กฎข้อบังคับหลังจากปี 2566

การรีไซเคิลเรือ: ตลาดการวางเป็นปัจจัยหลักในการรีไซเคิลเรือ ยิ่งตลาดการขนส่งสินค้าขบเซามากเท่าไรปริมาณเรือที่ถูกส่งไปเพื่อรีไซเคิลก็ยังมีเพิ่มมากขึ้น ทำให้ธุรกิจการรีไซเคิลเรือยังคงดำเนินไปได้ด้วยดี ด้วยขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกรีไซเคิลปริมาณ 15.1 ล้านเดทเวตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 83.5) ในระหว่างปี 2563 แม้ว่าในประเทศอินเดีย บังคลาเทศ มีการปิดเมืองในช่วงเดือนมีนาคมจนถึงสิ้นเดือนพฤษภาคม จากผลกระทบ covid-19 ปริมาณส่งมอบเรือใหม่ในปี 2563 มีปริมาณ 48.66 ล้านเดทเวตัน ซึ่งน้อยมากเมื่อเทียบกับปริมาณการส่งมอบเรือใหม่โดยเฉลี่ยในรอบ 10 ปี ทำให้กองเรือโลกน่าจะขยายตัวช้าลงมากขึ้น โดยคาดว่าปริมาณการรีไซเคิลเรือจะมีปริมาณมากขึ้นในช่วงปี 2564- 2565 เนื่องจากมีเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปี จำนวนมากในกองเรือโลก สถานการณ์ของตลาดการวางเรือ ความกดดันทางกฎเกณฑ์ในด้านระบบจัดการน้ำถ่วงเรือและการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ (IMO 2020) ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ (Special Survey) สำหรับเรือเก่าเหล่านี้ ส่งผลให้ต้องรีไซเคิลเรือเหล่านี้ก่อนเวลา

ผลกระทบจากกฎเกณฑ์: ผลกระทบจากกฎเกณฑ์จะทำให้มีการรีไซเคิลเรือต่าง ๆ มากขึ้นในปี 2566 และหลังจากนั้น IMO 2020 จะส่งผลให้มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ ซึ่งมีราคาสูงกว่าแต่สะอาดกว่า นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 และด้วยเหตุนี้ปริมาณของมลพิษทางอากาศ ที่เป็นผลมาจากการปล่อยก๊าซเสียดังกล่าวก็ได้ลดลง แต่ยังมีผลกระทบและการปรับตัวต่ออุตสาหกรรมในอนาคต

- เครื่องตักจับเขม่าควันได้ถูกติดตั้งบนเรือกว่า 3,000 ลำ มีต้นทุนกว่า 6 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งต้องพิจารณาถึงความคุ้มค่าและประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาของการลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์
- ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในปี 2593 จะอยู่ที่ 3.5 เท่าของปริมาณการขนส่งในปี 2551 โดยต้องใช้เรือเพิ่มขึ้น 3.5 เท่า แต่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ออกกฎเกณฑ์ว่าก๊าซเรือนกระจกจะต้องลดลงร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับปี 2551
- เรือที่สร้างด้วยเครื่องยนต์สันดาปภายในหลังจากปี 2568 จะมีอายุการใช้งานลดลงเหลือเพียง 10 ปี ถึง 15 ปีก่อนที่จะถูกแทนที่ด้วยเรือที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์เพื่อเป็นการปฏิบัติตามกฎข้อบังคับ ในอนาคต
- กฎระเบียบใหม่ภายใต้การกำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ อาจบังคับให้เจ้าของเรือที่มีเรืออายุ 20 ปี ซึ่งเป็นเรือที่ใช้การเผาไหม้ เชื้อเพลิงต้องปลดระวางเรือ ซึ่งจะทำให้ปริมาณเรือลดลงหลังปี 2566

ภาวะการแข่งขันและแนวโน้มอุตสาหกรรมในประเทศ

ภาพรวมของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศไทย หดตัวลงอย่างมากจากปี 2562 ซึ่งเป็นแนวโน้มที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี 2559 โดยตลาดซ่อมเรือในประเทศลดลงจากผลกระทบด้านเศรษฐกิจที่ยังคงชะลอตัว แรงกดดันจากสงครามการค้า และราคาน้ำมันที่ผันผวน มีผลให้เจ้าของเรือควบคุมต้นทุนค่าใช้จ่าย จำกังบประมาณการซ่อมบำรุงเรือเลือกทำเฉพาะงานที่จำเป็น หรือตามกฎเกณฑ์ ข้อบังคับของกรมเจ้าท่าหรือองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) รวมทั้งปริมาณเรือต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาซ่อมทำในประเทศที่ลดลง ทั้งกลุ่มเรือบรรทุกสินค้าและกลุ่มเรือสนับสนุนการปฏิบัติงานสำรวจและขุดเจาะน้ำมัน ที่เกิดจากภาวะซบเซาของธุรกิจการสำรวจและขุดเจาะน้ำมันในทะเล (Off shore vessel) ก่อให้เกิดภาวะการแข่งขันทางด้านราคา ระหว่างผู้ต่อเรือเพิ่มขึ้น

ผลกระทบของการแพร่ระบาดของ โควิด-19

จากมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่เข้มงวดทั่วโลกในช่วงไตรมาสที่ 2 ส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ หยุดชะงัก การค้าระหว่างประเทศผ่านทางเรือก็ได้รับผลกระทบเช่นกัน โดยปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าที่ลดลงมากทำให้สายการบินเรือมีการยกเลิกการเดินทางเรือและมีการแล่นเรือเปล่า (blank sailing) ที่สูงขึ้น รวมทั้งกระทบต่อกิจกรรมต่าง ๆ ในการซ่อมเรือหรือต่อเรือ อาทิเช่น มาตรการการกักตัวเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของ โควิด-19 ส่งผลต่อการ

ตรวจเรือที่มีความล่าช้าออกไป การสั่งซื้อ นำเข้าอะไหล่ เครื่องจักร ที่ติดปัญหาการส่งของ โรงงานผลิตที่จึ้นปิดตัวชั่วคราว หรือ ลดกำลังการผลิตทำให้ไม่สามารถส่งออกได้ตามกำหนด มีผลให้อู่เรือต้องเลื่อนระยะเวลาส่งมอบเรือให้ลูกค้า หรือจำเป็นต้องหา ผู้ผลิตจากประเทศอื่น ส่งผลให้มีต้นทุนทั้งค่าเครื่องจักร อะไหล่และค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น มีหลาย ๆ อู่ที่รอดูสถานการณ์ ปรับลด กำลังการผลิต และชะลอการลงทุนเพื่อป้องกันความเสี่ยง

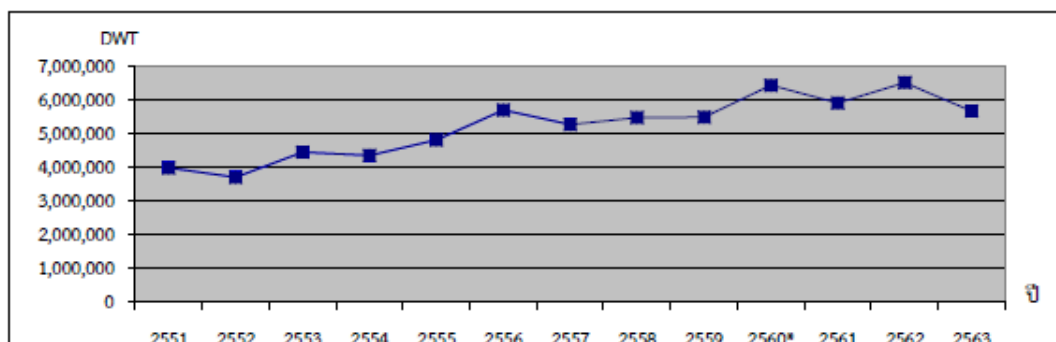
ภาพรวมกองเรือพาณิชย์ไทย

ในปี 2563 มีจำนวนกองเรือลดลงจากปี 2562 มากถึง 77 ลำ มีจำนวนที่เพิ่มขึ้นจากเรือจดทะเบียนใหม่ 17 ลำ และลดลง โดยมีจำนวนเรือที่ถอนทะเบียนเพื่อไปจดทะเบียนสัญชาติอื่น 12 ลำ และถอนทะเบียนเรืออีกจำนวน 82 ลำ ซึ่งมี จำนวนลดลงสูงสุดในรอบ 12 ปี เป็นผลกระทบมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ระบบเศรษฐกิจ และการค้า ทั่วโลกหยุดชะงัก ความต้องการสินค้า หรืออาหารเพื่ออุปโภค บริโภค ถูกหยุดหรือชะลอลงอย่างกะทันหันเพื่อปรับลดต้นทุน เจ้าของเรือต้องประเมินสถานการณ์ และการลงทุน มีการถอนทะเบียนเรือของเรือที่อายุมาก เพื่อลดจำนวนกองเรือจากสาเหตุ ความไม่คุ้มค่าในการซ่อมบำรุง ส่งผลให้ภาพรวมกองเรือในประเทศ ณ สิ้นปี 2563 คงเหลือตามรายละเอียดในตาราง

ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย ปี พ.ศ.2551 - 2563

(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*	167	2,194,968	307	4,229,769	474	6,424,737	17.2
2561	163	2,208,949	301	3,692,613	464	5,901,562	-8.1
2562	155	2,142,247	304	4,360,744	459	6,502,991	1.2
2563	114	1,732,606	268	3,925,447	382	5,658,053	-4.1



หมายเหตุ : *ปรับปรุงข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย ตั้งแต่ปี 2560 ตามระบบประมวลผลข้อมูลทะเบียนเรือ (BI)

ที่มา : กลุ่มพัฒนาระบบทะเบียนเรือ สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า

รวบรวมโดย : กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า (เดือนธันวาคม 2563)

กลยุทธ์การแข่งขันของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในปี 2563-2564

เนื่องด้วยการสภาวะการแข่งขันของการต่อเรือใหม่มีใช้เพียงการแข่งขันกันเองของเรือในประเทศเท่านั้น แต่เป็นการแข่งขันกับเรือในต่างประเทศที่มีอุตสาหกรรมต่อเรือขนาดใหญ่ อาทิ จีน เกาหลี รวมทั้งต้องแข่งขันกับผู้ประกอบการที่สามารถนำเข้าเรือเก่าใช้แล้วจากต่างประเทศในราคาถูกโดยได้รับการส่งเสริมด้วยมาตรการด้านภาษีจากภาครัฐอีกด้วย กลยุทธ์ในการแข่งขันของเรือในประเทศจึงจำเป็นต้องดำเนินการในสภาวะอยู่รอด (Survival Mode) ดังนี้

1. รักษาฐานธุรกิจด้านการซ่อมเรือ (Ship repairing) ซึ่งเป็นแหล่งรายได้ที่สม่ำเสมอและค่อนข้างต่อเนื่อง โดยการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อรักษาอัตราการทำกำไรให้เท่าเดิมในสภาวะที่ตลาดหดตัวลง อาทิ การควบคุมความสูญเสียจากการผลิตที่ไม่จำเป็น (LEAN) การบริหารทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเต็มประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) ปรับปรุงกระบวนการ/ลดขั้นตอนการทำงานที่ไม่เกิดคุณค่า (Non-Productive Activities)
2. การส่งเสริมนวัตกรรมในด้านการต่อเรือเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน อาทิ แบบเรือที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น กระบวนการผลิตที่เป็นมิตรต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม การนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาติดตั้งในเรือ การพัฒนาแบบเรือใหม่ๆ เพื่อปฏิบัติการพิเศษ อาทิ เรือกำจัดผักตบชวาและวัชพืชทางน้ำ เรือผู้โดยสารความเร็วสูง เรือไฟฟ้า
3. การติดตามระเบียบ/ข้อบังคับใหม่ๆ ขององค์การทางทะเลโลก (International Maritime Organization : IMO) สถาบันจัดชั้นเรือ (Classification Society) รวมทั้งหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อแสวงหาโอกาสในการขาย รวมทั้งการปรับตัวให้สอดคล้องกับกฎหมาย/กฎระเบียบใหม่ๆ ที่กำลังจะประกาศใช้
4. การแสวงหาโอกาสทางธุรกิจทางการต่อเรือในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่มีความจำเป็นต้องใช้เรือแต่อุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศนั้นๆ ยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการได้ในช่วงระยะเวลาอันใกล้นี้ 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 อุตสาหกรรมต่อเรือในไทยมีขีดความสามารถในการต่อเรือขนาดเล็กที่ใช้ขนส่งสินค้าได้ไม่เกิน 20,000 ตัน หรือ ขนตู้สินค้าได้ราว 1,300 ตู้เท่านั้น ต่างจากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เวียดนาม ที่มีขีดความสามารถในการต่อเรือขนาดใหญ่ที่สามารถขนส่งสินค้าได้ตั้งแต่ 30,000 ถึง 100,000 ตัน หรือขนตู้สินค้าได้มากถึง 2,000-7,000 ตู้ต่อครั้ง อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศ ควรมุ่งเน้นเจาะตลาดใน 3 ด้าน เพื่อสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก ได้แก่

- 1) ตลาดซ่อมเรือ เนื่องจากมีแรงงานที่เชี่ยวชาญด้านการซ่อมเรือมากกว่าการต่อเรือขนาดใหญ่ อีกทั้งการต่อเรือขนาดใหญ่จำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ซึ่งอาจเสียเปรียบเรือต่อต่างประเทศที่มีความพร้อมทางเทคโนโลยีมากกว่า
- 2) ในอุตสาหกรรมต่อเรือ ควรมุ่งเน้นตลาดเรือเฉพาะทางเป็นหลัก เช่น เรือสนับสนุนตรวจการณ์ไกลฝั่ง และเรือขนส่งน้ำมันชายฝั่ง ซึ่งเป็นเรือที่ใช้อย่างแพร่หลายในการขนส่งน้ำมันภายในประเทศและ อุตสาหกรรมต่อเรือในไทยมีศักยภาพอยู่แล้ว
- 3) การต่อเรือขนาดเล็กเพื่อใช้ในการขนส่งทางลำนน้ำในประเทศ เนื่องจากสอดคล้องกับศักยภาพของแรงงานและอุตสาหกรรมต่อเรือไทย ซึ่งในระยะยาว หากภาครัฐให้การสนับสนุนเชิงนโยบายและออกมาตรการผลักดันอย่างเป็นรูปธรรม เช่น การจัด Roadshow เพื่อประชาสัมพันธ์ศักยภาพของ อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทย รวมถึงสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีในการซ่อมบำรุงเรือแก่ภาคเอกชนอย่างต่อเนื่อง ก็จะเป็นอีกปัจจัยที่ช่วยส่งเสริมให้ไทยสามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมนี้ได้ดียิ่งขึ้น

นโยบายและแนวทางเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือของภาครัฐ

ทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือ ซ่อมเรือและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการต่อเรือและซ่อมเรือจำเป็นต้องให้การส่งเสริมอย่างครบวงจร และมีความต่อเนื่องจนสามารถมีอุตสาหกรรมเรือของตนเอง รวมถึงการยกระดับศักยภาพความสามารถในการแข่งขัน จากการที่รัฐบาลมีนโยบายต่อเนื่องในการพัฒนาการพาณิชย์นาวีไทย โดยเฉพาะกฎกระทรวง

ค.ศ. 2558 ที่ได้มีการกำหนดให้กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ในการกำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวี ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุเรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่องจึงได้มีการจำแนกนโยบายเพื่อการสนับสนุนอุตสาหกรรมอุเรือ รวมถึงอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ออกได้เป็น 4 ประเด็น ได้แก่

- 1) นโยบายเกี่ยวกับการรักษาสีงแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือและอุตสาหกรรมอุเรือ
- 2) การจ้างงาน
- 3) การพัฒนาศักยภาพทักษะฝีมือแรงงานและบุคลากรที่เหมาะสม
- 4) นโยบายการช่วยเหลือผู้ประกอบการอุเรือในด้านภาษี และการลงทุน

นอกจากนั้นนโยบายที่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการ เช่น ผู้ใช้เรือ และลูกค้าของอุเรือถือเป็นอีกส่วนหนึ่งที่สำคัญ เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่มีส่วนในการกำหนดทิศทางของตลาดการขนส่งทางทะเล

โดยมีปัจจัยต่าง ๆ อาทิ ปัจจัยสภาพเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ สภาพการณ์อุตสาหกรรมอุเรือในระดับนานาชาติ นโยบายและแผนการของอุตสาหกรรมอุเรือในต่างประเทศ สภาพการณ์อุตสาหกรรมอุเรือไทย ขีดความสามารถของอุเรือและซ่อมเรือไทย และการวิเคราะห์ประเด็นนโยบายและยุทธศาสตร์และความสามารถในการแข่งขันด้านอุเรือของประเทศชั้นนำในระดับโลกเพื่อนำมาปรับใช้กับประเทศไทยนั้นสามารถนำมาพิจารณาถึงเหตุและผลได้ว่า อุปสงค์ของอุตสาหกรรมอุเรือขึ้นกับปริมาณการค้าและความต้องการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะสินค้าที่ผ่านท่าเรือ หากเศรษฐกิจเฟื่องฟูทำให้ปริมาณการค้ามาก ส่งผลให้มีความต้องการต่อเรือและซ่อมเรือมากตามไปด้วย นั่นคืออุปสงค์การต่อเรือและซ่อมเรือเป็นอุปสงค์ต่อเนื่องจากความต้องการขนส่งสินค้า (Derived Demand) ในทางกลับกันภาวะชะลอตัวของเศรษฐกิจทำให้ความต้องการต่อเรือลดลง ประกอบกับข้อมูลจากการวิเคราะห์โดย United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) ใน Maritime Review 2017 แสดงให้เห็นว่าความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเล แปรผันโดยตรงกับอัตราเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยสามารถอธิบายได้ว่าเศรษฐกิจของประเทศมีความสัมพันธ์กับการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งอาศัยการขนส่งส่วนใหญ่ทางทะเล สิ่งนี้เองเป็นอุปสงค์ที่แท้จริง (Real Demand) ของความต้องการเรือเพื่อการขนส่งสินค้าแม้ว่าราคาของเหล็กเป็นอุปสรรคต่ออุตสาหกรรมต่อเรือส่งผลต่อการสั่งจอง แต่ราคาเหล็กโลกนั้นค่อนข้างคงที่ ดังนั้นการต่อเรือจะเพิ่มขึ้นหรือลดลงจะเป็นไปตามความต้องการการใช้เรือเป็นหลัก ในขณะที่ด้านอุปทานคือ ต้นทุนการต่อเรือและซ่อมเรือจากอุเรือในประเทศ หากส่งเสริมการลงทุนและสนับสนุนการรวมกลุ่มในอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง และพัฒนาขีดความสามารถของผู้ประกอบการอุเรือให้ตรงกับความต้องการและเกิดความไว้วางใจในคุณภาพเรือ จะส่งผลให้ผู้ประกอบการอุเรือสามารถแข่งขันในตลาดได้

ในส่วนของนโยบายและแผนการของอุตสาหกรรมอุเรือของประเทศชั้นนำ สรุปได้ว่าการแข่งขันของอุตสาหกรรมอุเรือในระดับโลกในช่วงปี ค.ศ. 1950 - 1959 ประเทศญี่ปุ่นใช้การพัฒนาโปรแกรมการเดินเรือและอุเรือควบคู่กันซึ่งสามารถแข่งขันกับประเทศฝั่งยุโรปได้ ต่อมาช่วงปี ค.ศ. 1970 ประเทศเกาหลีใต้เข้ามาแข่งขันในอุตสาหกรรมอุเรือกับประเทศญี่ปุ่น ด้วยต้นทุนแรงงานที่ต่ำกว่า และใช้กลยุทธ์ที่เน้นการผลิตเรือเพื่อตลาดส่งออก รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับอุเรือ ตลอดจนการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม (Clusters) ทำให้ลดต้นทุนการผลิตได้อย่างไรก็ตามในปี ค.ศ. 2006 ประเทศจีนสามารถแซงญี่ปุ่นได้ และในปี ค.ศ. 2018 มีขนาดเรือที่ต่อเท่ากับ 93.2 Million DWT เป็นอันดับ 1 ของโลก โดยความสำเร็จของประเทศจีนเกิดจากการเรียนรู้เทคโนโลยีผลิตเรือจากประเทศเยอรมันและอาศัยวิศวกรรมย้อนกลับ (Reverse Engineering) นอกจากนี้ ปัจจัยแห่งความสำเร็จของอุตสาหกรรมอุเรือในต่างประเทศ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานที่ดี บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ได้รับการสนับสนุนด้านการจัดหาเงินทุน ความต้องการสินค้าของตลาดภายในประเทศจำนวนมากทำให้ปริมาณการค้าและความต้องการขนส่งมีมาก และการมีอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องและอุตสาหกรรมสนับสนุนและการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม ตลอดจนยุทธศาสตร์สร้างความสามารถในการแข่งขันของศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลของประเทศชั้นนำที่มีการวางยุทธศาสตร์การพัฒนาอุเรือในด้านมาตรการทางการเงินและการลงทุน เช่น การยกเว้นภาษี และการจัดหาเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ เป็นต้น ด้านการสร้างแรงงานทักษะ เช่น การจัดหลักสูตรการศึกษา และการตั้งศูนย์วิจัยและศูนย์ความเป็นเลิศ เป็นต้น ด้านการสนับสนุนกลุ่มอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง เช่น อุตสาหกรรมเหล็กต้นน้ำ เป็นต้น และด้านการกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและสิ่งแวดลอม นโยบายและยุทธศาสตร์ที่ใช้ในการแข่งขันและปัจจัยแห่งความสำเร็จข้างต้นเป็นบทเรียนที่สามารถนำมาปรับใช้กับประเทศไทยได้

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศชะลอตามภาวะเศรษฐกิจซึ่งเป็นเหตุให้ในช่วงนี้เป็นเวลาที่ไม่เหมาะในการมุ่งเน้นเข้าแข่งขันกับประเทศชั้นนำในระดับโลก รวมถึงจากสถานการณ์ในปัจจุบันอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไม่ได้สร้างขนาดเศรษฐกิจใหญ่ แม้ว่ามูลค่าของอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือในประเทศจะไม่มีเก็บข้อมูลสถิติ แต่จากข้อมูลของกรมเจ้าท่าซึ่งประมาณมูลค่าอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศไทยไว้ 39,783 ล้านบาท (กรมเจ้าท่า

,2563) รวมถึงธุรกิจการต่อเรือและซ่อมเรือของประเทศชะลอตามภาวะเศรษฐกิจและไม่มีคำสั่งซื้อจากลูกค้าประมาณว่าในปัจจุบันอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือมีมูลค่าไม่เกิน 4,000 ล้านบาท (จากการสัมภาษณ์สมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย, 2562) ทั้งนี้ อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศส่วนใหญ่เป็นสถานประกอบการขนาดเล็ก อยู่ต่อเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 100 ตันกรอส (GRT) ขึ้นไป (ตามมาตรา 25 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521) มีจำนวน 30 อยู่ ดังนั้นการก้าวเข้าสู่อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือนั้นควรวางตำแหน่งเชิงกลยุทธ์ไว้ที่การซ่อมเรือคุณภาพสูง และการต่อเรือเพื่อการท่องเที่ยว และการขนส่งทางลำน้ำ รวมถึงการพัฒนาวิทยาการซ่อมเรือและต่อเรือเพื่อให้มีต้นทุนที่แข่งขันได้และเกิดการยอมรับคุณภาพเรือที่ต่อภายในประเทศ ควบคู่กับการดำเนินนโยบายของภาครัฐที่สนับสนุนให้เกิดการเข้าสู่ตลาดและเสริมความสามารถในการแข่งขันโดยมาตรการทางภาษี เครื่องมือทางกฎหมาย และเครื่องมือทางการเงิน ตลอดจนนโยบายสนับสนุนการยกระดับทักษะแรงงาน และการกำหนดบทบาทหลักของเรือคือการมีส่วนร่วมช่วยสนับสนุนพาณิชย์นาวีให้เป็นศูนย์กลางการให้บริการ การขนส่งทางทะเลของภูมิภาคที่มีศักยภาพและความน่าเชื่อถือ (Reliability) การสร้างความน่าเชื่อถือด้วยเศรษฐกิจของความไว้วางใจ (Trust Economy) โดยบริการซ่อมเรือและต่อเรืออย่างมีคุณภาพและส่งมอบได้ตามเวลาที่กำหนดซึ่งจะสร้างความไว้วางใจในคุณภาพและบริการให้กับเจ้าของเรือ ทั้งนี้ ได้วางเป้าหมายการพัฒนาอยู่เรือไว้ 3 เป้าหมาย คือ

ผู้ประกอบการมีความสามารถด้านการซ่อมเรือและต่อเรือที่สอดคล้องกับความต้องการและได้รับการยอมรับในคุณภาพและบริการ (ด้านอุปสงค์)

การลดต้นทุนการซ่อมและต่อเรือในประเทศและเสริมรากฐานที่จำเป็นเพื่อป้องกันและรักษาฐานธุรกิจ(ด้านอุปทาน) และผู้ประกอบการอยู่เรือไทยเป็นศูนย์บริการของบริษัทต่อเรือชั้นนำในระดับโลก

รวมถึงได้แบ่งช่วงการดำเนินมาตรการเป็น 2 ช่วง คือ มาตรการระยะเร่งด่วน ประกอบด้วย มาตรการสนับสนุนการสร้างแรงงานที่มีทักษะและมีฝีมือ และการศึกษาและวิจัย มาตรการสนับสนุนการต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศ มาตรการยกระดับภาพลักษณ์ของเรือและชิ้นส่วนเรือที่ผลิตในประเทศ และมาตรการส่งเสริมการลงทุนและการใช้เครื่องมือทางการเงิน และมาตรการระยะกลางและระยะยาวประกอบด้วย มาตรการแสวงหาความร่วมมือกับพันธมิตรที่เป็นบริษัทต่อเรือชั้นนำในระดับโลก โดยอยู่เรือไทยขอสิทธิเป็นตัวแทนในการบำรุงรักษาและซ่อมแซมเรือ

มาตรการด้านอยู่เรือเพื่อจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาพาณิชย์นาวี

ระยะ	ยุทธศาสตร์	โครงการ
ระยะสั้น (5 ปี)	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อพัฒนาพื้นที่ตั้งซ่อมเรือสำราญ (ยอร์ช)
	ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การพัฒนาระบบบริหารและจัดการ	โครงการปรับปรุงสิทธิประโยชน์สนับสนุนอยู่เรือ
		โครงการสนับสนุนการรวมกลุ่มอุตสาหกรรมด้านอยู่เรือ (Cluster ด้านอยู่เรือ)
		โครงการสนับสนุนเงินทุนเพื่อเพิ่มศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานของอยู่เรือและเทคโนโลยีการต่อเรือและซ่อมเรือ
	ยุทธศาสตร์ที่ 4 : การพัฒนาบุคลากรพาณิชย์นาวี	โครงการจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศทางด้านอยู่เรือ
ระยะกลาง (10 ปี)	ยุทธศาสตร์ที่ 5 : การสร้างเครือข่ายธุรกิจพาณิชย์นาวี	โครงการแสวงหาความร่วมมือกับบริษัทต่อเรือชั้นนำในระดับโลก เพื่อขอสิทธิเป็นตัวแทนในการบำรุงรักษาและซ่อมแซมเรือ
ระยะกลาง (10 ปี)	ยุทธศาสตร์ที่ 5 : การสร้างเครือข่ายธุรกิจพาณิชย์นาวี	โครงการสนับสนุนการซ่อมเรือและต่อเรือเพื่อใช้ในราชการและรัฐวิสาหกิจซึ่งใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่ต้องผลิตจากต่างประเทศต้องกำหนดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีและสัดส่วนการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ

รวบรวมโดย : โครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมอาเซียน

ที่มา : กรมเจ้าท่า

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 รัฐบาลโดยกระทรวงอุตสาหกรรมมีโครงการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือ 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 (อยู่ลอย 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)

ประเภทของวัตถุดิบที่ใช้ในการซ่อมและต่อเรือมีความแตกต่างกันแหล่งวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือส่วนใหญ่สั่งซื้อจากต่างประเทศ เช่น สิงคโปร์ ญี่ปุ่น สาธารณรัฐเกาหลี สหรัฐอเมริกา เป็นต้น ส่วนวัตถุดิบสำหรับการซ่อมเรือส่วนใหญ่สั่งซื้อจากในประเทศ โดยมีสัดส่วนการซื้อวัตถุดิบในประเทศและต่างประเทศใน ปี 2563 ประมาณ 95% และ 5% ตามลำดับ ปี 2562 ประมาณ 87% และ 13% ตามลำดับ และมีจำนวนผู้จำหน่ายวัตถุดิบประมาณ 392 ราย ซึ่งมีรายละเอียดประเภทและแหล่งที่มาของวัตถุดิบที่สำคัญ ดังนี้

วัตถุดิบสำหรับการซ่อมเรือ	วัตถุดิบส่วนใหญ่สามารถสั่งซื้อจากในประเทศ เช่น เหล็ก ท่อประเภทต่างๆ ลม แก๊ส ลวดเชื่อม วาล์ว ฯลฯ
วัตถุดิบสำหรับการต่อเรือ	ประเภทของวัตถุดิบที่ซื้อจากต่างประเทศ เช่น เครื่องจักรใหญ่ เครื่องกำเนิดไฟฟ้า ระบบเพลลาใบจักร ระบบปั๊ม อุปกรณ์สื่อสาร อุปกรณ์เดินเรือ ฯลฯ
ซ่อมเรือโครงการใหญ่	วัตถุดิบในการซ่อมเรือเช่น เหล็กแผ่น เหล็กรูปพรรณ วาล์ว ท่อต่าง ๆ ส่วนใหญ่สั่งซื้อภายในประเทศ วัตถุดิบในการซ่อมเรือที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ เช่น อะไหล่ซ่อมเครื่องจักรใหญ่ อะไหล่เครื่องกำเนิดไฟฟ้า ปั๊ม อุปกรณ์ในระบบเดินเรือต่าง ๆ

ทั้งนี้ ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมาบริษัทไม่มีการพึ่งพิงผู้จำหน่ายวัตถุดิบรายใดรายหนึ่งเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวม

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

3) ผลของฤดูกาลที่กระทบต่อการดำเนินธุรกิจ

ลักษณะการดำเนินงานของบริษัทในฤดูฝน อาจทำให้การซ่อมเรือและต่อเรือมีอุปสรรคบ้าง ซึ่งอาจมีผลทำให้โครงการล่าช้า อย่างไรก็ตาม บริษัทได้วางแผนและกำหนดตารางเวลาการดำเนินงานในช่วงเวลาดังกล่าวแล้ว ดังนั้น ฤดูฝนจึงไม่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินงาน

4) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การดำเนินธุรกิจของบริษัทให้ความสำคัญ และเฝ้าระวังผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยปฏิบัติตามกฎระเบียบ และขั้นตอนการปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด อย่างไรก็ตามบริษัทมีการดำเนินการเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1. บริษัทได้จัดให้มีภาชนะรองรับขยะอย่างเพียงพอในบริเวณอยู่ และเรือที่ทำการซ่อม และกำจัดขยะโดยการฝังกลบและเผาทำลาย ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของขยะ มีการแยกขยะและบำบัด
2. ใช้น้ำยาขจัดคราบน้ำมันชีวภาพซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ในกรณีที่มิน้ำมันจากที่อื่นรั่วไหลเข้ามาในบริเวณอยู่

3. การเตรียมผิวงานของแผ่นเหล็กต่างๆ เช่น ตัวเรือ หรือแผ่นเหล็กอื่นๆ ยังต้องอาศัยการพ่นทรายเป็นหลัก ซึ่งอาจก่อให้เกิดฝุ่นละอองรบกวนผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียงบริเวณอยู่ได้ ปัจจุบันบริษัทมีวิธีป้องกันดังนี้

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

4. บริษัทได้จ้างบริษัทภายนอกเป็นผู้ตรวจสอบและศึกษาคุณภาพน้ำทั้งเป็นประจำทุกปี ปีละ 2 ครั้ง จากการตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งที่ผ่านมาพบว่าดัชนีคุณภาพน้ำทั้งที่ตรวจวิเคราะห์อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน (ดังตาราง) ทั้งนี้ บริษัทไม่มีประวัติการกระทำผิดเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

ดัชนีคุณภาพน้ำ	มาตรฐาน *	คุณภาพน้ำทั้งของบริษัท
ค่าความเป็นกรดด่าง (pH)	5.5-9.0	6.8
สารแขวนลอยทั้งหมด(Mg/1)	≤50	9.3
BOD (Mg/l)	≤20	20
Grease & Oil (Mg/l)	≤5	1.8

หมายเหตุ : อ้างอิง มาตรฐานตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงาน พ.ศ.2560

ที่มา : รายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียเดือน ตุลาคม 2563 โดย Environment Research & Technology Co.,Ltd.

2.5 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563)

งานซ่อมเรือ	มูลค่ารวม	6.38 ล้านบาท
งานต่อเรือ	มูลค่ารวม	43.16 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 ซึ่งผู้ให้เช่าสามารถบอกเลิกสัญญาได้ตามเงื่อนไขปกติของสัญญาเช่าระหว่างหน่วยงานราชการกับบริษัทเอกชน ทำให้บริษัทอาจต้องจัดหาสถานที่ประกอบธุรกิจใหม่หากสัญญาเช่าสิ้นสุดลง อย่างไรก็ตามหากมีการยกเลิกสัญญา บริษัทสามารถเคลื่อนย้ายอยู่อย่างอื่นซึ่งเป็นอุปกรณ์หลักในการดำเนินงานไปยังสถานที่ตั้งแห่งใหม่ได้

3.4 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และต้นทุนการผลิตของบริษัทบางส่วนอ้างอิงกับอัตราแลกเปลี่ยน โดยเฉพาะงานต่อเรือ และงานซ่อมคินสภาพเรือ จะต้องมีการนำเข้าเครื่องจักรมูลค่าสูงจากต่างประเทศ เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า เครื่องจักรเดินเรือ เครื่อง กว๊าน ในขณะที่งานซ่อมเรือจะมีการซื้ออุปกรณ์ภายในประเทศเป็นส่วนใหญ่ บริษัทจึงให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยง โดยการจัดทำสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า สำหรับภาระผูกพันที่เป็นเงินสกุลต่างประเทศ

3.5 ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงราคาของวัสดุการผลิต

วัสดุหลักที่บริษัทนำมาใช้ คือ เหล็กแผ่น สี ท่อ วาล์ว และลวดเชื่อม รวมทั้งต้นทุนการผลิตอื่นๆ ที่มีแนวโน้มการปรับเพิ่ม ตามความผันผวนของปัจจัยภายนอก เช่น ราคาน้ำมัน อุปสงค์และอุปทานของวัสดุบางชนิด หรือสภาวะเศรษฐกิจ อาจส่งผลกระทบต่อราคาวัสดุการผลิตทำให้บริษัทมีต้นทุนเพิ่มขึ้น ดังนั้นบริษัทมีแผนป้องกันความเสี่ยงโดยการวางแผนการจัดซื้อวัสดุล่วงหน้า เพื่อลดการสั่งซื้อเร่งด่วน ขยายฐานผู้ขายในการสั่งซื้อวัสดุ ติดตามความเคลื่อนไหวอย่างใกล้ชิด และยืนยันราคาวัสดุโดยใช้ความสัมพันธ์ที่ดีและสร้างอำนาจต่อรองกับผู้ขาย

3.6 ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

บริษัทมีนโยบายการให้เงื่อนไขการชำระเงินเป็นเครดิตทอมให้กับลูกค้า โดยส่วนใหญ่จะให้เวลาประมาณ 3 – 4 เดือน ดังนั้นจึงมีความเสี่ยงจากการที่ลูกค้าอาจไม่สามารถปฏิบัติตามภาระผูกพันที่มีกับบริษัทภายใต้เงื่อนไขปกติได้ ดังนั้นบริษัทจำเป็นต้องจำกัดขอบเขตความเสี่ยงโดยพยายามให้มีการชำระเงินค่าซ่อมทำเรือให้มากที่สุดก่อนเรือออกจากอู่

3.7 ความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติภัย

ในการทำธุรกิจซ่อมเรือและต่อเรือ มีโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นทางบริษัทจึงทำกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองความเสี่ยงด้านสิ่งปลูกสร้าง เครื่องจักร สต็อกสินค้า อยู่ลอย รวมทั้งความสูญเสียและความเสียหายต่อตัวเรือที่กำลังสร้างหรือกำลังซ่อมและอยู่ลอย 2 อู่

3.8 ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

บริษัทมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้า เงินกู้ยืมและลูกหนี้อื่น ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายและวิธีการในการควบคุมสินเชื่อ บริษัทไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ จำนวนเงินสูงสุดที่บริษัทฯ อาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกหนี้ เงินให้กู้ยืมและลูกหนี้อื่นที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

การกระจุกตัวของความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อเกิดจากการที่บริษัทให้บริการรับจ้างต่อเรือและซ่อมเรือให้แก่ลูกค้าทั่วไปทั้งภาคเอกชนและหน่วยงานราชการ ความสามารถในการปฏิบัติตามภาระผูกพันของลูกหนี้เหล่านี้มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับสภาวะเศรษฐกิจของประเทศ

3.9 ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

บริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินฝากกับสถาบันการเงิน เงินกู้ยืมแก่บริษัทย่อย เงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร เจ้าหนี้ทรัสต์รีซีท เงินกู้ยืมที่มีดอกเบี้ย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของบริษัทจึงอยู่ในระดับต่ำ

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 สินทรัพย์ของบริษัท เอเชียน มารีน เซอร์วิสส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2563

ประเภท สินทรัพย์	ที่ตั้ง	เนื้อที่ (ไร่-งาน-ตรว.)	มูลค่า ตามบัญชี (ล้านบาท)	ลักษณะ กรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
- อู่ลอย 1,2		-	108.94	บริษัท	อู่ลอย 1 และ 2 มีภาระ จำนองกับ ธนาคาร
- อาคารและ สิ่งปลูกสร้าง	128 หมู่ 3 ถ.สุขสวัสดิ์ ต.แหลมฟ้าผ่า อ.พระสมุทรเจดีย์ จ.สมุทรปราการ	-	63.63	บริษัท	ไม่มี
- เครื่องจักรและ อุปกรณ์		-	61.36	บริษัท	ไม่มี
- สิทธิการเช่าที่ดิน		20 ไร่	-	เช่าระยะยาว	ไม่มี
- ที่ดิน	142/1 หมู่ 4 ถ.สายบ้านท่าทองใหม่- บ้านบางสำโรง ต.ท่าทองใหม่ อ.กาญจนาดิษฐ์ จ.สุราษฎร์ธานี	23 ไร่	83.35	บริษัท	ภาระจำนอง กับธนาคาร

วงเงินของภาระหลักประกันของทรัพย์สิน มีดังนี้

- วงเงินเบิกเกินบัญชี	จำนวนเงิน 20.00 ล้านบาท
- วงเงินกู้ระยะสั้น	จำนวนเงิน 160.00 ล้านบาท
- วงเงินทรัสต์รีซีท	จำนวนเงิน 120.00 ล้านบาท
- วงเงินกู้ยืมระยะยาว	จำนวนเงิน 177.00 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

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 ตลอดจนได้แจ้งอัตราค่าเช่า ค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า และเงื่อนไขอื่นๆ ซึ่งบริษัทได้พิจารณาและตกลงทำสัญญาเช่า โดยบริษัทได้ชำระค่าเช่าและปฏิบัติตามสัญญาอย่างถูกต้องมาโดยตลอด จึงเป็นการเรียกร้องที่ไม่อยู่ใน ข้อกำหนดของสัญญา รวมทั้งการเรียกร้องค่าเสียหายต่างๆ เป็นเรื่องระหว่างกระทรวงการคลังและคู่สัญญาเช่าขณะนั้นคือชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย ด้วยข้อเท็จจริงดังกล่าว บริษัทจึงยังไม่บันทึกค่าเช่าและค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามข้อเรียกร้องของกรมธนารักษ์ ในงบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

4.3 นโยบายการลงทุนและการควบคุมดูแลบริษัทย่อย

บริษัทมีนโยบายลงทุนในธุรกิจที่เอื้อประโยชน์และเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจหลักของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

บริษัทมีเงินลงทุนในบริษัทย่อยคือ บริษัท เจนเนอรัล มารีน จำกัด จำนวน 4.61 ล้านบาท บริษัท อาซิมา มารีน จำกัด จำนวน 7.19 ล้านบาท บริษัท อีโค มารีน จำกัด จำนวน 19.70 ล้านบาท และบริษัท กิจการร่วมค้า เอเชียน มารีน จำกัด จำนวน 0.14 ล้านบาท

ในส่วนของนโยบายในการควบคุมดูแลบริษัทย่อย โดยบริษัทมีอำนาจควบคุมดูแลการบริหารงาน คือ

- บริษัท เจนเนอรัล มารีน จำกัด บริษัทมีส่วนเงินลงทุน ร้อยละ 0.65 ของสินทรัพย์รวมของบริษัท
- บริษัท อาซิมา มารีน จำกัด บริษัทมีส่วนเงินลงทุน ร้อยละ 1.33 ของสินทรัพย์รวมของบริษัท
- บริษัท อีโค มารีน จำกัด บริษัทมีส่วนเงินลงทุน ร้อยละ 4.49 ของสินทรัพย์รวมของบริษัท
- บริษัท กิจการร่วมค้า เอเชียน มารีน จำกัด บริษัทมีส่วนเงินลงทุน ร้อยละ 0.03 ของสินทรัพย์รวมของบริษัท (สัดส่วนเงินลงทุนบริษัทย่อยทุกบริษัทคิดตามวิธีการบันทึกบัญชีโดยวิธีราคาทุน)

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ในปี 2563 บริษัทฯไม่มีข้อพิพาททางกฎหมาย ส่วนกรณีที่บริษัทถูกกรมธนารักษ์เรียกร้องให้ชำระค่าเช่าและค่าความธรรมเนียมเพิ่มเติม บริษัทได้ชี้แจงไว้แล้วในหัวข้อ 4.2 สินทรัพย์ที่เข้ามาประกอบธุรกิจ

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลที่สำคัญอื่น**ข้อมูลทั่วไป**

ชื่อบริษัทที่ออกหลักทรัพย์	:	บริษัท เอเซีย 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.แหลมฟ้าผ่า 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 ถ.ลาดพร้าว 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 อาคารสเทท ทาวเวอร์ ชั้น 36 ถ.สีลม แขวงสีลม เขตบางรัก กทม. 10500 โทรศัพท์ 02-630-8120-1