



บริษัท ปริมา มารีน จำกัด (มหาชน)

ส่วนที่ 1
การประกอบธุรกิจ



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท พริมา มารีน จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) บริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการร่วมค้า (“กลุ่มบริษัท”) ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งและสนับสนุนกิจกรรมเชิงพาณิชย์ทางทะเลอย่างครบวงจรแห่งแรกของประเทศไทย โดยประกอบธุรกิจการให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมันกึ่งสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว (“สินค้า”) ทางเรือ ทั้งยังประกอบธุรกิจการสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล และการบริหารจัดการเรือด้วย

กลุ่มบริษัท มุ่งมั่นในการขยายธุรกิจให้เติบโตอย่างต่อเนื่องและมั่นคง โดยคำนึงถึงการสร้างผลตอบแทนอย่างยั่งยืนแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกราย รวมถึงการคำนึงถึงดุลยภาพทางด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมอยู่เสมอ ด้วยเหตุนี้ กลุ่มบริษัท จึงได้กำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ วัตถุประสงค์และเป้าหมาย ดังนี้

1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ วัตถุประสงค์และเป้าหมาย และกลยุทธ์ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

1.1.1 วิสัยทัศน์

กลุ่มบริษัท มีวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจ คือ “กลุ่มบริษัท จะเป็นองค์กรชั้นนำ ด้านธุรกิจการขนส่งทางทะเลและสนับสนุนกิจการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเลอย่างครบวงจรในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีความเป็นเลิศด้านการปฏิบัติงานและให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้ากลางทะเล อย่างเป็นที่ไว้วางใจ เป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม และตอบสนองต่อความพึงพอใจของลูกค้า”

1.1.2 พันธกิจ

- กลุ่มบริษัท จะเป็นองค์กรชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ ด้านพาณิชย์นาวีและโลจิสติกส์ ตลอดจนสนับสนุนงานกิจการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเล
- กลุ่มบริษัท จะขยายตลาดให้ครอบคลุมภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกในการขนส่งผลิตภัณฑ์เคมี ปิโตรเลียม ก๊าซ ปิโตรเลียมเหลว และโลจิสติกส์ ตลอดจนสนับสนุนงานกิจการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเลให้ครบวงจร
- กลุ่มบริษัท จะขยายการลงทุนในรูปแบบการร่วมทุนกับกลุ่มธุรกิจผู้มีความชำนาญในแต่ละสาขา เพื่อการเติบโตแบบยั่งยืน
- กลุ่มบริษัท จะมุ่งเน้นการพัฒนาความสามารถของพนักงาน ส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ด้วยบรรยากาศการทำงานที่เป็นสุข บนพื้นฐานแห่งความเชื่อมั่นระหว่างกัน
- กลุ่มบริษัท จะเป็นองค์กรที่สร้างผลตอบแทนที่เป็นธรรม ตอบสนองกับแผนการลงทุนที่วางไว้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีระบบบริหารจัดการที่มีมาตรฐาน และดูแลผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเท่าเทียมกัน
- กลุ่มบริษัท จะมุ่งเน้นหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

1.1.3 วัตถุประสงค์และเป้าหมายการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

ด้วยความมุ่งมั่นในการประกอบธุรกิจให้บริการและขนส่งโดยเรืออย่างครบวงจรของกลุ่มบริษัท เพื่อสร้างผลกำไรอย่างยั่งยืนทั้งที่เป็นรูปธรรมและนามธรรมให้เกิดแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกราย กลุ่มบริษัท จึงตั้งมั่นและทุ่มเทใจด้วยมีวัตถุประสงค์และเป้าหมายการดำเนินงานของกลุ่มเพียงหนึ่งเดียว นั่นคือ “การดูแลเอาใจใส่ผู้มีส่วนได้เสียทุกรายเพื่อสร้างความยั่งยืนอย่างแท้จริง” โดยถือหลักคตินิยม “ดำเนินงานโดยเห็นแก่ส่วนรวมเป็นสำคัญ” ด้วยเหตุนี้ เมื่อส่วนรวมชุมชน สังคมเจริญก้าวไกล กลุ่มบริษัท ซึ่งเป็นชิ้นส่วนหนึ่งของสังคมย่อมเติบโตอย่างมีคุณค่าและดำเนินธุรกิจมั่นคงเช่นกัน



ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ ได้มีการจัดทำแผนการบริหารจัดการดูแลเอาใจใส่ผู้มีส่วนได้เสียทุกราย (Stakeholder Management) ขึ้นในปี 2560 โดยได้วิเคราะห์บทบาทของผู้มีส่วนได้เสียทุกรายเพื่อจัดทำแนวทางในการดำเนินงานเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการและสอดคล้องกับหลักปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งสรุปประเด็นสำคัญโดยสังเขปได้ ดังนี้

- **ผู้ถือหุ้น**

กลุ่มบริษัทฯ ให้ความสำคัญในการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียม อาทิ ให้ผู้ถือหุ้นทุกรายรับรู้ข่าวสารก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นประกอบการตัดสินใจลงคะแนนเสียง คำนึงสิทธิของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยโดยการให้สิทธิในการนำเสนอระเบียบวาระและนำเสนอรายชื่อกิจกรรมการล่วงหน้าก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น เป็นต้น โดยได้จัดทำช่องทางในการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ถือหุ้นและกลุ่มบริษัทฯ เพื่อถาม-ตอบข้อซักถามและความคืบหน้าการดำเนินงาน อาทิ เบอร์โทรศัพท์ ที่ใช้ในการจัดส่งเอกสาร เว็บไซต์บริษัท และอีเมลฝ่ายงานต่างๆ ในองค์กร เป็นต้น เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเลือกช่องทางการติดต่อที่เหมาะสม เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการมีส่วนร่วมนำเสนอแนวความคิดให้แก่กลุ่มบริษัทฯ

- **นักลงทุนและนักวิเคราะห์**

กลุ่มบริษัทฯ จะนำเสนอข้อมูลที่ถูกต้องอย่างเท่าเทียมและมีความน่าเชื่อถืออย่างทันกาล และจะให้ความร่วมมือในการตอบข้อซักถามในทุกกรณีเพื่อเป็นประโยชน์และเป็นแนวทางประกอบการตัดสินใจในการลงทุนแก่นักลงทุนและนักวิเคราะห์โดยทั่วกัน

- **สื่อมวลชน**

กลุ่มบริษัทฯ จะนำเสนอข้อมูลที่ถูกต้องอย่างเท่าเทียมและมีความน่าเชื่อถืออย่างทันกาล และจะให้ความร่วมมือในการตอบข้อซักถามแก่สื่อมวลชนซึ่งเป็นช่องทางในการสื่อความข่าวสารจากองค์กรสู่ประชาชนทั่วไป นอกจากนี้ จะให้การสนับสนุนกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสื่อมวลชนตามสมควรเพื่อเป็นสร้างสัมพันธภาพที่ดีอย่างต่อเนื่อง

- **ลูกค้า**

กลุ่มบริษัทฯ ยึดแนวทางการปฏิบัติในการสร้างสัมพันธภาพที่ดีต่อพันธมิตร ซึ่งสำคัญกว่าการแข่งขันเชิงธุรกิจ ทั้งนี้ เพื่อสนองรับกับกลยุทธ์ด้านการให้บริการของกลุ่มบริษัทฯ ที่มุ่งเน้นการให้บริการแบบครบวงจร (One-Stop Service) นั่นคือ หากลูกค้าไม่มีงานหรือเรือขนส่งเพื่อให้บริการ กลุ่มบริษัทฯ ยินดีให้ความช่วยเหลือในการจัดหาบริการที่ลูกค้าต้องการให้

- **ลูกค้า**

กลุ่มบริษัทฯ จะร่วมทำงานกับลูกค้าอย่างใกล้ชิด โดยการรับฟังความต้องการและปัญหาจากลูกค้าเพื่อให้การดำเนินงานเกิดประสิทธิภาพสูงสุด นอกจากนี้ ยังเตรียมความพร้อมในการรับมือกับปัญหาและการแก้ไขปัญหาล่วงหน้าเพื่อสร้างความไว้วางใจและความพึงพอใจจากลูกค้า

- **พนักงาน**

กลุ่มบริษัทฯ มีนโยบายในการปฏิบัติงานอย่างมีคุณภาพและได้มาตรฐาน โดยหัวใจสำคัญในการปฏิบัติงานและขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความสำเร็จ นั่นคือ ทักษะบุคคล ด้วยเหตุนี้ จึงได้ส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรโดยให้ความรู้และฝึกฝนทักษะเพื่อยกระดับความสามารถอย่างต่อเนื่องและเป็นลำดับขั้นตอนตามความถนัดและความเชี่ยวชาญของพนักงานแต่ละฝ่าย นอกจากนี้ ยังให้ความสำคัญเรื่องสวัสดิการต่างๆ ที่พนักงานพึงได้รับ เพื่อให้พนักงานมีสุขภาพพลานามัยที่สมบูรณ์แข็งแรงการใช้ชีวิตอีกด้วย

- **สังคมและสิ่งแวดล้อม**

กลุ่มบริษัทฯ จะสร้างสรรค์กิจกรรมสาธารณประโยชน์เพื่อสร้างคุณค่าร่วมกันระหว่างกลุ่มบริษัทฯ สังคม และสิ่งแวดล้อม อาทิ กิจกรรมปลูกฝังจิตสำนึกที่ดีในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมให้สืบไป การสนับสนุนการสร้างงานในชุมชนเพื่อสร้างความพอเพียงและความสุขอย่างยั่งยืน การสนับสนุนทุนการศึกษาให้นักเรียนเรียนดีในชุมชนยากไร้ และการสนับสนุนการสร้างอาคารหรือที่พักอาศัยให้แก่ผู้พิการและด้อยโอกาส เป็นต้น โดยกลุ่มบริษัทฯ



ได้จัดตั้งคณะทำงานฝ่ายความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) เพื่อจัดทำแผนพัฒนาโครงการและริเริ่มกิจกรรมสาธารณประโยชน์เหล่านี้ในทุกปี โดยคาดหวังให้ทุกกิจกรรมที่จัดทำขึ้นมาเป็นกิจกรรมที่สามารถดำเนินได้อย่างต่อเนื่องและเห็นการพัฒนาของสังคมและชุมชนได้อย่างแท้จริง

1.1.4 กลยุทธ์ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

เพื่อการดำเนินงานให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุดอันจะสร้างผลสัมฤทธิ์ที่คุ้มค่าและก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกราย กลุ่มบริษัท ได้กำหนดทิศทางและนโยบายการดำเนินงานเชิงกลยุทธ์ โดยแบ่งเป็น 2 ประเด็นสำคัญ อันได้แก่ กลยุทธ์ด้านการให้บริการ และกลยุทธ์ทางการตลาด โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **กลยุทธ์ด้านการให้บริการ**

กลุ่มบริษัท มีการวางแผนการให้บริการแก่ลูกค้าในแต่ละประเภทธุรกิจ เพื่อครอบคลุมความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า ทั้งทางด้านคุณภาพด้านการปฏิบัติงานและด้านการให้บริการ โดยมีองค์ประกอบของกลยุทธ์ดังกล่าวดังนี้

- (1) **กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการให้บริการแบบครบวงจร (One-stop Service)**

เนื่องจากธุรกิจเรือขนส่งฯ ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ธุรกิจเรือ Offshore และธุรกิจบริหารเรือ เป็นธุรกิจที่ต้องอาศัยความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง เพราะมีความซับซ้อนในการดำเนินงานและมีกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด กลุ่มบริษัท จึงมุ่งเน้นเป็นศูนย์กลางการให้บริการแบบครบวงจร โดยมีองค์ประกอบการให้บริการ คือ ให้คำแนะนำในการจัดหาเรือที่เหมาะสมกับประเภทสินค้าที่ลูกค้ามีความต้องการจะทำการขนส่ง ตลอดจนเฝ้าอำนวยความสะดวกในด้านข้อมูลของเมืองท่าต่าง ๆ พร้อมทั้งคัดสรรคนประจำเรือให้ตรงกับความต้องการของผู้เช่าและลูกค้า ให้เป็นไปตามมาตรฐานและมีประสิทธิภาพตามข้อกำหนดสากล รวมถึงการให้คำแนะนำในเรื่องกลยุทธ์การบริหารค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของลูกค้าในการขนส่งที่ทำให้ลูกค้าเกิดประสิทธิภาพทางด้านต้นทุนการขนส่งสินค้าและควบคุมคุณภาพการบริการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทั้งแก่ชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม

- **มุ่งเน้นการให้บริการด้วยกองเรือซึ่งมีคุณภาพ**

กลุ่มบริษัท มีกองเรือซึ่งประกอบด้วยเรือขนส่ง เรือ FSU และเรือ Offshore โดยมีเรือตั้งแต่ขนาดประมาณ 1,000 ถึง 300,000 DWT ซึ่งแสดงถึงความสามารถในการจัดหาประเภทและขนาดของเรือเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่แตกต่างกันไป ให้เหมาะสมตามประเภทของสินค้าที่จะขนส่ง ตลอดจนเส้นทางการขนส่งและร่องน้ำ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท มีความพร้อมและความเชี่ยวชาญในการปรับเปลี่ยนระบบและอุปกรณ์บนเรือให้เหมาะสมต่อการใช้งานตามความต้องการของลูกค้าอีกด้วย

- **มุ่งเน้นการบริหารเรือด้วยความเชี่ยวชาญ**

จากประสบการณ์กว่า 30 ปี ในการให้บริการขนส่งน้ำมันหลากหลายประเภท ตลอดจนสินค้าปิโตรเคมีเหลวและก๊าซปิโตรเลียม สิ่งเหล่านี้ได้สร้างประสบการณ์ต่าง ๆ มากมาย จนกลุ่มบริษัท เชื่อมั่นว่ากลุ่มบริษัท มีบุคลากรที่มีประสบการณ์และความสามารถเพียงพอที่จะให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้ากลางทะเลแก่ลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย บนพื้นฐานของกฎหมาย ข้อกำหนด และกฎข้อบังคับต่าง ๆ เช่น (1) กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องขององค์กรในประเทศ เช่น กรมเจ้าท่าภายใต้กระทรวงคมนาคม (อาทิจ) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติการส่งเสริมพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 และพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 เป็นต้น) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกากระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (“สำนักงาน กสทช.”) กรมศุลกากร และสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น (2) กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของประเทศที่เรือของกลุ่มบริษัท ดำเนินธุรกิจ (3) อนุสัญญาหลักต่าง ๆ ซึ่งกำหนดโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization (IMO): “IMO”) เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS): “อนุสัญญา SOLAS”)



อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL): “อนุสัญญา MARPOL”) และอนุสัญญาว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ (Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW): “อนุสัญญา STCW”) เป็นต้น และ (4) แนวทางและข้อกำหนดใน Ship Inspection Report Program (SIRE) ของ Oil Companies International Marine Forum (“OCIMF”) เป็นต้น

จากที่กล่าวมาข้างต้น กองเรือของกลุ่มบริษัท ได้รับการรับรองจากกรมเจ้าท่าในเรื่องการได้มาตรฐานตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในด้านความปลอดภัย ด้านการป้องกันมลภาวะจากเรือ และด้านคนประจำเรือ ส่วนในด้านการควบคุมคุณภาพและความพร้อมในการปฏิบัติการเดินเรืออย่างมีประสิทธิภาพ และกองเรือของกลุ่มบริษัท ยังได้รับการรับรองจากสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies) เช่น หนังสือรับรองจาก Lloyd's Register (“LR”) American Bureau of Shipping (“ABS”) Nippon Kaiji Kyokai (“NK”) Bureau Veritas (“BV”) และ Det Norske Veritas and Germanischer Lloyd (“DNV GL”) เป็นต้น

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท ได้ตระหนักถึงความสำคัญของบุคลากรเพื่อนำไปสู่การบริหารเรือด้วยความเชี่ยวชาญ โดยกลุ่มบริษัท ได้กำหนดให้คนประจำเรือได้รับการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถ และเพิ่มคุณสมบัติของคนประจำเรือของกลุ่มบริษัท อย่างสม่ำเสมอ อาทิ การฝึกอบรมและเปลี่ยนประกาศนียบัตรของคนประจำเรือของกลุ่มบริษัท จาก SCTW 1995 เป็น SCTW 2010 ให้เป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

- **มุ่งเน้นการควบคุมคุณภาพของการให้บริการอย่างเคร่งครัด**

กลุ่มบริษัท ให้ความสำคัญกับการควบคุมคุณภาพของบริการอย่างสูงสุด ซึ่งจะส่งผลต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติงานเรือและสินค้า รวมทั้งให้เป็นไปตามกำหนดเวลาที่ลูกค้าต้องการ โดยบริษัท มีความเข้มงวดต่อพนักงานประจำเรือให้ปฏิบัติตามขั้นตอนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และดำเนินการตรวจสอบประสิทธิภาพและสภาพเรือให้อยู่ในสภาพที่ดีอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนการให้คำปรึกษาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือ ได้แก่ การให้คำปรึกษาด้านการปฏิบัติงานสินค้าและงานเทคนิคของเรือ และการดำเนินการด้านเอกสารกับองค์กรควบคุมของรัฐและเอกชน เพื่อสามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้อย่างปลอดภัย ตรงต่อเวลา และไม่มีความผิดพลาดในการขนส่ง

(2) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นสร้างคณะบุคลากรที่มากด้วยประสบการณ์

- **คณะผู้บริหาร**

คณะผู้บริหารของกลุ่มบริษัท มีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมเป็นระยะเวลานาน ซึ่งเป็นผู้มีความรู้และความเข้าใจในธุรกิจเป็นอย่างดี ประกอบกับการติดตามพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของอุตสาหกรรม รวมถึงการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า (Customer's feedback) ในการให้บริการ ทำให้คณะผู้บริหารสามารถนำความรู้ด้านอุตสาหกรรมและความคิดเห็นจากลูกค้ามาใช้ในการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการของกลุ่มบริษัท เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรม

- **คณะบุคลากรสนับสนุนการดำเนินงาน**

กลุ่มบริษัท มีคณะบุคลากรสนับสนุนการดำเนินงานที่มีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมเป็นระยะเวลานาน ทำให้มีความเข้าใจในธุรกิจเรือขนส่ง ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ธุรกิจเรือ Offshore และ ธุรกิจบริหารเรือ ในด้านการปฏิบัติงาน และการดำเนินงานให้ถูกต้องตามกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นที่ยอมรับและไว้วางใจของลูกค้า ทำให้สามารถให้คำแนะนำทางด้านการปฏิบัติงานและการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้องให้แก่ลูกค้าซึ่งมีสินค้าและเส้นทางการขนส่งที่แตกต่างกันไป



- คนประจำเรือ

กลุ่มบริษัทฯ มีความสามารถในการสรรหาคนประจำเรือ อาทิ กัปตัน ต้นเรือ ต้นกล เป็นต้น ที่มีคุณสมบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้องที่กำหนด และเหมาะสมต่อประเภทและขนาดของเรือ รวมถึงเส้นทางขนส่ง เช่น คุณสมบัติด้านวุฒิการศึกษา ด้านประสบการณ์ทำงาน ด้านใบประกอบวิชาชีพเฉพาะในสาขาที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ความสามารถในการสรรหาคนประจำเรือ ทำให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถให้บริการลูกค้าในการขนส่งและจัดเก็บสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ ตรงต่อเวลาในการขนส่ง รวมถึงความปลอดภัยในสินค้าและตัวเรือ ซึ่งจะทำให้ลูกค้า มีความมั่นใจในการใช้บริการของกลุ่มบริษัทฯ มากขึ้น

(3) กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นการรักษาความเป็นผู้นำทางด้านการขนส่งในประเทศ

ปัจจุบัน กลุ่มบริษัทฯ เป็นผู้นำในการขนส่งน้ำมัน ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมันกึ่งสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว โดยกลุ่มบริษัทฯ มีการเติบโตของรายได้และปริมาณการขนส่งอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากลูกค้าให้ความเชื่อมั่นในคุณภาพและบริการของกลุ่มบริษัทฯ

อย่างไรก็ดี กลุ่มบริษัทฯ ยังคงมุ่งพัฒนาการให้บริการและธุรกิจต่อไปเพื่อรักษาความเป็นผู้นำในระยะยาว ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ มีแผนการพัฒนาคุณภาพการให้บริการ โดยการสั่งซื้อเรือใหม่ซึ่งรวมถึงการปรับปรุงเรือให้สามารถขนส่งในปริมาณมากขึ้น หรือสั่งซื้อเรือที่มีอายุน้อยเพื่อทดแทนเรือลำเก่าที่จะปลดระวาง ทำให้สามารถลดอายุเฉลี่ยของกองเรือซึ่งจะเพิ่มความสามารถในการให้บริการแก่ลูกค้าในการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทางเรือในเชิงปริมาณและคุณภาพที่มากขึ้น ส่งผลให้สามารถเพิ่มรายได้จากการให้บริการแก่ลูกค้าได้ รวมถึงลดค่าใช้จ่ายการดูแลรักษาเรือ ตลอดจนการคัดสรรพนักงานที่มีศักยภาพและประสบการณ์เพื่อรองรับการเติบโต รวมถึงรักษาพนักงานที่มีผลงานการทำงานที่ดี และการหาโอกาสในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งในบริษัทผู้ค้าน้ำมันในประเทศ เป็นต้น

(4) กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นการเพิ่มศักยภาพในธุรกิจตลาดต่างประเทศ

กลุ่มบริษัทฯ มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องในธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU จึงได้จัดตั้งบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าน้ำมันของภูมิภาคเอเชีย ที่ผ่านมา กลุ่มบริษัทฯ มีมาตรฐานการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐานสากลและเป็นที่ยอมรับจากลูกค้าต่างประเทศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีแผนการขยายธุรกิจและเพิ่มศักยภาพของกองเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ในประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซีย เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าที่มีต่อบริการของกลุ่มบริษัทฯ ที่เพิ่มขึ้น

(5) กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นการดูแลลูกค้าในแบบคู่ค้าธุรกิจระยะยาว (Long-Term Partnership)

กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นการสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าแบบระยะยาว (Long-Term Partnership) โดยได้เตรียมความพร้อมทางด้านทรัพยากรบุคคลและเงินทุนที่จะสามารถเพิ่มความสามารถในการให้บริการและเพิ่มเส้นทางการเดินเรือในภูมิภาคต่างๆ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ มีบุคลากรที่มีความรู้และมีประสบการณ์ทั้งในด้านการเดินเรือ ภูมิศาสตร์ และกฎระเบียบและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงมีฐานะทางการเงินที่แข็งแกร่งที่จะสามารถเพิ่มศักยภาพกองเรือเพื่อรองรับการเติบโตทางธุรกิจของลูกค้าได้อย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ ยังดูแลและใส่ใจลูกค้าตลอดระยะเวลาการให้บริการ โดยกลุ่มบริษัทฯ มีการประสานงานและทำงานร่วมกับลูกค้าอย่างใกล้ชิด ทำให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถรับรู้ปัญหาของลูกค้าได้อย่างทันท่วงที ส่งผลให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว โดยลูกค้าสามารถติดต่อกลุ่มบริษัทฯ ได้ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อพร้อมรับมือกับปัญหาที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งพร้อมให้คำปรึกษาและแก้ไขปัญหาตามที่ลูกค้าต้องการ

(6) กลุ่มบริษัทฯ มีกลยุทธ์ในการบริหารต้นทุนในการดำเนินงาน

กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นการบริหารต้นทุนในการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยกลุ่มบริษัทฯ มีการวางแผนการจัดซื้อวัสดุและอุปกรณ์ และการซ่อมบำรุง โดย (1) จัดซื้อวัสดุ อะไหล่ และอุปกรณ์บนเรือในครั้งละปริมาณมาก และ (2) วางแผนการซ่อมบำรุง (Planned maintenance service) และการปฏิบัติตามแผนการซ่อมบำรุงของเรือขนส่ง แต่



ละอย่างเคร่งครัด ซึ่งช่วยลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับวัสดุ และอะไหล่ของเรือ รวมทั้งช่วยยืดอายุการใช้งานของเรือขนส่ง

นอกจากนี้ ในการจัดซื้อวัสดุ อะไหล่ และอุปกรณ์ กลุ่มบริษัท จะจัดให้คู้ค้านำเสนอวัสดุ อะไหล่ และอุปกรณ์ โดยทางกลุ่มบริษัท จะประเมินราคาและคุณภาพในการตัดสินใจเลือกคู่ค้าโดยพิจารณาเปรียบเทียบกับคู่ค้ามากกว่า 2 รายขึ้นไป เพื่อเพิ่มความสามารถในการต่อรองราคาอีกทางหนึ่ง

- **กลยุทธ์ด้านการตลาด**

กลุ่มบริษัท มีกลยุทธ์ทางการตลาดในการรักษาและขยายฐานลูกค้า เพื่อสร้างคู่ค้าที่เป็นพันธมิตรทางธุรกิจในระยะยาว และลดความเสี่ยงจากการแข่งขันดัดราคา ดังนี้

(1) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นรักษาเครือข่ายนายหน้า (Broker) ที่มีศักยภาพ

กลุ่มบริษัท มีเครือข่ายนายหน้า (Broker) ผู้ทำหน้าที่จัดหาเรือหรือสินค้า ที่มีศักยภาพทั้งในและต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการเดินเรือและมีท่าเรือขนาดใหญ่ (Major Maritime Hub) โดยนายหน้า (Broker) และกลุ่มบริษัท จะมีการติดต่อประสานงานกันอย่างสม่ำเสมอ เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลสถานการณ์ตลาดทั้งในและต่างประเทศ เพื่อจัดหาเรือและจัดหางานสำหรับให้บริการในกลุ่มลูกค้าเดิมและลูกค้าใหม่

ทั้งนี้ เครือข่ายนายหน้า (Broker) ที่มีศักยภาพของกลุ่มบริษัท สามารถเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันให้แก่กลุ่มบริษัท และเพิ่มประสิทธิภาพในการหาเรือ และงานใหม่ในตลาดจัดหาเรือขนส่ง เรือ FSU และเรือ Offshore

(2) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการบริหารจัดการในด้านการตลาดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เรือและศักยภาพในการแข่งขัน

ทางกลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการบริหารจัดการเรือขนส่งสินค้าในกลุ่มบริษัท ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เรือให้สูงสุด (Ship Utilization) โดยเมื่อฝ่ายการตลาด (Commercial) ของกลุ่มบริษัท ได้รับทราบถึงตารางการขนส่งขาไปของลูกค้านั้น ทางกลุ่มบริษัท จะดำเนินการหาลูกค้านี้ที่ต้องการขนส่งสินค้าในเที่ยวขากลับ (Backhaul) เพื่อเป็นการเพิ่มมูลค่ารายได้และประสิทธิภาพการใช้เรือขนส่งให้สูงมากที่สุด ซึ่งจะทำให้กลุ่มบริษัท สามารถเสนอราคาค่าขนส่งทั้งขาไปและขากลับ ที่สามารถแข่งขันได้กับบริษัทขนส่งสินค้าทางเรืออื่นและเป็นประโยชน์ต่อทั้งลูกค้าและการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

(3) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการสำรวจความพึงพอใจในการให้บริการแก่ลูกค้าเพื่อปรับปรุงการบริการทั้งก่อน ระหว่างและหลังการขนส่งสินค้า

คณะผู้บริหารของกลุ่มบริษัท ให้ความสำคัญต่อการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการแก่ลูกค้าเป็นอย่างมาก กลุ่มบริษัท จึงจัดทำการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าในการให้บริการ การขนส่งสินค้า การวางแผนการขนส่งสินค้า การปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง ทั้งด้านการดำเนินงานบนเรือและการอำนวยความสะดวกในการให้คำปรึกษาตลอดการขนส่งทางเรือ

1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของกลุ่มบริษัท

ปี	เหตุการณ์
2530	<ul style="list-style-type: none">● นทลिनก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2530 ด้วยทุนจดทะเบียน 1,000,000 บาท โดยเริ่มธุรกิจด้วยเรือ 2 ลำ ขนาดประมาณ 1,000 DWT เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันสำเร็จรูปให้แก่ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปัจจุบัน คือ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (“ปตท.”)) และบริษัท สยามสหบริการ



ปี	เหตุการณ์
	จำกัด (ปัจจุบัน คือ บริษัท ผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)) ในเส้นทางระหว่างศรีราชาและกรุงเทพฯ เป็นหลัก
2532	<ul style="list-style-type: none">● นทลนได้ขยายการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ ด้วยเรือสยามนที เพื่อขนส่งน้ำมันเครื่องบิน เจ.พี. 1 ให้แก่การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ในเส้นทางศรีราชา – คลังปิโตรเลียม สงขลา แทนการขนส่งทางรถไฟเป็นครั้งแรก
2533	<ul style="list-style-type: none">● นทลนได้ขยายกำลังการขนส่งและเส้นทางขนส่งสินค้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อขนส่งน้ำมัน คอนเดนเสท และน้ำมันชนิดอื่นๆ ให้แก่การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ในเส้นทางระหว่างคลังปิโตรเลียมส่วนกลาง แทนผลิตก๊าซเอราวัณ คลังปิโตรเลียมสงขลา และคลังปิโตรเลียมศรีราชา
2535	<ul style="list-style-type: none">● นทลนได้ขยายธุรกิจเรือขนส่งฯ ไปยังเส้นทางระหว่างประเทศเป็นครั้งแรก จากประเทศไทยไปยังภูมิภาคใกล้เคียง เช่น ประเทศกัมพูชา เป็นต้น
2539	<ul style="list-style-type: none">● เนื่องด้วยนทลนได้รับการยอมรับจากกลุ่มลูกค้ารายใหญ่ในวงการน้ำมัน ในด้านมาตรฐานและคุณภาพของการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ ส่งผลให้นทลนสามารถขยายธุรกิจเรือขนส่งฯ อย่างต่อเนื่อง โดย NTL ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของนทลนในขณะนั้น ได้เข้าทำสัญญาขนส่งสินค้าแก่ ปตท. ฉบับแรก● ต่อมา NTL ได้เริ่มขนส่งสินค้าให้แก่บริษัท น้ำมันกาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด (ปัจจุบัน คือ บริษัท เชฟรอน (ประเทศไทย) จำกัด) เพื่อให้บริการขนส่งสินค้า ในเส้นทางระหว่างระยองและจุดหมายปลายทางตามที่ถูกกำหนด
2544	<ul style="list-style-type: none">● ต่อมา นทลนได้จัดตั้ง NMC เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2544 ด้วยทุนจดทะเบียน 5,000,000 บาท เพื่อขยายธุรกิจบริหารเรือให้แก่บริษัทในกลุ่มบริษัทฯ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการขนส่งทางเรือแก่ลูกค้า
2546	<ul style="list-style-type: none">● บริษัท คุณนที จำกัด¹ ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของนทลนในขณะนั้น ได้ซื้อเรือ Aframax ลำแรก ชื่อ Sriracha Energy ขนาดประมาณ 90,000 DWT เพื่อใช้สำหรับการขนส่งน้ำมันให้แก่ ปตท. และบริษัท ไทยออยล์ จำกัด (ปัจจุบัน คือ บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน))
2547	<ul style="list-style-type: none">● นทลนขยายธุรกิจขนส่งฯ ไปยังธุรกิจขนส่งสินค้าประเภทปิโตรเคมีเหลว โดยบริษัท กาญจนามารีน จำกัด¹ ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของนทลนในขณะนั้น ได้ให้บริการขนส่งสินค้าประเภทปิโตรเคมีแก่บริษัทค้าน้ำมันรายใหญ่ ในเส้นทางระหว่างประเทศไทย และเมืองท่าต่าง ๆ ของประเทศจีนเป็นหลัก
2550	<ul style="list-style-type: none">● นทลนได้จัดตั้งบริษัท นทลน ออฟชอร์ จำกัด เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2550 ด้วยทุนจดทะเบียน 5,000,000 บาท เพื่อเตรียมตัวในการเข้าสู่ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU และธุรกิจเรือ Offshore



ปี	เหตุการณ์
2551	<ul style="list-style-type: none">บริษัท คุณนที จำกัด¹ ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของนทลิน ได้ซื้อเรือ Sriracha Trader² ขนาดประมาณ 48,000 DWT เข้ามาแทนเรือเดิมโดยปรับปรุงคุณภาพเพื่อให้บริการขนส่งสินค้าแก่ CEC เป็นครั้งแรก
2553	<ul style="list-style-type: none">นทลินขยายกองเรือขนส่งสินค้าอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัท คุณนที จำกัด¹ เข้าลงทุนในเรือขนส่ง คือ เรือ Sriracha Master² ขนาดประมาณ 90,000 DWT เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าแก่ CECบริษัทฯ ขยายธุรกิจไปยังธุรกิจที่เกี่ยวข้องอื่นในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมน้ำมันและปิโตรเคมี โดยเริ่มเข้าทำธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ด้วยเรือขนาด Very Large Crude Carrier (“VLCC”) ลำแรก คือ เรือ Titan Gemini (ภายหลังได้เปลี่ยนชื่อเป็นเรือ One Emerald) เพื่อให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปแก่บริษัทค้าน้ำมันรายใหญ่ในน่านน้ำมาเลเซียต่อมา บริษัทฯ ได้ขยายกองเรือ FSU โดยได้นำเรือขนาด VLCC จำนวน 2 ลำ เพื่อให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปแก่บริษัทค้าน้ำมันรายใหญ่ในน่านน้ำมาเลเซีย
2554	<ul style="list-style-type: none">นทลินขยายธุรกิจไปยังธุรกิจเรือ Offshore โดยบริษัท คุณนที จำกัด¹ เข้าทำธุรกิจเรือ FSO ด้วยเรือ FSO ลำแรก คือ เรือ Sriracha Trader² ขนาดประมาณ 48,000 DWT เพื่อให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบสำหรับแท่นขุดเจาะน้ำมันแก่ CEC ในน่านน้ำอ่าวไทยบริษัทฯ เข้าลงทุนและเริ่มดำเนินธุรกิจเรือ AWB ซึ่งเป็นธุรกิจหนึ่งของธุรกิจเรือ Offshore โดยมีขนาดบรรจุได้ 300 คน เพื่อให้บริการขนส่งและที่พักอาศัยสำหรับพนักงานประจำแท่นขุดเจาะน้ำมันแก่บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) (“ปตท.สผ.”) ในแหล่งขุดเจาะและสำรวจของ ปตท.สผ. เช่น แหล่งบงกช แหล่งอาทิตย์ เป็นต้นนทลินได้จัดตั้ง NSSG (เดิมชื่อ Nathalin Offshore Pte. Ltd.) เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2554 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขยายธุรกิจไปยังประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลขนาดใหญ่ (Major Maritime Hub) ซึ่ง NSSG จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลที่ประเทศสิงคโปร์ ด้วยทุนจดทะเบียน 1,000,000 สิงคโปร์ดอลลาร์
2555	<ul style="list-style-type: none">บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจเรือสนับสนุนลาก-จูง การจัดการสมอ (เรือ AHTs) ซึ่งเป็นธุรกิจประเภทหนึ่งของธุรกิจเรือ Offshoreนทลิน ขยายกองเรือ FSO อย่างต่อเนื่อง โดยบริษัท คุณนที จำกัด โดยลงทุนในเรือ Sriracha Eagle และเรือ Sriracha Leader ขนาดประมาณ 95,000 และ 44,000 DWT ตามลำดับ โดยขนส่งและจัดเก็บสินค้าให้แก่ CEC ในน่านน้ำอ่าวไทยเนื่องด้วยอุปสงค์ที่เพิ่มมากขึ้นในความต้องการใช้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทางทะเล บริษัทฯ ได้ขยายกำลังการขนส่งและจัดเก็บสินค้าด้วยเรือ FSU โดย



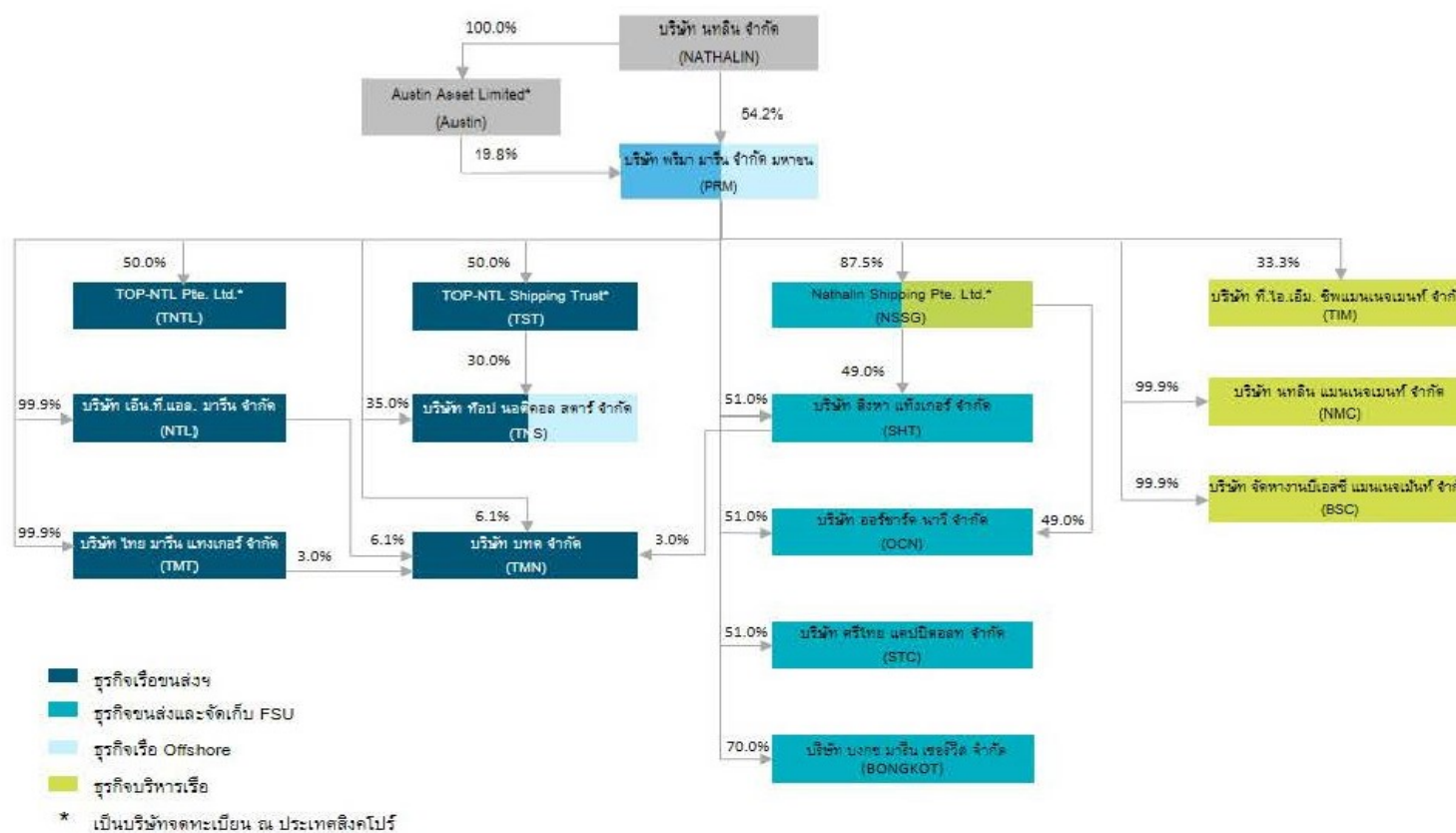
ปี	เหตุการณ์
	เรือ Fortune Star และ เรือ Amity Star ขนาด VLCC โดยขนส่งและจัดเก็บสินค้าให้แก่บริษัทค้าน้ำมันรายใหญ่ต่างชาติในน่านน้ำมาเลเซีย
2556	<ul style="list-style-type: none">● นทลिन ขยายกองเรือ FSU อย่างต่อเนื่อง โดยลงทุนในเรือ Energy Star ขนาด VLCC โดยขนส่งและจัดเก็บสินค้าให้แก่บริษัทค้าน้ำมันรายใหญ่ต่างชาติในน่านน้ำมาเลเซีย● นทลिन เล็งเห็นถึงความต้องการขนส่งน้ำมันที่เพิ่มมากขึ้น จึงจัดหาเรือขนส่งขนาด Aframax โดยเรือ Northern Pearl เพื่อให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ
2558	<ul style="list-style-type: none">● ต่อมา SHT ได้เข้าลงทุนในเรือ Jubilee Star ซึ่งเป็นเรือ FSU ขนาด VLCC โดยขนส่งและจัดเก็บสินค้าให้แก่บริษัทค้าน้ำมันรายใหญ่ต่างชาติในน่านน้ำมาเลเซีย● บริษัทฯ เพิ่มทุนจดทะเบียนและชำระแล้วเป็น 850,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญ 8,500,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท โดยเสนอขายแก่ผู้ถือหุ้นเดิม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนปรับโครงสร้างกลุ่มบริษัทฯ● เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2558 บริษัท นทลिन ออฟฟอร์ จำกัด ได้เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัท พริมา มารีน จำกัด (“บริษัทฯ”)
2559	<ul style="list-style-type: none">● SHT ได้เข้าลงทุนในเรือ FSU อย่างต่อเนื่อง โดยเข้าลงทุนในเรือ Grace Star ขนาด VLCC โดยขนส่งและจัดเก็บสินค้าให้แก่บริษัทค้าน้ำมันรายใหญ่ในน่านน้ำมาเลเซีย● กลุ่มบริษัทฯ เล็งเห็นถึงความต้องการขนส่งน้ำมันที่เพิ่มมากขึ้น จึงจัดหาเรือขนส่ง ขนาด Aframax โดยเรือ Radiant Star เพื่อให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ● บริษัทฯ ปรับโครงสร้างกลุ่มบริษัทฯ เพื่อรวมธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทางเรือ การให้บริการเรือขนส่งและสนับสนุนปฏิบัติการทางทะเล และการบริหารจัดการเรือ (Ship Management) ของนทลिन มาอยู่ภายใต้บริษัทฯ โดยการซื้อหุ้นของบริษัทย่อยและบริษัทรวมจาก นทลिन และผู้ถือหุ้นเดิม และได้เพิ่มทุนจดทะเบียนและชำระแล้วเป็น 2,000,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญ 20,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท โดยเสนอขายแก่ผู้ถือหุ้นเดิม● บริษัทฯ ซื้อหุ้น STC ร้อยละ 51 ของทุนที่ออกและชำระแล้ว จากผู้ถือหุ้นอื่น โดย STC ประกอบธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU
2560	<ul style="list-style-type: none">● บริษัทฯ แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน จำกัด และเปลี่ยนชื่อบริษัทฯ เป็น “บริษัท พริมา มารีน จำกัด (มหาชน)” และดำเนินการเปลี่ยนมูลค่าที่ตราไว้จากเดิมหุ้นละ 100 บาท เป็นหุ้นละ 1 บาท และออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 500,000,000 หุ้น เพื่อเสนอขายให้แก่ประชาชน เป็นผลให้บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียน 2,500,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญ 2,500,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท



ปี	เหตุการณ์
	<ul style="list-style-type: none">● กลุ่มบริษัทฯ ได้รับมอบเรือ “ศรีดอนศักดิ์” และ “ศรีศิริชาด” ซึ่งเป็นเรือขนาดเล็กในธุรกิจขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว (“ธุรกิจเรือขนส่ง”) ขนาด 3,000 DWT● บริษัทฯ ร่วมทุนกับบริษัทบางจาก ปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) จัดตั้งบริษัทกิจการร่วมค้า ชื่อว่า บริษัท บงกช มารีน เซอร์วิส จำกัด จัดหาเรือ “บงกชสตาร์” เข้ามาประกอบธุรกิจเรือขนส่งและกักเก็บผลิตภัณฑ์ (FSU) ซึ่งเป็นเรือลำแรกที่เข้ามาดำเนินธุรกิจในประเทศไทย● บริษัทฯ เปิดทำการซื้อขายหลักทรัพย์เป็นวันแรก (ชื่อย่อหลักทรัพย์ คือ PRM) ในวันที่ 14 กันยายน 2560● NTL เพิ่มทุนจดทะเบียน 200,000,000 บาท (จากเดิม 503,000,000 บาทเป็น 703,000,000 บาท) เพื่อรองรับการขยายกองเรือของบริษัทฯ● เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2560 NTL ลงนามในสัญญาจ้างต่อเรือใหม่ซึ่งเป็นเรือขนาดเล็กในธุรกิจขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว (“ธุรกิจเรือขนส่ง”) ณ ประเทศจีน จากบริษัทซึ่งไม่ได้เป็นบุคคลเกี่ยวโยงกับบริษัทฯ โดย NTL ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 99.9 ซึ่งเป็นเรือขนาด 3,000 DWT จำนวน 4 ลำ สำหรับขนส่งน้ำมันดิบ เพื่อขยายกองเรือและเพิ่มศักยภาพการแข่งขันทางธุรกิจ



1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัทฯ



หมายเหตุ: 1) รายละเอียดการถือหุ้นโดยผู้ถือหุ้นอื่นในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ มีดังนี้

NSSG	12.5% ถือโดยผู้ถือหุ้นอื่นๆ	TNTL	50.0% ถือโดย บริษัท ไทยออยล์มารีน จำกัด
STC	49.0% ถือโดย Purple Ocean Holdings Limited	TST	50.0% ถือโดย บริษัท ไทยออยล์มารีน จำกัด
TNS	35.0% ถือโดย บริษัท ไทยออยล์มารีน จำกัด	TIM	33.3% ถือโดย บริษัท ไทยออยล์มารีน จำกัด และ 33.3% ถือโดย Thome Ship Management Pte. Ltd.
BONGKOT	30.0% ถือโดย บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)		

2) ณ ปัจจุบัน TMN มีสถานะเป็นเงินลงทุนทั่วไปของบริษัทฯ



ทั้งนี้ ภายหลังจากปรับโครงสร้างดังกล่าว กลุ่มบริษัทฯ ประกอบด้วยบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการร่วมค้า 13 บริษัท ดังนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	สัดส่วนการถือหุ้นโดยบริษัทฯ (ร้อยละ)
บริษัทย่อย			
บริษัท จัดหางานบีเอสซี แมเนจเม้นท์ จำกัด ("BSC")	ประกอบธุรกิจจัดหาคนประจำเรือ	5.5 ล้านบาท	99.9
บริษัท ไทย มารีน แทงเกอร์ จำกัด ("TMT")	ประกอบธุรกิจเรือขนส่งฯ	180.0 ล้านบาท	99.9
บริษัท นทลิน แมเนจเม้นท์ จำกัด ("NMC")	ประกอบธุรกิจบริหารเรือ	8.5 ล้านบาท	99.9
บริษัท เอ็น.ที.แอล. มารีน จำกัด ("NTL")	ประกอบธุรกิจเรือขนส่งฯ	703.0 ล้านบาท	99.9
Nathalin Shipping Pte. Ltd. (จดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์) ("NSSG")	ประกอบธุรกิจดังต่อไปนี้ • ธุรกิจเรือขนส่งฯ • ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU และ • ธุรกิจบริหารเรือ	16.2 ล้าน ดอลลาร์สิงคโปร์	87.5
บริษัท สิงหา แท็งเกอร์ จำกัด ("SHT")	ประกอบธุรกิจดังต่อไปนี้ • ธุรกิจเรือขนส่งฯ และ • ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU	622.0 ล้านบาท	51.0 ¹
บริษัท ออร์ชาร์ด นาวิ จำกัด ("OCN")	ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU	1.0 ล้านบาท	51.0 ²
บริษัทร่วม			
บริษัท ที. ไอ. เอ็ม. ซิฟ แมเนจเม้นท์ จำกัด ("TIM")	ประกอบธุรกิจบริหารเรือ	3.0 ล้านบาท	33.3
กิจการร่วมค้า			
บริษัท บงกช มารีน เซอร์วิส จำกัด ("BONGKOT")	ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU	240.0 ล้านบาท	70.0
บริษัท ศรีไทย แคปปิตอล จำกัด ("STC")	ประกอบธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU	100.0 ล้านบาท	51.0
TOP-NTL Pte. Ltd. (จดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์) ("TNL")	ตัวแทนจัดการบริหารเรือ	20,000 ดอลลาร์ สิงคโปร์	50.0
TOP-NTL Shipping Trust (จดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์) ("TST")	ธุรกิจกองทุนเพื่อการขนส่งในและระหว่างประเทศ	1.894 ล้าน ดอลลาร์สิงคโปร์	50.0
บริษัท ท็อป นอดิคอล สตาร์ จำกัด ("TNS")	ประกอบธุรกิจดังต่อไปนี้ • ธุรกิจเรือขนส่งฯ และ • ธุรกิจเรือ Offshore	150.0 ล้านบาท	35.0 ³

หมายเหตุ : ^{1/} NSSG ถือหุ้นใน SHT ร้อยละ 49.0 ทำให้บริษัทฯ มีสัดส่วนผลประโยชน์สุทธิ (Effective shareholding) ใน SHT เท่ากับร้อยละ 93.9



^{/2} NSSG ถือหุ้นร้อยละ 49.0 ใน OCN ทำให้บริษัทฯ มีสัดส่วนผลประโยชน์สุทธิ (Effective shareholding) ใน OCN เท่ากับร้อยละ 93.9

^{/3} TST ถือหุ้นใน TNS ร้อยละ 30.0 ทำให้บริษัทฯ มีสัดส่วนผลประโยชน์สุทธิ (Effective shareholding) ใน TNS เท่ากับร้อยละ 50.0

1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

ปัจจุบัน นทลิน และ Austin Asset Limited (“Austin”) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 54.20 และ 19.80 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ (ข้อมูล ณ วันที่ 11 กันยายน 2560) ตามลำดับ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 การประกอบธุรกิจของนทลินและบริษัทในกลุ่มแบ่งออกเป็น 4 กลุ่มธุรกิจหลัก ได้แก่ (1) กลุ่มธุรกิจให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมันกึ่งสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว การสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล และการบริหารจัดการเรือ (2) กลุ่มธุรกิจซื้อขายน้ำมันเชื้อเพลิง (3) กลุ่มธุรกิจพลังงานทดแทน และ (4) ธุรกิจอื่น ๆ ทั้งนี้ นทลินมีการแบ่งแยกขอบเขตการดำเนินธุรกิจของบริษัทในกลุ่มอย่างชัดเจน โดยมีบริษัทฯ เป็นบริษัทหลัก (Flagship Company) ของกลุ่มธุรกิจให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทางเรือ การสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล และการบริหารจัดการเรือ

เพื่อป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้น นทลินได้มีจดหมายยืนยันการไม่ประกอบธุรกิจแข่งขัน (Non-Competition Letter) ลงวันที่ 19 เมษายน 2560 ถึงบริษัทฯ โดยนทลินตกลงจะไม่เข้าลงทุนในสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจหลักของธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ หรือ ไม่ถือหุ้นในจำนวนเกินกว่าร้อยละ 10 ในบริษัทอื่นซึ่งประกอบธุรกิจที่อาจมีความขัดแย้งหรือดำเนินธุรกิจที่มีลักษณะคล้ายคลึงหรืออาจแข่งขันกับธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ เว้นแต่การถือหุ้นในบริษัท และ/หรือ การดำเนินการตามสัญญาที่นทลิน หรือบริษัทย่อยของนทลิน มีอยู่ในปัจจุบัน

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมันกึ่งสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว (“ผลิตภัณฑ์”) ทางเรือให้กับลูกค้าตามความต้องการของลูกค้าอย่างครบวงจร รวมถึงการให้บริการเรือขนส่งที่ให้การสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล และการบริหารจัดการเรือ ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมน้ำมันและปิโตรเคมี โดยธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทฯ แบ่งเป็น 4 ประเภทธุรกิจ ได้แก่

1) ธุรกิจเรือขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมันกึ่งสำเร็จรูป และ ปิโตรเคมีเหลว (“ธุรกิจเรือขนส่ง”)

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์ แก่ลูกค้าที่ทำธุรกิจโรงกลั่นน้ำมัน และผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่เพื่อขนส่งสินค้าไปสู่จุดหมายปลายทางที่ลูกค้ากำหนด โดยให้ความสำคัญด้านความ ชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม การควบคุมคุณภาพผลิตภัณฑ์ ตามที่ลูกค้ากำหนดโดยไม่ให้มีการปนเปื้อน และไม่ให้คุณสมบัติทางเคมีของผลิตภัณฑ์ ที่ขนส่งเปลี่ยนแปลงไป รวมถึงการขนส่งที่ตรงต่อเวลา (Punctuality) อีกด้วย

2) ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป (Floating Storage Unit, FSU) (“ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU”)



กลุ่มบริษัท ให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าแบบลอยน้ำ (Floating Storage Unit, FSU) โดยใช้เรือที่มีถังจัดเก็บสินค้าขนาดใหญ่ (“เรือ FSU”) เป็นสถานที่จัดเก็บ ซึ่งกลุ่มบริษัท มีหน้าที่ในการเก็บรักษาสินค้าของลูกค้าให้ยังคงคุณภาพ คุณสมบัติ และปริมาณตามที่ลูกค้ากำหนดในระยะเวลาที่ตกลงกันไว้ และยังให้บริการผสมน้ำมัน (Blending) บนเรือตามชนิดน้ำมัน (Specification) ที่ลูกค้าต้องการเพื่อกระจายสินค้าต่อไปแก่ลูกค้ารายอื่นในภูมิภาค โดยเป็นไปตามกฎข้อบังคับของกฎหมาย

3) ธุรกิจเรือขนส่งที่ให้บริการสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล (Offshore Support Vessel) (“ธุรกิจเรือ Offshore”)

กลุ่มบริษัท ให้บริการเรือสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมทางกลางทะเล แก่ลูกค้าซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทสำรวจและขุดเจาะน้ำมันกลางทะเล โดยกลุ่มธุรกิจที่ให้บริการ ได้แก่ ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบสำหรับแท่นขุดเจาะน้ำมัน (Floating Storage and Offloading Unit, FSO) (“เรือ FSO”) ธุรกิจเรือขนส่งและที่พักอาศัยสำหรับพนักงานประจำแท่นขุดเจาะน้ำมัน (Accommodation Work Barge, AWB) เป็นต้น

4) ธุรกิจบริหารจัดการเรือ (“ธุรกิจบริหารเรือ”)

การบริหารจัดการเรือ เป็นส่วนสำคัญของการดำเนินธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัท โดยมีขอบเขตงานหลักประกอบด้วย การบังคับและการควบคุมการเดินเรือ การจัดหาคนประจำเรือ (Crew) การจัดการฝึกอบรมและดูแลด้านสุขภาพและความปลอดภัยของคนประจำเรือ การบำรุงรักษาตัวเรือ เครื่องยนต์ และเครื่องมือและอุปกรณ์ การดำเนินการด้านใบอนุญาตและเอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานราชการ เป็นต้น

2.1 โครงสร้างรายได้และจำนวนเรือ

ตารางต่อไปนี้แสดงโครงสร้างรายได้ของกลุ่มบริษัท แบ่งตามกลุ่มธุรกิจหลักในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

กลุ่มธุรกิจ	สำหรับปีสิ้นสุดบัญชีวันที่					
	31 ธันวาคม 2558		31 ธันวาคม 2559		31 ธันวาคม 2560	
	รายได้ (ล้านบาท)	ร้อยละ	รายได้ (ล้านบาท)	ร้อยละ	รายได้ (ล้านบาท)	ร้อยละ
1. ธุรกิจเรือขนส่ง	1,035.6	26.6	1,466.8	34.1	1,705.8	37.9
2. ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU	1,926.6	49.5	2,023.8	47.1	1,960.1	43.5
3. ธุรกิจเรือ Offshore	633.1	16.3	525.3	12.2	480.0	10.7
4. ธุรกิจบริหารเรือ	297.1	7.6	280.5	6.5	355.0	7.9
รวม	3,892.4	100.0	4,296.5	100.0	4,501.0	100.0

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัท มีกองเรือสำหรับดำเนินธุรกิจ โดยแบ่งตามลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัทในกลุ่มบริษัท ดังนี้



ประเภทเรือ	บริษัท และบริษัท ย่อยเป็นเจ้าของ		กิจการร่วมค้า เป็นเจ้าของ		กลุ่มบริษัท จ้างมา		รวม	
	จำนวน เรือ	DWT	จำนวน เรือ	DWT	จำนวน เรือ	DWT	จำนวน เรือ	DWT
1. เรือขนส่ง								
1.1 เรือขนส่ง								
เรือขนส่งขนาดเล็ก (0 - 20,000 DWT)	13	47,333	-	-	13	30,598	26	77,931
เรือขนส่งขนาด Aframax	1	105,996	1	105,535	-	-	2	211,531
รวมเรือขนส่ง น้ำมัน	14	153,329	1	105,535	13	30,598	28	289,462
1.2 เรือ FSU								
เรือ FSU ขนาด VLCC	5	1,495,015	2	580,980	-	-	7	2,075,995
รวมเรือ FSU	5	1,495,015	2	580,980	-	-	7	2,075,995
1.3 เรือ FSO								
เรือ FSO ขนาด Aframax	1	94,999	1	96,755	-	-	2	191,754
รวมเรือ FSO	1	94,999	1	96,755	-	-	2	191,754
รวมเรือขนส่ง เรือ FSU และเรือ FSO	20	1,743,343	4	783,270	13	30,598	37	2,557,211
2. เรืออื่น ๆ								
เรือ AWB	1	300 คน	-	-	-	-	1	300 คน

โดยเรือของกลุ่มบริษัท ส่วนมากเป็นเรือที่มีเปลือกเรือสองชั้น (Double Hull Vessel) (“เรือ Double Hull”) เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญา MARPOL ซึ่งออกโดย IMO ที่ได้ประกาศให้เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil Tanker) จะต้องเป็นเรือ Double Hull อย่างไรก็ดี กรมเจ้าท่า มีข้อยกเว้นให้เรือที่ชกชงไทยและประกอบกิจการอยู่ในน่านน้ำของประเทศไทย ยังคงเป็นเรือเปลือกชั้นเดียว (เรือ Single Hull) โดยสามารถให้บริการเดินเรือได้จนกระทั่งเรือมีอายุครบ 30 ปี นับจากวันส่งมอบเรือ ก่อนที่จะต้องเปลี่ยนเป็นเรือ Double Hull

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 กองเรือของกลุ่มบริษัท ยังคงเหลือเรือประเภทเปลือกเรือชั้นเดียว (Single Hull Vessel) (“เรือ Single Hull”) จำนวน 7 ลำ โดยกลุ่มบริษัท มีแผนในการเปลี่ยนเรือทั้ง 7 ลำ เป็นเรือ Double Hull ซึ่งจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทางเรือ เนื่องจากเรือ Double Hull มีเปลือกเรือ 2 ชั้นสามารถป้องกันและลดโอกาสการเกิดสินค้ารั่วไหลลงทะเลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ทำให้กลุ่มบริษัท สามารถให้บริการขนส่งและจัดเก็บแก่ลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะช่วยเพิ่มโอกาสในการทำกำไรของกลุ่มบริษัท อีกด้วย



2.2 ลักษณะการให้บริการ

2.2.1 ธุรกิจเรือขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว (“ธุรกิจเรือขนส่งฯ”)

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งแก่ลูกค้าที่ทำธุรกิจโรงกลั่นน้ำมัน และผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ เพื่อขนส่งสินค้าทางเรือจากสถานที่ต่างๆ ไปสู่จุดหมายปลายทางอีกที่หนึ่ง โดยกลุ่มบริษัทฯ ต้องจัดหาเรือขนส่งที่มีประสิทธิภาพเป็นไปตามความต้องการของลูกค้า และคนประจำเรือที่มีความชำนาญ ความรู้ความสามารถ เพื่อทำการขนส่งได้อย่างปลอดภัยและเป็นไปตามความต้องการของลูกค้า ตลอดจนปฏิบัติงานตามเงื่อนไขที่ตกลงกันระหว่างกลุ่มบริษัทฯ กับลูกค้า

1) ผลิตภัณฑ์ ที่กลุ่มบริษัทฯ ขนส่ง

ผลิตภัณฑ์ ที่กลุ่มบริษัทฯ ขนส่งทางเรือมีลักษณะเป็นของเหลว (Liquid) โดยบริษัทฯ มีความเชี่ยวชาญในการขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมันกึ่งสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว เช่น น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล น้ำมันอากาศยานเจต เอ-1 แนฟทา ไฮโดรแครกกิง เอทานอล พาราไซลีน มิกไซลีน และโทลูอีน เป็นต้น

ปริมาณการขนส่งสินค้าในช่วงปี 2558 - 2560 แสดงได้ดังนี้

ตารางแสดงปริมาณการขนส่ง และจำนวนเรือขนส่งที่ให้บริการขนส่ง

(หน่วย : ล้านลิตร)	2558	2559	2560
- กลุ่มบริษัทฯ เป็นเจ้าของ			
จำนวนเรือขนส่ง	11	14	15
ปริมาณการขนส่ง	2,662.0	4,427.0	5,603
- กลุ่มบริษัทฯ จ้างและให้บริการขนส่งเอง¹			
จำนวนเรือขนส่ง	1	3	4
ปริมาณการขนส่ง	207.3	396.5	332.1
- เรือขนส่งอื่น ๆ²			
จำนวนเรือขนส่ง	7	9	9
ปริมาณการขนส่ง	482.1	783.9	881.7
จำนวนเรือขนส่งทั้งหมด ³	19	26	28
ปริมาณการขนส่ง	3,351.4	5,607.4	6,816.8

หมายเหตุ : ¹เรือที่กลุ่มบริษัทฯ จ้างมาเพื่อให้บริการขนส่งเอง หมายถึงเรือที่กลุ่มบริษัทฯ จ้างมาบริหารจัดการเอง และนำมาให้บริการแก่ลูกค้าของกลุ่มบริษัทฯ

²เรือขนส่งอื่นๆ หมายถึง เรือที่กลุ่มบริษัทฯ จ้างมา เพื่อให้บริการขนส่งแก่ลูกค้าเป็นรายครั้งในช่วงที่เรือของกลุ่มบริษัทฯ ให้บริการเต็มอัตรา

³จำนวนเรือขนส่งทั้งหมด หมายถึง เรือที่ให้บริการขนส่งทั้งหมดในแต่ละปี



2) ลักษณะการให้บริการขนส่ง

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ โดยแบ่งเส้นทางการเดินเรือหลักเป็น 2 เส้นทาง ได้แก่ 1) เส้นทางทางการขนส่งในประเทศ และ 2) เส้นทางทางการขนส่งระหว่างประเทศ โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1) เส้นทางทางการขนส่งในประเทศ

เรือขนส่งของกลุ่มบริษัทฯ จะรับสินค้าจากโรงกลั่นน้ำมัน คลังน้ำมัน หรือท่าเรือต้นทางในประเทศไทย เช่น ศรีราชา ระยอง และกรุงเทพฯ (บางจาก) และไปส่งสินค้าที่คลังน้ำมัน หรือท่าเรือปลายทางในประเทศไทยเช่นเดียวกัน เช่น สุราษฎร์ธานี สมุทรสาคร ภูเก็ต สงขลา และกรุงเทพฯ โดยกลุ่มบริษัทฯ จะใช้เรือขนส่งขนาดความจุไม่เกิน 20,000 DWT ในการขนส่ง

2.2) เส้นทางทางการขนส่งระหว่างประเทศ

เรือขนส่งของกลุ่มบริษัทฯ จะรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศไทย เช่น ท่าเรือมาบตาพุด จังหวัดระยอง และท่าเรือศรีราชา จังหวัดชลบุรี และไปส่งสินค้าที่ท่าเรือปลายทางในประเทศสิงคโปร์ ประเทศกัมพูชา และประเทศเวียดนาม นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ ยังให้บริการการขนส่งจากเรือ FSU ของกลุ่มบริษัทฯ ในน่านน้ำมาเลเซียไปยังท่าเรือที่ลูกค้าต้องการ

3) รูปแบบสัญญาการให้บริการขนส่ง

กลุ่มบริษัทฯ มีข้อตกลงทางธุรกิจในการบริการขนส่งทั้งหมด 5 ประเภท โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.1) การขนส่งสินค้าเฉพาะเที่ยว (Voyage Charter) (“การขนส่งแบบ VOYAGE”)

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการเรือขนส่ง แก่ลูกค้าเพื่อขนส่งสินค้าโดยกำหนดการเดินทางเป็นเที่ยวเรือ ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ เป็นผู้ดำเนินการขนส่งสินค้า และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่สำคัญในการขนส่งสินค้า ได้แก่ 1) ค่าบริหารจัดการเรือ 2) เงินเดือนและค่าตอบแทนคนประจำเรือ 3) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการเดินเรือขนส่ง 4) ค่าใช้จ่ายภาระการใช้ท่าเรือ (Port Due and Port Charge) ในการเข้าและออกท่าเรือ 5) ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือ 6) ค่าน้ำมันหล่อลื่น และ 7) ค่าประกันภัย

การขนส่งแบบ VOYAGE สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ 1) การขนส่งสินค้าแบบรายเที่ยว (Spot Charter) (“การขนส่งแบบ SPOT”) และ 2) การขนส่งสินค้าแบบทำสัญญาตามระยะเวลาที่กำหนดเพื่อให้บริการขนส่งต่อเนื่อง (Contract of Affreightment) (“การขนส่งแบบ COA”)

3.2) การขนส่งสินค้าแบบรายเที่ยว (Spot Charter) (“การขนส่งแบบ SPOT”)

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งแบบ SPOT ตามความต้องการของลูกค้า โดยลูกค้าจะกำหนดลักษณะเรือขนส่ง ประเภทและปริมาณสินค้าที่จะขนส่ง ตารางเวลาขนส่ง และสถานที่รับส่งสินค้าให้แก่บริษัทฯ เพื่อตกลงอัตราค่าบริการขนส่งรายเที่ยว และจัดทำใบจัดจ้าง เพื่อเสนอให้กับลูกค้าเป็นรายเที่ยว

3.3) การขนส่งสินค้าแบบทำสัญญาตามระยะเวลาที่กำหนดเพื่อให้บริการขนส่งต่อเนื่อง (Contract of Affreightment) (“การขนส่งแบบ COA”)

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งแบบ COA สำหรับลูกค้าที่ต้องการขนส่งสินค้าอย่างต่อเนื่องเนื่องจากลูกค้ามีสินค้าในปริมาณมาก โดยจะกำหนดเงื่อนไขที่สำคัญ เช่น จำนวนเที่ยวขั้นต่ำต่อเดือน รายชื่อเรือขนส่ง อัตราค่าขนส่ง เส้นทางขนส่งที่แน่นอน ประเภทและปริมาณสินค้า และระยะเวลาที่ต้องแจ้งความต้องการใช้ล่วงหน้า เป็นต้น



3.4) การขนส่งสินค้าแบบกำหนดระยะเวลาหนึ่ง (Time Charter) (“การขนส่งแบบ TC”)

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งแบบ TC สำหรับลูกค้าที่ต้องการขนส่งสินค้าในปริมาณมากอย่างต่อเนื่อง และต้องการมีเรือขนส่งที่เฉพาะเจาะจงในการควบคุมและพร้อมใช้ตลอดเวลา ซึ่งจะส่งผลให้ลูกค้าสามารถบริหารกระบวนการผลิตสินค้า และสินค้าคงคลังได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เนื่องจากลูกค้าสามารถระบายสินค้าในคลังออกได้ตลอดเวลาตามที่ต้องการ ซึ่งการขนส่งแบบ TC มีการกำหนดเงื่อนไขที่สำคัญ ได้แก่ ชื่อเรือขนส่ง ประเภทและปริมาณสินค้าที่จะขนส่ง และอัตราค่าขนส่ง

สำหรับการขนส่งแบบ TC เจ้าของเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่าย ดังนี้ 1) ค่าบริหารจัดการเรือ 2) ค่าตอบแทนคนประจำเรือ 3) ค่าบำรุงรักษาเรือและเครื่องจักร 4) น้ำมันหล่อลื่น และ 5) ค่าประกันภัย

ส่วนผู้จ้างเรือขนส่งจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายผันแปร ได้แก่ 1) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงในการเดินเรือ 2) ค่าใช้จ่ายภาระการใช้ท่าเรือ (Port Due and Port Charge) ในการเข้าและออกท่าเรือ และ 3) ค่าใช้จ่ายผันแปรอื่นๆ เป็นต้น

3.5) สัญญาจ้างเรือเปล่า (Bareboat) (“การขนส่งแบบ Bareboat”)

กลุ่มบริษัทฯ จัดหาเรือเปล่าและอุปกรณ์บนเรือให้แก่ลูกค้าที่ต้องการครอบครองและควบคุมเรือขนส่งเอง โดยกลุ่มบริษัทฯ ส่งมอบเพียงตัวเรือและอุปกรณ์บนเรือเท่านั้น และลูกค้ามีหน้าที่จัดหาคนประจำเรือ ดูแลงานและชำระค่าใช้จ่ายต่างๆ ด้วยตนเอง เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าอาหาร และค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น

4) เรือขนส่งที่ใช้ในการให้บริการ

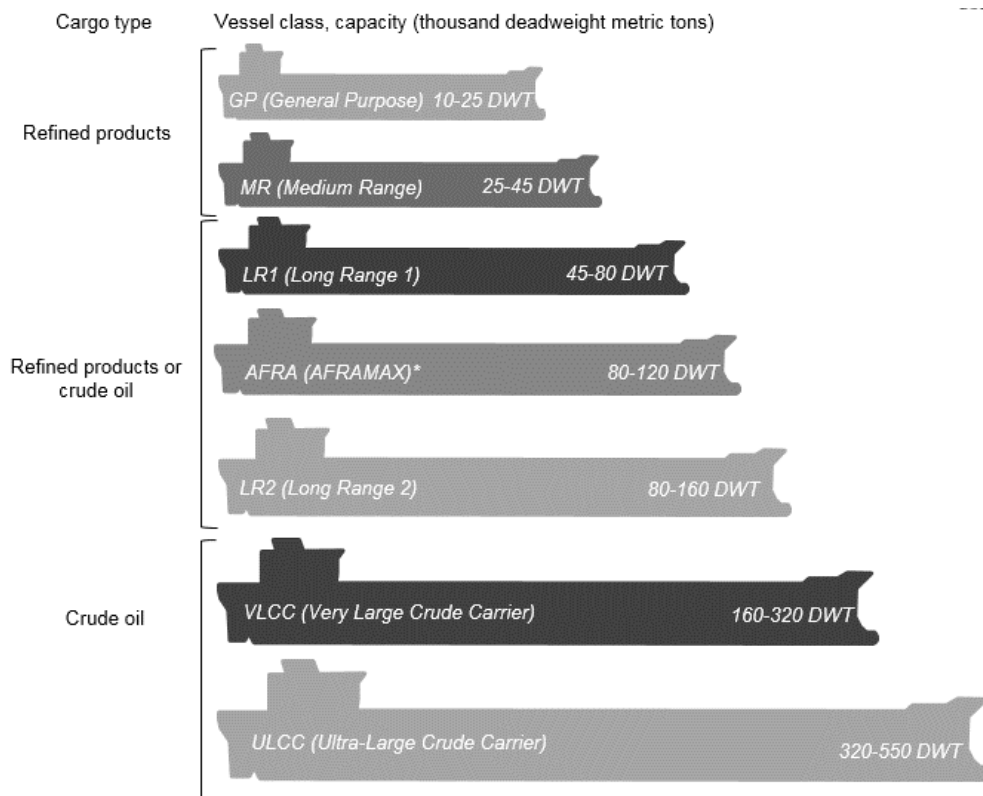
เรือขนส่งถือเป็นหัวใจสำคัญของการประกอบธุรกิจ โดยกลุ่มบริษัทฯ จะเลือกเรือขนส่งที่เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้า โดยคำนึงถึงปัจจัยดังต่อไปนี้

1. ลักษณะและคุณสมบัติของสินค้า
2. ขนาดของเรือขนส่งที่เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้าและทำให้ต้นทุนการขนส่งของลูกค้ามีประสิทธิภาพสูงสุด
3. เส้นทางขนส่ง ขนาดของร่องน้ำ และระดับน้ำเมื่อเวลาน้ำขึ้น-น้ำลงในบริเวณท่าเรือต้นทางและท่าเรือปลายทาง ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง
4. รายชื่อเรือขนส่งที่ได้รับอนุญาตให้ขนส่งได้ (Vessel approve list) ในกรณีที่ลูกค้าและบริษัทฯ มีสัญญาขนส่งแบบ COA

ตามมาตรฐาน U.S Energy Information Administration (EIA) ชื่อเรือมีการเรียกตามขนาดน้ำหนักบรรทุก ดังตารางและแผนภาพข้างล่างนี้

แผนภาพแสดงชื่อเรียกเรือตามขนาดน้ำหนักบรรทุกของเรือมีหน่วยวัดคือ Deadweight tonnage (“DWT”)¹

¹ DWT เป็นหน่วยที่ใช้กำหนดน้ำหนักบรรทุกของเรือ ประกอบด้วย น้ำหนักสินค้า น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำจืด คนโดยสาร และเสบียงอาหาร



ที่มา : US Energy Information Administration และ London Tanker Brokers' Panel

เรือขนส่งที่มีขนาดบรรทุกต่ำกว่า 10,000 DWT ถือเป็นเรือเล็กและไม่มีชื่อเรียกเฉพาะ โดยบางหน่วยงานอาจเรียกว่า Barge ส่วนเรือขนาดบรรทุกสูงกว่า 10,000 DWT มีชื่อเรียกดังต่อไปนี้

ชื่อ	ขนาดบรรทุกสูงสุด (DWT)
1) General Purpose	10,000 - 25,000 DWT
2) Medium Range	25,000 - 45,000 DWT
3) Long Range 1	45,000 - 80,000 DWT
4) Aframax	80,000 - 120,000 DWT
5) Long Range 2	80,000 - 160,000 DWT
6) Very Large Crude Carrier (VLCC)	160,000 - 320,000 DWT
7) Ultra-Large Crude Carrier (ULCC)	320,000 - 550,000 DWT

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือในกลุ่มธุรกิจเรือขนส่งฯ จำนวน 15 ลำ อายุเฉลี่ยกองเรือประมาณ 16.3 ปี แบ่งเป็นเรือขนส่งขนาดเล็ก (ขนาดน้ำหนักบรรทุกน้อยกว่า 20,000 DWT) จำนวน 13 ลำ และเรือประเภท Aframax (ขนาดน้ำหนักบรรทุกระหว่าง 80,000 - 120,000 DWT) จำนวน 2 ลำ นอกจากนี้ยังมีเรือที่กลุ่มบริษัทฯ จ้างจากบริษัทอื่นๆ ภายนอกกลุ่มมาให้บริการกับลูกค้าอีกจำนวน 13 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

**4.1) เรือขนส่งขนาดเล็ก (ขนาดบรรทุกน้อยกว่า 20,000 DWT)**

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดบรรทุกสูงสุด (DWT)	อายุเรือ
บริษัท เอ็น.ที.แอล. มารีเน จำกัด			
1) เรือสิริธนา	ไทย	4,999	32
2) เรือศรีนารา	ไทย	4,999	25
3) เรือศรีภูเก็ต	ไทย	4,999	25
4) เรือศรีบ้านดอน	ไทย	3,138	5
5) เรือศรีท่าชนะ	ไทย	2,975	5
6) เรือสิริกมล	ไทย	2,499	29
7) เรือศรีกระเป๋	ไทย	2,016	30
8) เรือศรีพังงา	ไทย	1,989	30
9) เรือศรีท่าทอง	ไทย	1,869	25
10) เรือศรีตาปี	ไทย	3,022	1
11) เรือศรีศิริชาติ	ไทย	4,999	0.42
12) เรือศรีดอนสัก	ไทย	3,021	0.58
บริษัท ไทยมารีน แทงเกอร์ จำกัด			
1) เรือภูริมาศ	ไทย	7,147	8
รวม		38,448	

4.2) เรือขนส่งขนาดใหญ่ ประเภท Aframax (ขนาดบรรทุกระหว่าง 80,000 - 120,000 DWT)

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดบรรทุกสูงสุด (DWT)	อายุเรือ
บริษัท สิงหา แท็งเกอร์ จำกัด			
1) เรือ Radiant Star	ไทย	105,996	12
บริษัท ท็อป นोटิคอล สตาร์ จำกัด			
1) เรือ Northern Pearl	ไทย	105,535	18
รวม		211,531	

4.3) เรือขนส่งขนาดเล็กที่กลุ่มบริษัทฯ จ้างจากบริษัทฯ ภายนอกกลุ่ม

กลุ่มบริษัทฯ จะพิจารณาจ้างเรือจากบุคคลภายนอกในกรณีที่กลุ่มบริษัทฯ ไม่สามารถหาเรือภายในกลุ่มบริษัทฯ ได้ในวันและเวลาที่ลูกค้าต้องการได้ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัทฯ จ้างเรือขนส่งจากบริษัทนอกกลุ่มจำนวน 13 ลำ รวมขนาดน้ำหนักบรรทุก 30,598.13 DWT

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 เรือในกลุ่มธุรกิจขนส่งฯ ของกลุ่มบริษัทฯ ที่เป็นเจ้าของเรือ (ทั้งที่เป็นเรือ



ขนาดเล็กและเรือขนาดใหญ่) มีอัตราการใช้งานโดยเฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏตามตาราง ดังนี้

ปี	2558	2559	2560
อัตราการใช้งานเฉลี่ย (%) (Utilization Rate)	78.8	72.2	81.8

เรือศรีบ้านดอน



เรือศรีท่าชนะ



เรือศรีกระบี่



เรือศรีพังงา



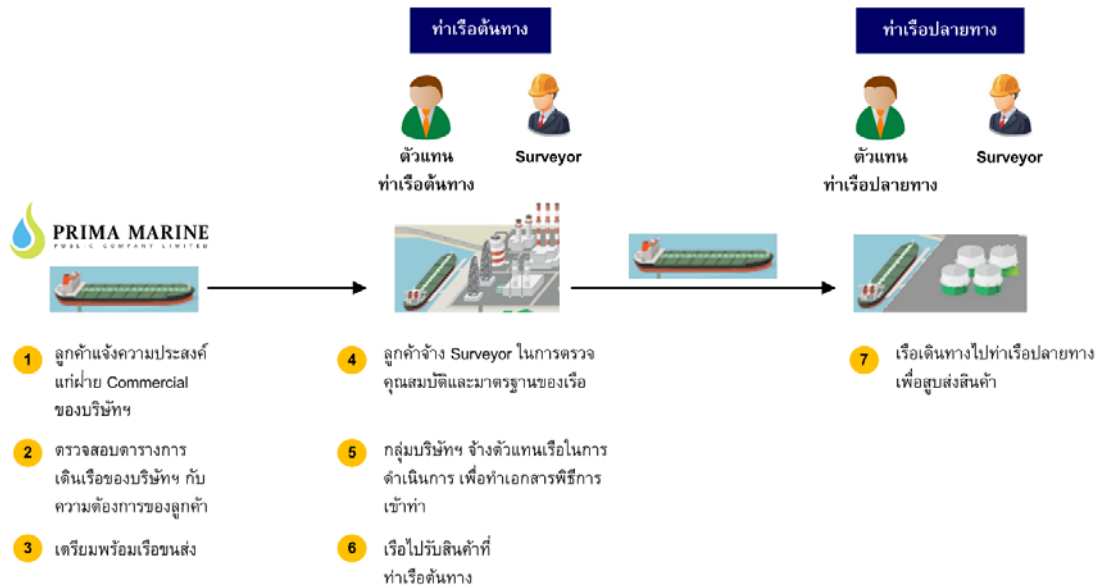
ภาพเรือขนส่งขนาดเล็กที่กลุ่มบริษัทฯ เป็นเจ้าของ



5) ขั้นตอนการให้บริการขนส่ง

หลังจากกลุ่มบริษัทฯ เข้าทำสัญญาให้บริการขนส่งกับลูกค้า กลุ่มบริษัทฯ จะมีขั้นตอนการดำเนินธุรกิจเรือขนส่งฯ ดังต่อไปนี้

แผนภาพสรุปขั้นตอนการดำเนินธุรกิจเรือขนส่งฯ



ขั้นตอนการดำเนินธุรกิจเรือขนส่ง

1. ลูกค้าแจ้งความประสงค์กับกลุ่มบริษัทฯ โดยระบุเส้นทางการเดินเรือ ท่าเรือต้นทางและปลายทาง ประเภท และปริมาณสินค้า และกำหนดการขนส่ง
2. กลุ่มบริษัทฯ ตรวจสอบตารางการเดินเรือขนส่ง และเจรจาค่าขนส่งกับลูกค้า จากนั้นบริษัทฯ กรอกแบบฟอร์มข้อมูลเรือ และนำเสนอแก่ลูกค้า เพื่อให้ลูกค้าตรวจสอบคุณสมบัติและมาตรฐานของเรือ
3. กลุ่มบริษัทฯ เตรียมความพร้อมเรือขนส่ง
4. ลูกค้าว่าจ้างผู้ตรวจสอบ (Surveyor) ที่เป็นตัวกลางเพื่อดำเนินการตรวจสอบสภาพถังเก็บสินค้า และปริมาณสินค้าคงเหลือในถังเก็บสินค้าตามข้อกำหนดในมาตรฐานก่อนการรับสินค้าทั้งท่าเรือต้นทางและปลายทาง
5. ตัวแทนเรือ (Agent) ที่อยู่ในรายชื่อตัวแทนเรือที่ได้รับอนุญาต (Approved Vendor List) เพื่อดำเนินขั้นตอนการขออนุญาตการเข้าท่าเรือต้นทางและปลายทางแทนบริษัทฯ
6. เรือขนส่งเข้าเทียบท่าเรือ เพื่อบรรทุกสินค้าลงในถังเก็บสินค้าภายในเรือ โดยเรือขนส่งรับสินค้าตามที่ลูกค้ากำหนด หลังจากบรรทุกสินค้าลงเรือเรียบร้อยแล้ว ผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตัวแทนท่าเรือ ตัวแทนเรือและผู้ตรวจสอบ (Surveyor) จะทำการตรวจสอบคุณภาพและปริมาณสินค้าขั้นสุดท้าย เพื่อออกเอกสารใบกำกับสินค้า (Cargo Manifest) และใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading) ตลอดจนใบรับรองคุณภาพสินค้าก่อนเรือออกเดินทาง
7. เรือขนส่งเข้าเทียบท่าเรือปลายทาง เพื่อส่งสินค้าไปยังถึงรับสินค้าบนฝั่ง โดยเรือจะทำการส่งสินค้าต่อเมื่อ ตัวแทนท่าเรือ ตัวแทนเรือ และผู้ตรวจสอบ (Surveyor) ทำการตรวจสอบคุณภาพและ



ปริมาณสินค้าก่อนขนส่ง เพื่อให้แน่ใจว่าคุณภาพและปริมาณสินค้าไม่แตกต่างจากท่าต้นทาง ตัวแทนท่าเรือปลายทางจึงอนุญาตให้ทำการขนส่งสินค้าได้

2.2.2 ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป (“ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU”)

1) ผลิตภัณฑ์ ที่กลุ่มบริษัท บริการขนส่งและจัดเก็บ

สินค้าที่กลุ่มบริษัท มีความเชี่ยวชาญในการขนส่งและจัดเก็บ ได้แก่ สินค้าประเภทน้ำมันดิบและน้ำมันเตา

2) ลักษณะการให้บริการ

กลุ่มบริษัท ให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าแบบลอยน้ำ (Floating Storage Unit, FSU) โดยใช้เรือที่มีถังจัดเก็บสินค้าขนาดใหญ่ (“เรือ FSU”) เป็นสถานที่จัดเก็บ ซึ่งกลุ่มบริษัท มีหน้าที่ในการเก็บรักษาสินค้าของลูกค้าให้ยังคงคุณภาพ คุณสมบัติ และปริมาณตามที่ลูกค้ากำหนดในระยะเวลาที่ตกลงกันได้

ด้วยการเพิ่มขึ้นของการใช้น้ำมันในภูมิภาคเอเชียและข้อจำกัดของพื้นที่ดินในการก่อสร้างเพิ่มเติมถึงจัดเก็บบนบก (Tank Terminal) ในพื้นที่บนฝั่งบริเวณประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าน้ำมันของเอเชีย ทำให้เรือ FSU เป็นสิ่งทดแทน (Substitute) ในการกักเก็บน้ำมันของผู้ประกอบการค้าน้ำมัน โดยเรือขนส่งสามารถเข้ารับสินค้ากลางทะเลได้ (Ship to Ship Transfer) ซึ่งสามารถลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับท่าเรือ ลดระยะเวลาในการเข้าจอดท่าเรือ รวมถึงไม่มีข้อจำกัดด้านระดับน้ำขึ้น – ลงในบริเวณใกล้ท่าเรือ

การใช้บริการขนส่งและจัดเก็บโดยเรือ FSU มีจุดเด่นที่ทำให้ได้เปรียบถึงจัดเก็บน้ำมันบนบก (Tank Terminal) ดังนี้

- 1) ใช้เงินลงทุนน้อยกว่า : กลุ่มบริษัท สามารถพิจารณาใช้เรือมือสองที่มีคุณสมบัติและอายุการใช้งานที่เหมาะสมกับการใช้งานของลูกค้า มาดัดแปลงเป็นเรือ FSU และเสนอค่าบริการขนส่งและจัดเก็บที่ช่วยให้ต้นทุนการจัดเก็บโดยรวมของลูกค้าลดลง โดยลูกค้าไม่ต้องลงทุนสร้าง Tank Terminal เอง
- 2) มีความยืดหยุ่นในการใช้งาน : การสร้างและการเลิกใช้งาน Tank Terminal มีกฎหมายและกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตามจำนวนมาก โดยเฉพาะกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวกับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม ทำให้มีช่วงระยะเวลาในการใช้ นับตั้งแต่การสร้างจนถึงการเลิกใช้ Tank Terminal ยาวนานกว่าการใช้เรือ FSU
- 3) เพิ่มทางเลือกในการเลือกจุดที่ตั้งยุทธศาสตร์ของคลังน้ำมัน : การใช้เรือ FSU เพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมน้ำมันในการเลือกสถานที่ตั้งคลังน้ำมัน เพื่อช่วยให้ต้นทุนโลจิสติกส์รวมถึงค่าขนส่งโดยรวมของผู้ประกอบการให้ลดลง
- 4) เพิ่มความสามารถในการทำกำไร : คลังจัดเก็บน้ำมันของเรือ FSU แบ่งเป็นห้องเก็บน้ำมันย่อย (Compartment) ซึ่งเพิ่มความยืดหยุ่นให้แก่ลูกค้าในการผสมน้ำมันเพื่อให้มีคุณลักษณะ (Specification) ต่างๆ ได้ในคราวละปริมาณน้อย (Small lot) ซึ่งทำให้ลูกค้าสามารถวางแผนเพื่อการทำกำไรได้สูงสุด (Optimization)



ภาพการส่ง-รับสินค้ากลางทะเล (Ship to Ship Transfer)

2.1) ลักษณะการให้บริการให้เข้าถึง จัดเก็บ และขนส่งสินค้า

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการให้เข้าถึง จัดเก็บ และขนส่งสินค้าในเรือ FSU ซึ่งมีลักษณะเป็นเรือขนาดใหญ่ที่มีถังเก็บสินค้ารูปสี่เหลี่ยมขนาดใหญ่จำนวน 7 - 17 ถังต่อลำ โดยกลุ่มบริษัทฯ มีการให้บริการแบ่งเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) การให้เข้าถึง จัดเก็บบางส่วน และขนส่งสินค้า 2) การให้เข้าถึง จัดเก็บแบบเหมาถัง และขนส่งสินค้า หรือการให้เช่าแบบเหมาเรือทั้งลำ และ 3) การให้บริการผสมน้ำมันและบริการอื่นๆ โดยมีรายละเอียดดังนี้

■ การให้เข้าถึง จัดเก็บบางส่วน และขนส่ง

กลุ่มบริษัทฯ ให้เข้าถึง จัดเก็บบางส่วน และขนส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าที่มีความต้องการจัดเก็บสินค้าในปริมาณไม่มาก และในระยะเวลาประมาณ 6 เดือน ขึ้นไป โดยบริษัทฯ จะจัดหาถังจัดเก็บสินค้าของเรือ FSU ที่ไม่ได้ถูกเช่าแบบเหมาเรือทั้งลำ

■ การให้เข้าถึง จัดเก็บแบบเหมาเรือทั้งลำ และขนส่ง

กลุ่มบริษัทฯ ให้เข้าถึง จัดเก็บแบบเหมาเรือ FSU และขนส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าที่มีความต้องการจัดเก็บสินค้าในปริมาณมากและมีระยะเวลาของการจัดเก็บประมาณไม่ต่ำกว่า 1 ปี

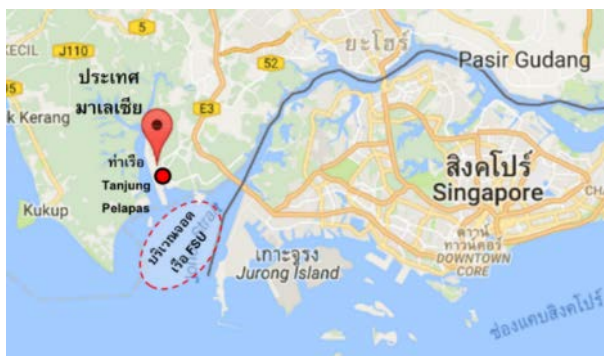
■ การให้บริการผสมน้ำมันและบริการอื่นๆ

กลุ่มบริษัทฯ ยังมีการให้บริการที่สำคัญอื่นๆ สำหรับการเก็บสินค้า ได้แก่ 1) การผสมน้ำมัน (Air Agitation) 2) การอุ่นน้ำมัน (Heating) และ 3) การถ่ายน้ำมันระหว่างถัง (Inter Tank Transfer)

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ สามารถขนส่งและจัดเก็บสินค้าแบบลอยน้ำได้ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยในปัจจุบัน เรือ FSU ของกลุ่มบริษัทฯ จอดอยู่บริเวณ Tanjung Pelapas ประเทศมาเลเซีย จำนวน 6 ลำ อยู่ในน่านน้ำระหว่างประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย ซึ่งเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการซื้อขายน้ำมันของภูมิภาคเอเชีย โดย Tanjung Pelapas มีที่ตั้งที่เหมาะสมกับการจอดเรือ FSU เนื่องจากตั้งอยู่ในเส้นทางเดินเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่วิ่งระหว่างทวีปของโลก และมีสภาพอากาศที่ไม่แปรปรวน

นอกจากนี้ ในไตรมาส 2/2560 กลุ่มบริษัทฯ เริ่มให้การขนส่งและจัดเก็บน้ำมันด้วยเรือ FSU ในประเทศ โดยจัดตั้งบริษัทกิจการร่วมค้าชื่อว่า “บริษัท บงกช มารีน เซอร์วิส จำกัด” ให้บริการด้วยเรือ “**บงกชสตาร์**” ซึ่งปัจจุบันเรือจอดให้บริการอยู่บริเวณอำเภอกะเสี จังหวัดชลบุรี

ภาพที่ตั้งของเรือ FSU ในเขต Tanjung Pelapas ประเทศมาเลเซีย



3) รูปแบบสัญญาการให้บริการขนส่ง

บริษัทฯ มีข้อตกลงทางธุรกิจในการขนส่งและจัดเก็บสินค้าแบบกำหนดระยะเวลา (Time Charter) โดยกลุ่มบริษัทฯ จะตกลงสัญญาขนส่งและจัดเก็บสินค้า สำหรับลูกค้าที่มีความต้องการจัดเก็บสินค้าเป็นจำนวนมาก ซึ่งสัญญาส่วนใหญ่มีระยะเวลา 1 - 2 ปี โดยในสัญญาจะกำหนดชื่อและขนาดเรือ FSU ที่จะจัดเก็บ พื้นที่ที่จะทำการจอดเรือ ระยะเวลาการจัดเก็บและขนส่ง ค่าจัดเก็บและขนส่ง เป็นต้น

4) เรือที่ใช้ในการขนส่งและจัดเก็บ

บริษัทฯ จะเลือกเรือ FSU ที่เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้า โดยคำนึงถึงปัจจัย ดังต่อไปนี้

- ลักษณะและคุณสมบัติของสินค้าที่จัดเก็บ
- คุณสมบัติและใบอนุญาตของเรือ FSU ที่เหมาะสมสำหรับการจอดในน่านน้ำในประเทศ หรือต่างประเทศ
- ปริมาณสินค้าที่ลูกค้าต้องการจะจัดเก็บ
- ระยะเวลาที่ลูกค้าต้องการจะจัดเก็บสินค้า

กลุ่มบริษัทฯ ได้มีการเพิ่มจำนวนกองเรือ FSU ระหว่างปี 2555 – 2560 อย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าที่เพิ่มขึ้น โดยมีจำนวนเรือ FSU และปริมาณการขนส่งและจัดเก็บ ดังต่อไปนี้

ตารางแสดงปริมาณการขนส่งและจัดเก็บโดยเรือ FSU

(หน่วย : DWT)	2555	2556	2557	2558	2559	2560
จำนวนเรือ FSU	2	3	4	5	6	7
ปริมาณการขนส่งและจัดเก็บ	572,354	882,338	1,163,338	1,463,387	1,776,065	2,075,995

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือ FSU ประเภท VLCC จำนวน 7 ลำ มีขนาดบรรทุกสูงสุดจำนวน 2,102,920 DWT อายุเฉลี่ยประมาณ 19.5 ปี ดังรายละเอียด ดังนี้



ตารางแสดงเรือ Floating Storage Unit (FSU) ของบริษัทฯ

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดบรรทุกสูงสุด (DWT)	อายุเรือ
บริษัท พริมา มารีน จำกัด (มหาชน)			
เรือ Energy Star	ไทย	309,984	20
เรือ Amity Star	ไทย	291,381	24
เรือ Fortune Star	ไทย	280,973	18
บริษัท สิงหา แท็งเกอร์ จำกัด			
เรือ Grace Star	ไทย	312,678	16
เรือ Jubilee Star	ไทย	299,999	21
บริษัท ศรีไทย แคนปิตอล จำกัด			
เรือ Northern Star	ไทย	281,050	18
บริษัท บงกช มารีน จำกัด			
เรือ Bongkot Star	ไทย	299,930	20
รวม		2,075,995	

ภาพเรือ FSU ที่กลุ่มบริษัทฯ เป็นเจ้าของ

เรือ Energy Star

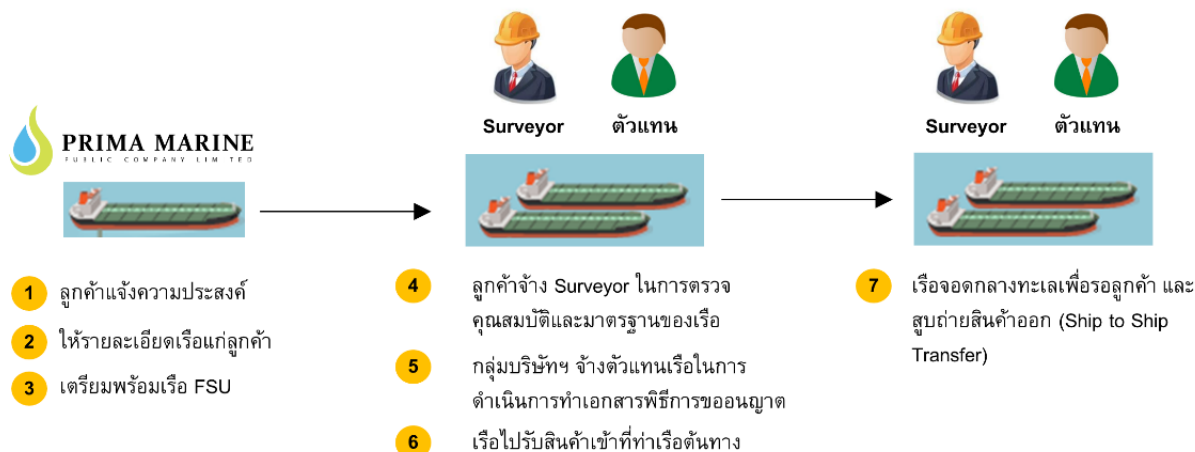


เรือ Grace Star



5) ขั้นตอนการขนส่งและจัดเก็บ FSU

แผนภาพสรุปขั้นตอนการดำเนินธุรกิจเรือจัดเก็บน้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป



ขั้นตอนการดำเนินการธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป

1. ลูกค้าแจ้งความประสงค์กับกลุ่มบริษัท โดยระบุประเภทและปริมาณสินค้าที่ต้องการมาจัดเก็บ และเจรจาราคาขนส่งและจัดเก็บกับลูกค้า
2. กลุ่มบริษัท ให้รายละเอียดเรือที่จะจัดเก็บและขนส่งแก่ลูกค้าเพื่อให้ลูกค้าตรวจสอบคุณสมบัติและมาตรฐานของเรือ
3. กลุ่มบริษัท เตรียมความพร้อมเรือขนส่งและจัดเก็บ
4. ลูกค้าว่าจ้างผู้ตรวจสอบ (Surveyor) ที่เป็นตัวกลางเพื่อดำเนินการตรวจสอบสภาพถังจัดเก็บสินค้าและปริมาณสินค้าคงเหลือในถังจัดเก็บสินค้าตามข้อกำหนดในมาตรฐานก่อนการรับสินค้า
5. ตัวแทนเรือ (Agent) ที่อยู่ในรายชื่อตัวแทนเรือที่ได้รับอนุญาต (Approved Vendor List) เพื่อดำเนินขั้นตอนการขออนุญาตทั้งก่อนและหลังการรับสินค้า
6. เรือลูกค้าเข้าเทียบเรือ FSU เพื่อสูบน้ำหรือรับส่งสินค้าจากถังจัดเก็บสินค้าภายในเรือ โดยเรือ FSU สูบน้ำหรือรับสินค้าตามที่ลูกค้ากำหนด หลังจากสูบน้ำหรือรับสินค้าเรียบร้อยแล้ว ผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตัวแทนท่าเรือ ตัวแทนเรือและผู้ตรวจสอบ (Surveyor) จะทำการตรวจสอบคุณภาพและปริมาณสินค้าขั้นสุดท้าย เพื่อกำหนดเอกสารต่างๆ เช่น ใบรับรองมาตรฐานถัง (Empty Tank Certificate) เพื่อกำหนดเอกสารใบกำกับสินค้า (Cargo Manifest) และใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading) แล้วแต่กรณี
7. เรือจอดกลางทะเลเพื่อรอลูกค้าและสูบน้ำถ่ายสินค้าระหว่างเรือ (Ship to Ship Transfer)

2.2.3 ธุรกิจเรือขนส่งที่ให้บริการสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล (Offshore Support Vessel) (“ธุรกิจเรือ Offshore”)

1) ลักษณะการให้บริการ

กลุ่มบริษัท ให้บริการเรือขนส่งที่ให้บริการสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเลแก่กลุ่มลูกค้าบริษัทสำรวจและขุดเจาะน้ำมันกลางทะเล โดยมีธุรกิจที่ให้บริการ ได้แก่ ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบสำหรับแท่นขุดเจาะน้ำมัน (Floating Storage and Offloading Unit, FSO) (“เรือ FSO”) ธุรกิจเรือขนส่งและที่พัก (Accommodation Work Barge, AWB)

**1.1) ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบสำหรับแท่นขุดเจาะน้ำมัน (“ธุรกิจเรือ FSO”)**

กลุ่มบริษัทฯ ขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบโดยใช้เรือที่มีลักษณะเป็นถังเก็บน้ำมันดิบขนาดใหญ่และมีเครื่องมือในการสนับสนุนการถ่ายเทน้ำมันดิบจากแท่นขุดเจาะน้ำมันกลางทะเลโดยตรง ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ มีหน้าที่ในการรองรับและเก็บรักษาน้ำมันดิบของลูกค้าน้ำมันและรอการถ่ายน้ำมันไปสู่เรือขนาดเล็กเพื่อขนส่งไปยังโรงกลั่นน้ำมัน

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือ FSO สำหรับให้บริการลูกค้าจำนวน 2 ลำ มีขนาดบรรทุกสูงสุดจำนวน 191,754 DWT อายุเฉลี่ยประมาณ 22 ปี ตามตารางดังต่อไปนี้

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดน้ำหนักบรรทุก (DWT)	อายุเรือ
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)			
เรือ Sriracha Eagle	ไทย	94,999	21
บริษัท ทิพย์ นวัตกรรม			
เรือ Southern Pearl	ไทย	96,755	23
รวม		191,754	

ทั้งนี้ เรือ FSO ของกลุ่มบริษัทฯ มีอัตราการใช้งานโดยเฉลี่ย 3 ปีซ้อนหลัง ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏตามตาราง ดังนี้

ปี	2558	2559	2560
อัตราการใช้งานเฉลี่ย (%) (Utilization Rate)	100	100	100

สัญญาในการขนส่งและกักเก็บโดยใช้เรือ FSO จะเป็นสัญญาแบบ TC โดยปัจจุบันมีอายุสัญญาเฉลี่ย 5 ปี เนื่องจากลูกค้ามีความจำเป็นต้องควบคุมเรือ FSO ไว้ตลอดเวลาเพื่อรองรับการปฏิบัติงานขุดเจาะน้ำมันอย่างต่อเนื่อง

1.2) ธุรกิจเรือขนส่งและที่พักอาศัยสำหรับพนักงานประจำแท่นขุดเจาะน้ำมันปิโตรเลียม (Accommodation Work Barge)

กลุ่มบริษัทฯ มีเรือขนส่งและที่พักอาศัยเพื่อให้พนักงานประจำแท่นขุดเจาะ บริษัทสำรวจและผลิตปิโตรเลียมพักอาศัยระหว่างปฏิบัติงานบนแท่นขุดเจาะน้ำมัน โดยเรือที่พักจะจอดเรืออยู่บริเวณใกล้แท่นขุดเจาะน้ำมันของลูกค้า เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่พนักงานประจำแท่นขุดเจาะน้ำมัน ทั้งด้านที่พักอาศัย ด้านเสบียง และด้านการพยาบาล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัทฯ มีเรือที่พักให้บริการจำนวน 1 ลำซึ่งกลุ่มบริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือ ได้แก่ เรือนวธานี ที่สามารถรองรับพนักงานได้จำนวน 300 คน โดยประกอบไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ห้องครัว ห้องรับประทานอาหาร ห้องสันทนาการ อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาส 3/2560 ธุรกิจขนส่งและที่พักอาศัยสำหรับพนักงานประจำแท่นขุดเจาะน้ำมันปิโตรเลียมได้หมดสัญญากับทางลูกค้า และรอการเข้าให้บริการลูกค้าใหม่ในช่วงไตรมาส 1/2561 ซึ่งจะต้องสอดคล้องกับแนวโน้มการให้สัมปทานและกิจกรรมการสำรวจและผลิตน้ำมันและปิโตรเลียมทางทะเลจากทางภาครัฐบาลด้วย



ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	จำนวนคนที่รองรับได้
บริษัท พรี่มา มารีน จำกัด (มหาชน)		
เรือนวธานี	ไทย	300

เรือ นวธานี



ทั้งนี้ เรือที่พักของกลุ่มบริษัทฯ มีอัตราการใช้งานโดยเฉลี่ย 3 ปีซ้อนหลัง ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏตามตาราง ดังนี้

ปี	2558	2559	2560
อัตราการใช้งานเฉลี่ย (%) (Utilization Rate)	69.0	64.2	50.4

โดยสัญญาในการบริการธุรกิจเรือที่พัก จะเป็นสัญญาเช่าแบบ TC โดยปัจจุบันมีอายุสัญญา 7 เดือน เนื่องจากเรือต้องประจำที่บริเวณแท่นขุดเจาะน้ำมันตลอดเวลาสำหรับเป็นที่พักอาศัยของพนักงานประจำแท่นขุดเจาะน้ำมัน

2.2.4 ธุรกิจบริหารจัดการเรือ (“ธุรกิจบริหารเรือ”)

1) ลักษณะการให้บริการ

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการบริหารจัดการเรือโดยมีขอบเขตงานหลัก ได้แก่ การบริหารจัดการด้านเทคนิค (Technical Management) การบริหารจัดการด้านคนประจำเรือ (Crew Management) และการบริหาร เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานแก่คนประจำเรือ สินค้า และตัวเรือ โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก

■ การให้บริการบริหารจัดการด้านเทคนิค (Technical Management)

กลุ่มบริษัทฯ ในฐานะผู้บริหารเรือจะกำกับและดูแลเรือให้มีคุณสมบัติตรงตามกฎระเบียบของหน่วยงานในประเทศและองค์กรระหว่างประเทศเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี โดยดำเนินงานหลักๆ ดังนี้

- กลุ่มบริษัทฯ จะกำหนดให้คนประจำเรือแผนกห้องเครื่องหรือช่างกล ดำเนินการกำกับและดูแลเกี่ยวกับการบำรุงรักษา การซ่อมแซม สภาพทั่วไปของเรือและเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ในเรือ
- กำกับดูแลงานเข้าออกของเรือ
- กำกับดูแลงานด้านการปฏิบัติงานสินค้าอย่างปลอดภัย (Safe Cargo Operation)



- กำกับดูแลงานด้านการตรวจเรือ (Ship Inspections and Surveys) ให้พร้อมสำหรับการปฏิบัติงานในท่าเรือของผู้ว่าจ้างเรือ
- ดำเนินการเกี่ยวกับเอกสารสำคัญต่างๆ ประจำเรือของหน่วยงานที่สำคัญ ได้แก่ กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร และสำนักงาน กสทช.
- กำกับดูแลให้เรือปฏิบัติงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อคนประจำเรือ ตัวเรือ สินทรัพย์และสิ่งแวดล้อมตามระบบ (International Safety Management, ISM)

■ การบริหารจัดการด้านคนประจำเรือ (Crew Management)

กลุ่มบริษัท บริหารจัดการดูแลคนประจำเรือให้มีคุณสมบัติตรงตามกฎระเบียบ ข้อบังคับของกรมเจ้าท่า และ/หรือ อนุสัญญาว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ (Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW/ Maritime Labour Law Convention, MLC) โดยดำเนินงานหลักๆ ดังนี้

- คัดสรรบุคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับตำแหน่งงาน ขนาดเรือ และเขตการเดินเรือโดยให้มีเอกสารหนังสือรับรองของคนประจำเรือตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด
- กำกับดูแลให้คนประจำเรือทำงานด้วยความปลอดภัย และปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับการใช้สารเสพติดและการดื่มแอลกอฮอล์อย่างเคร่งครัด
- บริหารจัดการเงินเดือน ค่าตอบแทนอื่นๆ และสวัสดิการ สำหรับคนประจำเรือตามระเบียบที่บริษัทกำหนด และประสานงานการฝึกอบรมที่จำเป็นให้แก่คนประจำเรือ
- พัฒนาคนประจำเรือให้มีความรู้ความสามารถเพียงพอกับการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- ประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปีของคนประจำเรือ

บริษัทในกลุ่มที่ดำเนินธุรกิจบริหารเรือ ได้แก่ 1) บริษัท นทลิน แมนเนจเม้นท์ จำกัด (“NMC”) 2) Nathalin Shipping Pte Ltd. (“NSSG”) และ 3) บริษัท ที.ไอ.เอ็ม. ชิพ แมนเนจเม้นท์ จำกัด (“TIM”) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

บริษัท	การดำเนินธุรกิจ
บริษัท นทลิน แมนเนจเม้นท์ จำกัด (“NMC”)	ให้บริการบริหารเรือ ภายในประเทศ โดยครอบคลุมเรือขนาดเล็ก (ขนาด 3,000 – 5,000 DWT) และเรือรับส่งพนักงาน (Crew Boat) โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัท NMC ให้บริการบริษัทในกลุ่มเป็นส่วนใหญ่
Nathalin Shipping Pte Ltd. (“NSSG”)	จัดตั้งที่ประเทศสิงคโปร์ เพื่อดำเนินธุรกิจขนส่งฯ บริหารเรือ และบริการจัดเก็บน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป แก่ลูกค้าต่างประเทศ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 NSSG ให้บริการเรือ FSU ทั้งหมด
บริษัท ที.ไอ.เอ็ม. ชิพ แมนเนจเม้นท์ จำกัด (“TIM”)	เป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจบริหารเรือ โดยครอบคลุมทั้งเรือขนาดเล็ก และขนาดใหญ่ รวมถึงเรือรับส่งพนักงาน (Crew Boat) ภายในประเทศและต่างประเทศ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 TIM ให้บริการแก่เรือประเภทขนส่ง และเรือ FSO



2) ขั้นตอนการให้บริการบริหารเรือ

ขั้นตอนการดำเนินธุรกิจบริหารเรือ มีดังนี้

- 1) กลุ่มบริษัท ขอรายละเอียดการให้บริการที่ลูกค้าต้องการ ได้แก่ ขนาดและประเภทของเรือ และเส้นทางการเดินเรือจากลูกค้า และผู้เช่าเรือ เป็นต้น เพื่อจัดทำข้อเสนองานส่งกลับให้แก่ลูกค้า หากลูกค้าตกลงในข้อเสนอ กลุ่มบริษัท จะจัดทำสัญญาให้บริการบริหารจัดการเรือ (Ship Management Agreement)
- 2) กลุ่มบริษัท ดำเนินการบริหารจัดการคนประจำเรือที่มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด โดยกลุ่มบริษัท จะกำหนดคุณสมบัติ และจำนวนคนประจำเรือให้เหมาะสมตามข้อบังคับของกรมเจ้าท่าและกฎการเดินเรือสากล
- 3) กลุ่มบริษัท ผู้ให้บริการบริหารเรือทำสัญญาจ้างคนประจำเรือ (Employee Agreement) กับผู้สมัครที่ผ่านการคัดเลือก
- 4) กลุ่มบริษัท จัดบุคลากรเพื่อคอยดูแลและประสานงาน กับคนประจำเรือ และเจ้าของเรือ โดยบุคลากรดังกล่าวจะขึ้นเรือตามแผนที่กำหนด หรือตามความเหมาะสม

2.3 ตลาดและการแข่งขัน

2.3.1 ธุรกิจเรือขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมันกึ่งสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว (“ธุรกิจเรือขนส่งฯ”)

1) กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทฯ คือกลุ่มบริษัทน้ำมันขนาดใหญ่ โรงกลั่นน้ำมัน และผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งต้องการความใส่ใจในคุณภาพ ความปลอดภัย และมาตรฐานการบริการในด้านการขนส่ง เพื่อรักษาคุณภาพของสินค้า ตลอดจนคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมที่ดี ดังนั้น ลูกค้าจึงต้องการผู้ขนส่งที่มีความรู้เฉพาะทางและประสบการณ์ในการบริหารจัดการการขนส่ง รวมถึงการดำเนินการตามกฎหมาย และข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และข้อกำหนดด้านมลภาวะ โดยตัวอย่างกลุ่มลูกค้าของบริษัทฯ เช่น บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) บริษัท เชลล์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เซฟรอน (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) เป็นต้น

2) การจำหน่ายและช่องทางการจำหน่าย

ฝ่ายการตลาด (Commercial) ของกลุ่มบริษัท ติดต่อกับและประสานงานกับลูกค้าที่เป็นบริษัทน้ำมัน ดังนั้น เมื่อลูกค้าต้องการใช้บริการขนส่ง ลูกค้าจะแจ้งความต้องการต่อฝ่ายการตลาดโดยตรง นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท มีการติดต่อประสานกับลูกค้าโดยอ้อมผ่านทางนายหน้า (Broker) ทั้งในและต่างประเทศ และสำหรับการเดินเรือในขากลับ ฝ่ายการตลาดจะติดต่อกับลูกค้าโดยตรง รวมถึงติดต่อผ่านนายหน้า (Broker) ในต่างประเทศ เพื่อหาสินค้าลงเรือในเที่ยววิ่งกลับ

นอกจากนั้น นทลิน ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทฯ เป็นตัวแทนกลุ่มบริษัท ในการจัดหาเรือขนส่งให้แก่ลูกค้า โดยนทลิน คิดค่าบริการจัดหาเรือขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงกับกลุ่มบริษัท ในอัตราที่เป็นไปตามเงื่อนไขค่าทั่วไป และเป็นรายการที่เป็นไปเพื่อการดำเนินธุรกิจตามปกติของบริษัทฯ (Arm's length Basis)



3) นโยบายราคา

กลุ่มบริษัทฯ กำหนดอัตราค่าบริการขนส่งที่เหมาะสมให้แก่ลูกค้า โดยพิจารณาจากรูปแบบการให้บริการขนส่งและเงื่อนไขของการบริการขนส่ง ซึ่งปัจจัยสำคัญที่นำมาพิจารณาในการคิดค่าบริการขนส่ง เช่น ลักษณะการขนส่ง เส้นทางขนส่ง ระยะเวลาในการขนส่ง ประเภทสินค้า เป็นต้น ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ จะคิดอัตราค่าบริการขนส่งตามประเภทสัญญา และลักษณะการให้บริการขนส่ง โดยมีรายละเอียดดังนี้

ชนิดของสัญญาการให้บริการขนส่ง	การคิดค่าบริการขนส่ง
การขนส่งแบบ SPOT	บริษัทฯ จะคิดอัตราค่าบริการขนส่งตามประเภทสินค้าที่ขนส่ง ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และระยะทางที่ขนส่งต่อเที่ยว โดยส่วนใหญ่ราคาค่าขนส่งจะแปรผันกับราคาน้ำมันดีเซลขายปลีกตามที่ตกลงกับบริษัทน้ำมันขนาดใหญ่
การขนส่งแบบ COA	บริษัทฯ จะคิดอัตราค่าบริการขนส่งตามประเภทสินค้าที่ขนส่ง ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และระยะทางที่ขนส่งต่อเที่ยว โดยกำหนดจำนวนเที่ยวหรือจำนวนสินค้า และกำหนดระยะเวลาการขนส่งแบบเที่ยวเดียวต่อเนื่อง โดยส่วนใหญ่ราคาค่าขนส่งจะแปรผันกับราคาน้ำมันดีเซลขายปลีกตามที่ตกลงกับบริษัทน้ำมันขนาดใหญ่
การขนส่งแบบ TC	บริษัทฯ จะคิดค่าบริการขนส่งแบบเหมาลำ โดยค่าบริการขึ้นอยู่กับระยะเวลา ขนาดของเรือที่ให้บริการขนส่ง และค่าจ้างสำหรับผู้บริหารจัดการเรือ
การขนส่งแบบ Bareboat	บริษัทฯ จะคิดค่าบริการขนส่งแบบเหมาลำ โดยค่าบริการขึ้นอยู่กับระยะเวลา และขนาดของเรือที่ให้บริการขนส่ง

บริษัทฯ มีนโยบายในการกำหนดอัตราการให้บริการขนส่ง ดังนี้

1. นโยบายการกำหนดราคาด้วยต้นทุนบวกกำไร (Cost Plus Method) โดยเป็นต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการให้บริการขนส่งบวกด้วยกำไรตามที่บริษัทฯ กำหนด ทั้งนี้ การกำหนดราคาดังกล่าวจะคำนึงถึงภาวะของอุปสงค์และอุปทานในตลาดด้วย
2. นโยบายการกำหนดราคาโดยเปรียบเทียบกับคู่แข่ง โดยคำนึงถึงต้นทุนที่แท้จริงและโอกาสทางธุรกิจที่จะได้ฐานลูกค้าใหม่ๆ เป็นปัจจัยหลัก

4) การแข่งขันในอุตสาหกรรม

ในอุตสาหกรรมเรือขนส่งฯ มีผู้ประกอบการอยู่จำนวนน้อยราย เนื่องจากเป็นธุรกิจที่จำเป็นต้องใช้เงินลงทุนที่สูงมากสำหรับการลงทุนในเรือและอุปกรณ์ทางเรือ รวมทั้งมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่สูงมาก เช่น ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และค่าใช้จ่ายประกันภัย เป็นต้น

นอกจากนั้น เนื่องจากการประกอบการธุรกิจมีความเกี่ยวข้องกับสินค้าที่มีมูลค่าสูง ลูกค้าจึงมีความต้องการการบริการขนส่งที่มีคุณภาพสูง เพราะว่าหากเกิดอุบัติเหตุจะทำให้เกิดความเสียหายเป็นจำนวนมหาศาลรวมถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและผู้คนจำนวนมาก ดังนั้น ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมขนส่ง ต้องอาศัยบุคลากรที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญที่สูงในด้านการปฏิบัติการขนส่งน้ำมันทางเรือ ซึ่งต้องเข้าใจและสามารถปฏิบัติตาม



กฎระเบียบและมาตรฐานการดำเนินการทางเรือทั้งของลูกค้า และหน่วยงานกำกับในประเทศ ซึ่งได้แก่ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม และองค์กรสากลที่ควบคุมการดำเนินการขนส่งทางทะเล เช่น International Maritime Organization (IMO) Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) International Association of Classification Societies (IACS) และ International Labour Organization (ILO) เป็นต้น

กลุ่มบริษัทฯ มีกองเรือขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมันกึ่งสำเร็จรูป และปิโตรเคมี เหลวที่มีสัดส่วนสูงที่สุดในประเทศไทย โดยแสดงรายละเอียดตามตาราง ดังนี้

ตารางแสดงผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเรือขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมันกึ่งสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลวในประเทศไทย

บริษัท	จำนวนเรือขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมัน และปิโตร เคมี	DWT
กลุ่มบริษัท พริมา มารีน	15	249,979
บริษัท วี.แอล.เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด	13	32,982
บริษัท ไทย อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล แท็งเกอร์ จำกัด	11	27,927
บริษัท สมูทซี จำกัด	6	26,073
บริษัท บิ๊กซี จำกัด (Big Sea)	12	25,630
บริษัท ซี.แอนด์.พี.จำกัด	4	18,012
บริษัท บี.พี.พี. ซัพพลาย จำกัด	10	17,692
บริษัท สยามมงคลเดินเรือ จำกัด	5	17,085
บริษัท อินเทอร์เน็ตบิงเกอร์ซัพพลายแอนด์ทรานสปอร์ต จำกัด	4	9,127
บริษัท พี.โอ.เอ็น.เค. ขนส่งและการค้า จำกัด	3	9,057
บริษัท วี.ซี.ซี.อินเทอร์เน็ตมารีนเซอร์วิส แอนด์ ทรานสปอร์ต จำกัด	3	7,340
บริษัท ภูริมาศ นาวิ จำกัด	1	7,000
บริษัท นวคุณ ทรานสปอร์ต จำกัด	5	4,203
บริษัท รักษ์ปาสัก จำกัด	6	4,052

ที่มา : หนังสือชี้ชวนเสนอขายหุ้นสามัญ บริษัท พริมา มารีน จำกัด (มหาชน)

2.3.2 ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป (“ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU”)

1) กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของกลุ่มบริษัทฯ ในธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU เป็นกลุ่มบริษัทน้ำมันขนาดใหญ่ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยมีรายละเอียด ดังนี้



ประเภทลูกค้า	ลักษณะของลูกค้า
ลูกค้าในประเทศ	บริษัทน้ำมันขนาดใหญ่ที่มีความต้องการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า เนื่องจากอัตราการขยายตัวของการผลิตและการใช้น้ำมัน
ลูกค้าต่างประเทศ	บริษัทน้ำมันขนาดใหญ่ต่างประเทศที่มีความต้องการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า ในบริเวณประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย

2) ช่องทางการจัดจำหน่าย

กลุ่มบริษัทฯ ติดต่อและให้บริการขนส่งและจัดเก็บกับลูกค้าโดยตรง สำหรับลูกค้าภายในประเทศ ฝ่ายการตลาด (Commercial) ซึ่งทำหน้าที่ติดต่อประสานงานและคอยติดตามการขนส่งภายในประเทศของลูกค้าอยู่แล้ว นั้น จะเป็นผู้ติดต่อและรับทราบความต้องการจากลูกค้า

สำหรับลูกค้าต่างประเทศ ฝ่าย Commercial ของบริษัทฯ และ NSSG จะเป็นผู้ติดต่อประสานงานและเป็นผู้รับทราบความต้องการจากลูกค้า

3) นโยบายราคา

กลุ่มบริษัทฯ กำหนดอัตราค่าบริการขนส่งและจัดเก็บ (Storage Fee) ที่เหมาะสมกับลูกค้า โดยพิจารณาจากรูปแบบและเงื่อนไขของการให้บริการขนส่งและจัดเก็บ ทั้งนี้ ปัจจัยสำคัญที่นำมาพิจารณาการคิดค่าบริการขนส่งและจัดเก็บ ได้แก่ ประเภทสินค้า ปริมาณการจัดเก็บ ขนาดของเรือ เส้นทางขนส่งและจัดเก็บ และระยะเวลาให้บริการโดยกลุ่มบริษัทฯ มีนโยบายการกำหนดราคา ดังนี้

- กำหนดตามราคาต้นทุนบวกอัตรากำไรขั้นต้นที่เหมาะสม (Cost Plus Method) และเป็นไปตามภาวะอุปสงค์และอุปทานของตลาด โดยจะกำหนดให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถแข่งขันได้
- กำหนดราคาเทียบกับคู่แข่งและราคาตลาด โดยจะคำนึงถึงต้นทุนที่แท้จริง ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ จะพิจารณาการกำหนดราคาจากความต้องการของลูกค้า และภาวะการแข่งขันของตลาดควบคู่กันไป

4) การแข่งขันในอุตสาหกรรม

เนื่องจากกลุ่มลูกค้าในธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ของกลุ่มบริษัทฯ ส่วนใหญ่เป็นบริษัทน้ำมันต่างประเทศซึ่งมีการดำเนินงานอยู่ในประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย เพราะเป็นศูนย์กลางการค้าน้ำมันของภูมิภาค โดยบริษัทน้ำมันต่างประเทศเหล่านั้นจะกระจายสินค้าต่อไปในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นหลัก ดังนั้น คู่แข่งขันในอุตสาหกรรมของกลุ่มบริษัทฯ ได้แก่ และกลุ่มบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเรือ FSU ในบริเวณน่านน้ำประเทศมาเลเซีย ซึ่งเรือ FSU ถือเป็นสินค้าทางเลือกของถังเก็บน้ำมันขนาดใหญ่บนบก (Tank Terminal)

ปัจจุบัน จำนวนเรือ FSU ที่จอดที่ท่า Tunjung Pelepas มีจำนวนทั้งหมด 18 ลำ โดยกลุ่มบริษัทฯ มีเรือ FSU ที่ประจำที่ท่าดังกล่าวจำนวน 6 ลำ โดยบริษัทหลักที่ดำเนินธุรกิจเรือ FSU มีจำนวนน้อยราย เช่น บริษัท China Shipping และบริษัท Sentek Marine เป็นต้น นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทกิจการร่วมค้า ชื่อว่า บริษัท บงกช มารีน เซอร์วิส จำกัด โดยให้บริการเรือ “บงกชสตาร์” ซึ่งเป็นเรือ FSU ลำแรกที่เข้ามาดำเนินการในประเศไทย โดยเริ่มให้บริการตั้งแต่ช่วงไตรมาส 2/2560 ณ บริเวณอำเภอเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี



2.3.3 ธุรกิจเรือขนส่งที่ให้การสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล (Offshore Support Vessel) (“ธุรกิจเรือ Offshore”)

1) กลุ่มลูกค้าเป้าหมายและช่องทางการจัดจำหน่าย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของกลุ่มบริษัท ในธุรกิจเรือ Offshore คือ กลุ่มบริษัทสำรวจและผลิตน้ำมันดิบในทะเล ซึ่งมีการปฏิบัติงานการสำรวจและผลิตน้ำมันดิบกลางทะเลภายในประเทศไทย

ทั้งนี้ ฝ่ายการตลาดของกลุ่มบริษัท มีการติดต่อและประสานงานกับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายโดยตรงอย่างต่อเนื่อง เพื่อทราบความต้องการของลูกค้าและสามารถตอบสนองได้อย่างทันห่วงที่

2) นโยบายกำหนดราคา

กลุ่มบริษัท กำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสมกับลูกค้า โดยพิจารณาจากรูปแบบการให้บริการและเงื่อนไขของบริการ ทั้งนี้ ปัจจัยสำคัญที่นำมาพิจารณาการคิดค่าบริการได้แก่ ประเภทสินค้า ขนาดของเรือ ประเภทของเรือ เส้นทางขนส่งและจัดเก็บ และระยะเวลาการให้บริการ

กลุ่มบริษัท จะคิดค่าบริการแบ่งตามการประเภทการให้บริการ ดังนี้

ประเภทการให้บริการ	การคิดค่าบริการ
การให้บริการเรือ Offshore	คิดค่าบริการแบบเหมาลำตามระยะเวลา (Time Charter)

บริษัท มีนโยบายกำหนดราคา ดังนี้

- กำหนดตามราคาต้นทุนบวกอัตรากำไรขั้นต้นที่เหมาะสม (Cost Plus Method) และเป็นไปตามภาวะอุปสงค์และอุปทานของตลาด โดยจะกำหนดให้บริษัท สามารถแข่งขันได้
- กำหนดราคาเทียบกับคู่แข่งและราคาตลาด โดยจะคำนึงถึงต้นทุนที่แท้จริง

ทั้งนี้ บริษัท จะพิจารณาการกำหนดราคาจากความต้องการของลูกค้า และภาวะการแข่งขันของตลาดควบคู่กันไป

3) การแข่งขันในอุตสาหกรรม

ในอุตสาหกรรมเรือ Offshore มีผู้ประกอบการอยู่จำนวนน้อยรายเนื่องจากเป็นธุรกิจที่จำเป็นต้องใช้เงินลงทุนที่สูงมากในการดำเนินการ ได้แก่ การลงทุนในตัวเรือและอุปกรณ์ทางเรือ และมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูง เช่น ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ค่าใช้จ่ายประกันภัย เป็นต้น

2.3.4 ธุรกิจบริหารจัดการเรือ (“ธุรกิจบริหารเรือ”)

1) กลุ่มลูกค้าเป้าหมายและช่องทางการจัดจำหน่าย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของกลุ่มบริษัท ในธุรกิจบริหารเรือ เป็นกลุ่มลูกค้าที่ประกอบธุรกิจเรือขนส่ง ธุรกิจเรือ FSU และธุรกิจเรือ Offshore

โดยในปี 2560 กลุ่มบริษัท ให้บริการบริหารจัดการเรือเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจในกลุ่มบริษัท เป็นสำคัญ มีจำนวนการให้บริการบริหารจัดการเรือทั้งสิ้น จำนวน 26 ลำ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากคุณภาพและมาตรฐานของการให้บริการบริหารจัดการเรือของกลุ่มบริษัท ทำให้มีลูกค้าทั้งในและต่างประเทศนอกกลุ่มบริษัท ใช้บริการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง



2) นโยบายราคา

กลุ่มบริษัท มีนโยบายกำหนดราคาตามราคาต้นทุนบริการบวกอัตรากำไรขั้นต้นที่เหมาะสม (Cost Plus Method) โดยพิจารณาจากรูปแบบการให้บริการและเงื่อนไขของบริการ ทั้งนี้ ปัจจัยสำคัญที่นำมาพิจารณาในการกำหนดค่าบริการในการบริหารเรือ เช่น ประเภทและขนาดเรือ ประเภทบริการ ขอบเขตการให้บริการ เส้นทาง การเดินเรือ และประเทศที่เรือปฏิบัติงาน เป็นต้น โดยประเภทการให้บริการของกลุ่มบริษัท ครอบคลุมถึง การบริหารจัดการเรือ และการบริหารจัดการคนประจำเรือ ซึ่งกลุ่มบริษัท จะเรียกเก็บค่าบริการแต่ละประเภทเป็นรายเดือน

3) การแข่งขันในอุตสาหกรรม

กลุ่มบริษัท ดำเนินธุรกิจบริหารเรือให้แก่เรือของกลุ่มบริษัท เป็นหลัก โดยส่วนใหญ่การดำเนินงานของธุรกิจบริหารเรือของผู้ประกอบการอื่นๆ จะดำเนินการในลักษณะที่คล้ายกับกลุ่มบริษัท ซึ่งจะให้บริการแก่บริษัทในกลุ่มตัวเองเป็นหลัก

2.4 ภาพอุตสาหกรรม

2.4.1 ธุรกิจเรือขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมันกึ่งสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว (“ธุรกิจเรือขนส่งฯ”)

■ ภาพรวมปริมาณการผลิตและจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทย

ภาพรวมปริมาณการผลิตและจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทยในปี 2554-2559 มีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปริมาณการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 47,453.6 ล้านลิตรในปี 2554 ไปที่จำนวนประมาณ 59,868.4 ล้านลิตรในปี 2559 หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยต่อปี (CAGR) ร้อยละ 4.7 จากปี 2554 ถึงปี 2559

ตารางแสดงปริมาณการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิง

(หน่วย: ล้านลิตร)	2554	2555	2556	2557	2558	2559
น้ำมันดีเซล	23,098.6	25,124.6	25,518.2	24,062.5	27,129.5	25,684.7
น้ำมันเบนซิน	12,094.7	12,923.1	16,238.4	15,888.7	18,081.3	19,202.4
น้ำมันอากาศยาน	6,292.7	5,857.8	6,680.1	6,969.3	7,543.1	7,018.5
น้ำมันเตา	5,815.8	6,138.1	5,911.2	5,644.3	5,694.1	5,646.8
น้ำมันก๊าด	151.8	75.9	687.1	1,091.6	1,348.0	2,215.9
รวม	47,453.6	50,119.5	55,035.1	53,656.5	59,796.0	59,768.4

ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน, มีนาคม 2560

นอกจากนั้น ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงมีความสอดคล้องกับปริมาณการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิง โดยปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 34,068.7 ล้านลิตรในปี 2554 เป็น 42,071.2 ล้านลิตรในปี 2559 หรือคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (CAGR) ร้อยละ 4.3 จากปี 2554 ถึงปี 2559

ตารางแสดงปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

(หน่วย: ล้านลิตร)	2554	2555	2556	2557	2558	2559
น้ำมันดีเซล	19,192.1	20,564.6	20,891.9	21,071.1	21,929.4	22,656.0
น้ำมันเบนซิน	7,331.1	7,705.0	8,233.0	8,567.2	9,713.5	10,679.3
น้ำมันอากาศยาน	5,076.5	5,091.4	5,562.4	5,513.1	6,033.4	6,467.9
น้ำมันเตา	2,455.9	2,363.3	2,154.9	2,073.6	2,043.0	2,257.0



น้ำมันก๊าด	13.0	13.4	11.0	10.8	10.6	11.0
รวม	34,068.7	35,737.8	36,853.2	37,235.7	39,730.0	42,071.2

ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน, มีนาคม 2560

■ ภาพรวมปริมาณการนำเข้าและการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทย

ภาพรวมปริมาณการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทยในปี 2554-2559 มีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปริมาณการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 432.6 ล้านลิตรในปี 2554 เป็น 1,073.7 ล้านลิตรในปี 2558 หรือคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (CAGR) ร้อยละ 25.5 จากปี 2554 ถึงปี 2558 และปริมาณการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 1,073.7 ล้านลิตรในปี 2558 เป็น 2,588.2 ล้านลิตรในปี 2559 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการนำเข้าน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลที่เพิ่มสูงขึ้น เพื่อให้เพียงพอกับความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นของประเทศไทย

ตารางแสดงปริมาณการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง

(หน่วย: ล้านลิตร)	2554	2555	2556	2557	2558	2559
น้ำมันดีเซล	56.0	15.3	196.7	348.1	119.7	828.9
น้ำมันเบนซิน	34.1	332.6	262.2	878.8	784.1	1,551.3
น้ำมันอากาศยาน	10.8	2.8	16.2	4.2	3.9	88.1
น้ำมันเตา	331.7	362.5	268.4	370.8	166.0	119.9
น้ำมันก๊าด	-	-	-	-	-	-
รวม	432.6	713.2	743.5	1,601.9	1,073.7	2,588.2

ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน, มีนาคม 2560

นอกจากนั้น ภาพรวมปริมาณการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2554-2558 มีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปริมาณการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 10,465.3 ล้านลิตรในปี 2554 ไปที่จำนวนประมาณ 12,885.3 ล้านลิตรในปี 2558 หรือคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (CAGR) ร้อยละ 5.3 อย่างไรก็ตามปริมาณการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงเป็น 10,049.6 ล้านลิตร ในปี 2559 หรือคิดเป็นอัตราร้อยละ 22.0 โดยมีสาเหตุหลักจากการลดลงของปริมาณการส่งออกของน้ำมันอากาศยาน และน้ำมันดีเซล

ตารางแสดงปริมาณการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิง

(หน่วย: ล้านลิตร)	2554	2555	2556	2557	2558	2559
น้ำมันดีเซล	4,705.5	5,371.3	4,874.3	4,316.9	6,169.1	4,809.7
น้ำมันเบนซิน	968.7	1,569.3	1,660	1,376.4	1,522.3	1,402.9
น้ำมันอากาศยาน	1,201.5	752.5	1,536.6	1,296.6	1,517.8	555.9
น้ำมันเตา	3,482.9	3,854.2	3,774.3	3,835.9	3,658.6	3,254.2
น้ำมันก๊าด	106.8	31.5	19.2	29.8	17.4	26.9
รวม	10,465.3	11,578.8	11,864.5	10,855.6	12,885.3	10,049.6

ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน, มีนาคม 2560

■ การจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงในภาคใต้

ภาพรวมปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงในภาคใต้ ในปี 2554-2559 มีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีปริมาณเพิ่มขึ้นจาก 3,411.9 ล้านลิตรในปี 2554 เป็น 4,275.4 ล้านลิตรในปี 2559 หรือคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (CAGR) ร้อยละ 4.6 จากปี 2554 ถึงปี 2559



ตารางแสดงปริมาณการจำหน่ายน้ำมันในภาคใต้

(หน่วย: ล้านลิตร)	2554	2555	2556	2557	2558	2559
น้ำมันเบนซิน	848.3	890.8	933.1	1,003.7	1,234.9	1,365.4
น้ำมันดีเซล	2,360.4	2,491.9	2,617.5	2,592.3	2,737.3	2,814.5
น้ำมันเตา	203.2	237.1	296.4	366.2	190.3	95.5
รวม	3,411.9	3,619.8	3,847.0	3,962.2	4,162.6	4,275.4

ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน, มีนาคม 2560

■ ปัจจัยที่สำคัญกับความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทย

1) ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product, GDP)

กิจกรรมการขนส่งน้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป จะสอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากเมื่อภาวะเศรษฐกิจมีอัตราการเติบโตที่เพิ่มสูงขึ้น จะทำให้การบริโภคภายในประเทศ การผลิตสินค้า การขนส่งสินค้า การใช้พลังงานเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้น ปริมาณการใช้น้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปจะเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ในการขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมันกึ่งสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลวเพิ่มขึ้นเพื่อสนับสนุนการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมทางเศรษฐกิจดังกล่าว

จากข้อมูลของ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund, IMF) ประเทศไทยมีประมาณการเติบโตของ GDP ในปี 2559 ถึงปี 2561 อยู่ที่ร้อยละ 2.99 ถึง 3.12

ตารางแสดง GDP ของประเทศไทย วัดตาม GDP ณ ราคาคงที่ (หน่วย: พันล้านบาท) และการเติบโตของ GDP (%)

ประเทศ	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560E	2561E
ประเทศไทย	0.83	7.23	2.70	0.82	2.82	2.99	3.22	3.12

ที่มา : IMF และ The World Economic Outlook database เมื่อเดือนเมษายน 2559

2) การเพิ่มกำลังการผลิตของโรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทย

จากข้อมูลอัตราการใช้กำลังการกลั่นของโรงกลั่นน้ำมันในประเทศ พบว่ามีอัตราการกลั่นที่ใกล้เคียงอัตราการกลั่นสูงสุด ดังนั้นหากโรงกลั่นน้ำมันมีแผนการลงทุนในการเพิ่มกำลังการกลั่นจะทำให้โรงกลั่นสามารถผลิตผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปได้มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้การขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น ตัวอย่างเช่น บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีอัตราการใช้กำลังการกลั่นร้อยละ 113.8 เปิดเผยว่า บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) เตรียมขยายกำลังการผลิตจาก 275,000 บาร์เรลต่อวันเป็น 400,000 บาร์เรลต่อวัน เพื่อรองรับความต้องการใช้ในประเทศที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง



ตารางแสดงอัตราการใช้กำลังการผลิตของโรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทยในปี 2559

โรงกลั่น	กำลังการผลิต (พันบาร์เรลต่อวัน)	การใช้กำลังการผลิต (พันบาร์เรลต่อวัน)	อัตราการใช้กำลังการผลิต (ร้อยละ)
ไทยออยล์	275	313	113.8
ไออาร์พีซี	215	189	87.9
เอสโซ่	177	142	80.2
สตาร์ปิโตรเลียม	165	182	110.3
ปตท.โกลบอลเคมีคอล	280	193	68.9
บางจากปิโตรเลียม	120	113	94.2
รวม	1,232	1,132	91.9

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน, มีนาคม 2560

3) การเจริญเติบโตของการท่องเที่ยวในภาคใต้

การเจริญเติบโตของการท่องเที่ยวในภาคใต้ทำให้กิจกรรมการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้น เนื่องจากหนึ่งในผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปที่ผู้ค้าน้ำมันขนส่งไปสู่ภาคใต้ ได้แก่ น้ำมันอากาศยาน ดังนั้น หากการท่องเที่ยวของภาคใต้มีการเจริญเติบโต จำนวนน้ำมันอากาศยานที่เครื่องบินโดยสารจำเป็นต้องใช้จะเพิ่มขึ้น

จากข้อมูลจำนวนเที่ยวบินที่ทำอากาศยานขนาดใหญ่ จังหวัดสงขลา และ ทำอากาศยานภูเก็ต จังหวัดภูเก็ตพบว่า จำนวนเที่ยวบินมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ รายละเอียดปรากฏตามข้อมูลในตาราง

จำนวนเที่ยวบินที่สนามบินหลักภาคใต้

ทำอากาศยาน	2556	2557	2558	2559	2560
ทำอากาศยานหาดใหญ่	17,056	20,965	24,258	26,862	30,472
ทำอากาศยานภูเก็ต	70,198	74,501	82,000	94,989	104,849
รวม	87,254	95,466	106,258	121,851	135,321
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	17.9	9.4	11.3	14.7	11.1

ที่มา : แบบแสดงรายการประจำปี 56-1 บมจ.ท่าอากาศยานไทย ปี 2560

นอกจากนี้ ท่าอากาศยานภูเก็ตมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของการท่องเที่ยวในภาคใต้ เพื่อเป็นประตูการเดินทางสู่ภาคใต้ของประเทศไทย รวมทั้งเป็นเครื่องมือหลักในการเชื่อมโยงสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) โดยปัจจุบันท่าอากาศยานภูเก็ตอยู่ระหว่างการดำเนินโครงการพัฒนา ระยะที่ 1 ซึ่งได้เปิดให้บริการอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศแล้วในเดือนกันยายน 2559 และอยู่ระหว่างการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารในประเทศ โดยโครงการพัฒนาดังกล่าวจะทำให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นจาก 6.5 ล้านคนต่อปี เป็น 12.5 ล้านคนต่อปี อีกทั้ง เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2559 คณะกรรมการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด



(มหาชน) ได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตในระยะที่ 2 และ 3 โดยมีระยะเวลาการดำเนินการตั้งแต่ปี 2560-2568 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 12.5 ล้านคนต่อปีเป็น 25.0 ล้านคนต่อปี

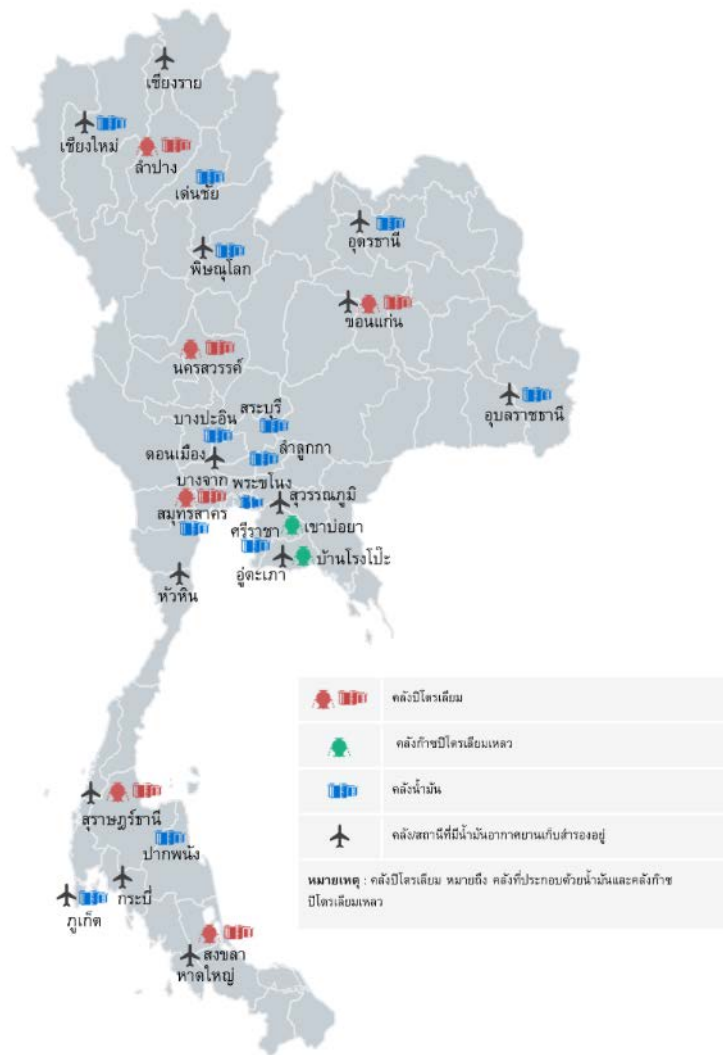
4) การขนส่งน้ำมันในประเทศไทย

การขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทยสามารถขนส่งได้ 4 วิธี ได้แก่ รถบรรทุก รถไฟ ท่อส่งน้ำมัน และเรือขนส่ง โดยจะขนส่งจากโรงกลั่นน้ำมันที่ตั้งอยู่ในจังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง ไปสู่คลังน้ำมันและคลังปิโตรเลียมของผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่และสถานีอากาศยานซึ่งตั้งอยู่ในแต่ละภาคของประเทศ

วิธีการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปไปสู่แต่ละภาคของประเทศจะขึ้นอยู่กับสภาพภูมิศาสตร์ของแต่ละภาค โดยผู้ค้าน้ำมันจะใช้วิธีขนส่งที่ทำให้ต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำที่สุด



แผนภาพแสดงคลังปิโตรเลียม คลังน้ำมัน คลังก๊าซปิโตรเลียมเหลว และสถานีเติมน้ำมันอากาศยาน



ที่มา : บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

การขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปทางเรือ เป็นการขนส่งที่ต้นทุนต่อลิตรต่ำอีกทั้งสามารถขนส่งได้ในปริมาณที่มาก เมื่อเทียบกับการขนส่งด้วยรถบรรทุก และรถไฟ ดังนั้นการขนส่งสินค้าทางเรือจึงเหมาะสมกับพื้นที่ที่มีทะเลหรือแม่น้ำเข้าถึง และเหมาะกับการขนส่งในระยะทางไกล สำหรับการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปในประเทศ การขนส่งทางเรือจะเหมาะสมกับการขนส่งไปในพื้นที่ภาคใต้ และภาคตะวันออก

การขนส่งน้ำมันทางท่อ เป็นการขนส่งที่ถือได้ว่าเป็นการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูง เนื่องจากมีความต่อเนื่องและความรวดเร็วในการขนส่ง แต่การขนส่งทางท่อมียกข้อจำกัด เนื่องจากต้องลงทุนสูง อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ระบบท่อน้ำมันในประเทศไทยมีเฉพาะเส้นทางภาคกลางตอนล่าง โดยเส้นทางภาคกลางตอนล่างจะมีระบบท่อน้ำมันจากจังหวัดระยองถึงจังหวัดสระบุรี และจากกรุงเทพฯ ถึงจังหวัดอยุธยา

แผนภาพแสดงโครงข่ายท่อขนส่งน้ำมัน



ที่มา : กระทรวงพลังงาน

การขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปทางรถบรรทุก เป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยสูงที่สุดจากข้อมูลต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ของการขนส่งของกระทรวงคมนาคม อย่างไรก็ตาม การขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปทางรถขนส่งมีความคล่องตัวสูงเนื่องจากสามารถเข้าถึงจุดหมายที่ห่างไกล และพื้นที่ที่ระบบท่อขนส่งหรือเรือขนส่งเข้าไม่ถึง โดยรถบรรทุกจะใช้ขนส่งส่วนใหญ่ทางภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันตก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปทางรถไฟ มีต้นทุนต่อหน่วยในการขนส่งต่ำกว่ารถบรรทุก แต่สูงกว่าเรือขนส่ง อย่างไรก็ตาม รถไฟสามารถขนส่งได้ในจำนวนมากเมื่อเทียบกับการขนส่งด้วยรถบรรทุก โดยการขนส่งด้วยรถไฟมีข้อจำกัดในเรื่องของจำนวนรถไฟให้บริการ และระบบการเดินรถที่ใช้รางเดียวเป็นส่วนใหญ่ในประเทศไทย ส่งผลให้เกิดปัญหาคอขวดในบางเส้นทาง ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่ง

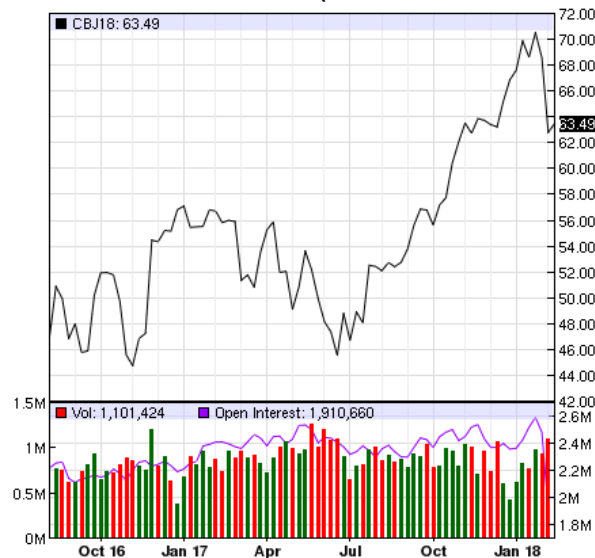


2.4.2 ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป (“ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU”)

■ การใช้น้ำมันในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเติบโตอย่างต่อเนื่อง

แม้ราคาน้ำมันดิบของโลกจะผันผวน การใช้น้ำมันของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง ในปี 2559 ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีปริมาณการใช้้ำมันสูงที่สุดในโลก โดยมีปริมาณการใช้น้ำมันรวม 1,557.5 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 35.2 ของปริมาณการใช้้ำมันของทั่วโลก และคิดเป็นอัตราเติบโตเฉลี่ยต่อปีร้อยละ 2.7 ตั้งแต่ปี 2548 ถึงปี 2559 โดยประเทศจีน อินเดีย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และอินโดนีเซีย เป็นประเทศที่ใช้้ำมันสูงสุด 5 อันดับแรกของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งมีปริมาณการใช้้ำมันเท่ากับ 578.7 ล้านตัน 212.7 ล้านตัน 184.3 ล้านตัน 122.1 ล้านตัน และ 72.6 ล้านตัน ตามลำดับ หรือคิดเป็นสัดส่วนการใช้ น้ำมันร้อยละ 13.1 ร้อยละ 4.8 ร้อยละ 4.2 ร้อยละ 2.8 และร้อยละ 1.6 ของปริมาณการใช้้ำมันในภูมิภาค เอเชียแปซิฟิกตามลำดับ

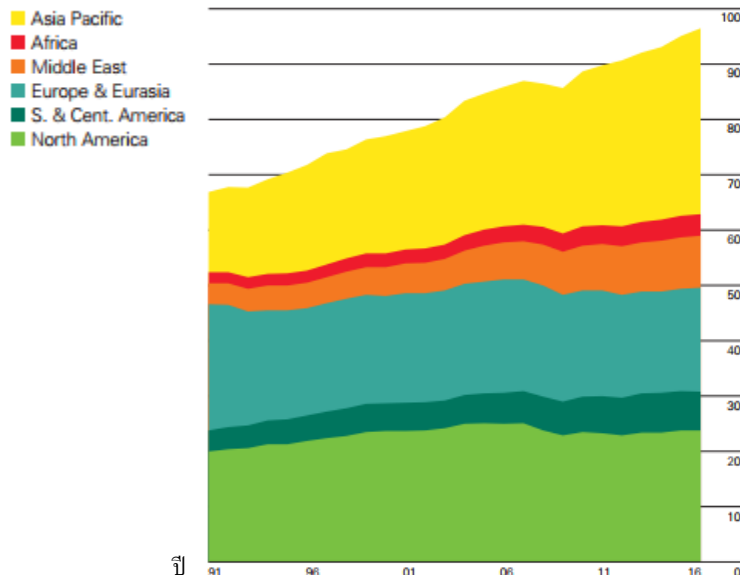
ราคาน้ำมันดิบเบรนท์ ช่วง 18 เดือนย้อนหลัง (เดือนกันยายน 2559 - เดือนกุมภาพันธ์ 2561)



ที่มา: Nasdaq เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2561

สถิติปริมาณการใช้้ำมัน (Oil Consumption) แบ่งตามภูมิภาค ระหว่างปี 2534 - 2559

หน่วย: ล้านบาร์เรลต่อวัน





ปริมาณการใช้น้ำมันของโลกเติบโตเฉลี่ย 1.6 ล้านบาร์เรลต่อวัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากค่าเฉลี่ยปริมาณการใช้น้ำมัน 10 ปีประมาณ 1 ล้านบาร์เรลต่อวัน อย่างไรก็ตาม ประเทศจีนมีปริมาณการใช้น้ำมัน 400,000 ล้านบาร์เรลต่อวัน และประเทศอินเดียมีปริมาณการใช้น้ำมัน 330,000 ล้านบาร์เรลต่อวัน ซึ่งมีสัดส่วนปริมาณการใช้น้ำมันที่เติบโตมากที่สุด

ที่มา : BP Statistical Review of World Energy June 2017

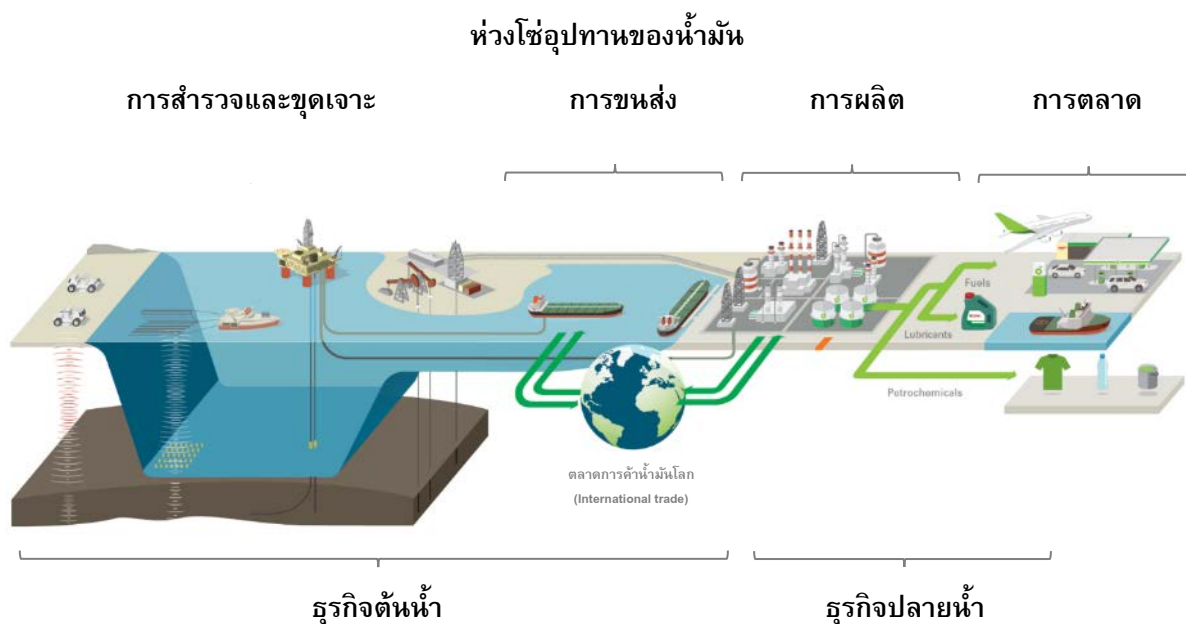
ปริมาณการใช้น้ำมันของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจำแนกรายประเทศ (ล้านตัน)

ประเทศ/ปี	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	% ^{1/}
จีน	377.5	392.2	447.9	464.2	486.3	507.2	528.0	561.8	578.7	13.1
อินเดีย	144.7	152.6	155.4	163.0	173.6	175.3	180.8	195.5	212.7	4.8
ญี่ปุ่น	224.8	200.4	202.7	203.6	217.0	208.0	197.0	189.0	184.3	4.2
เกาหลีใต้	103.1	103.7	105.0	105.8	108.8	108.3	107.9	113.8	122.1	2.8
อินโดนีเซีย	60.1	59.7	64.2	73.1	74.7	74.6	75.3	71.8	72.6	1.6
สิงคโปร์	51.4	55.5	61.0	63.7	63.3	64.0	65.8	69.4	72.2	1.6
ไทย	44.4	45.9	47.7	49.7	52.4	54.6	55.0	57.3	59.0	1.3
ออสเตรเลีย	42.7	43.1	43.4	45.6	47.2	46.7	48.1	47.9	47.8	1.1
ไต้หวัน	45.9	46.1	47.2	44.5	44.6	45.1	46.1	46.5	46.7	1.1
มาเลเซีย	29.5	29.2	29.3	31.0	32.6	34.7	34.9	35.5	36.3	0.8
ปากีสถาน	20.0	21.8	21.3	21.5	20.5	21.7	22.6	24.6	27.5	0.6
อื่นๆ ในภูมิภาคเอเชีย แปซิฟิก	15.6	16.4	16.9	18.7	19.1	19.1	21.7	23.2	24.4	0.6
เวียดนาม	14.1	14.6	15.6	16.9	17.3	17.5	18.0	18.8	20.1	0.5
ฟิลิปปินส์	13.3	14.0	14.6	13.8	14.4	14.9	16.1	18.3	19.9	0.5
ฮ่องกง	14.8	16.9	17.8	18.0	17.2	17.6	16.6	18.3	18.9	0.4
นิวซีแลนด์	7.2	6.9	7.0	7.0	7.0	7.1	7.2	7.5	7.7	0.2
บังกลาเทศ	3.8	3.5	3.9	5.1	5.4	5.3	5.8	6.2	6.6	0.1
เอเชียแปซิฟิก	1,212.7	1,222.4	1,300.9	1,345.5	1,401.2	1,421.8	1,446.9	1,505.4	1,557.5	35.3
หมายเหตุ : ^{1/} สัดส่วนต่อการใช้น้ำมันของโลกปี 2559										

ที่มา : BP Statistical Review of World Energy June 2017



- ทางเลือกสำหรับการจัดเก็บน้ำมันในห่วงโซ่อุปทานของน้ำมัน (Supply Chain)



ที่มา : BP Strategic report 2015

กระบวนการจัดเก็บน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน มีส่วนสำคัญในห่วงโซ่อุปทานของน้ำมัน ช่วยให้ธุรกิจต้นน้ำและปลายน้ำสามารถจัดการกับปริมาณอุปสงค์และอุปทานน้ำมันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยบริษัทผู้ผลิตและผู้จำหน่ายน้ำมันจะจัดเก็บน้ำมันดิบจากกระบวนการสำรวจและขุดเจาะ และผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปจากกระบวนการการผลิตไว้ เพื่อที่จะนำไปเข้ากระบวนการผลิตน้ำมันหรือเพื่อกระจายให้แก่ลูกค้าตามความต้องการต่อไป

การจัดเก็บน้ำมัน แบ่งเป็น 2 รูปแบบหลัก ได้แก่ 1) การจัดเก็บน้ำมันในถังจัดเก็บบนฝั่ง ("Tank Terminal") และ 2) การจัดเก็บน้ำมันในเรือ Floating Storage Unit ("FSU") โดยการจัดเก็บน้ำมันทั้งสองแบบมีข้อดีและข้อเสียต่างกันไป

การจัดเก็บน้ำมันใน Tank Terminal เป็นรูปแบบการจัดเก็บน้ำมันในถังเก็บบนดิน และใต้ดิน โดยส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกับกับโรงกลั่นน้ำมัน หรือบริเวณชายฝั่งของศูนย์กลางในการขนส่งและกระจายน้ำมันเพื่อความสะดวกให้การขนถ่ายและกระจายน้ำมัน เนื่องจาก การเติบโตของการผลิตและการใช้น้ำมันของโลกและภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่การเพิ่มขึ้นของ Tank Terminal เพื่อรองรับการเติบโตดังกล่าวมีข้อจำกัดจากพื้นที่ดินที่มีอยู่อย่างจำกัด และต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบในด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้การจัดเก็บสินค้าน้ำมันเรือ FSU เป็นทางเลือกสำหรับบริษัทน้ำมัน

การจัดเก็บน้ำมันในเรือ FSU โดยใช้ถังจัดเก็บน้ำมันในเรือ โดยเรือ FSU จะทอดสมอยู่บริเวณท่าเรือที่เป็นศูนย์กลางการค้าน้ำมัน ทำให้การจัดเก็บน้ำมันในเรือ FSU มีข้อได้เปรียบในด้านความสะดวกในการขนถ่ายน้ำมัน สามารถทำการขนถ่ายน้ำมันจากเรือ FSU ได้ตลอด 24 ชั่วโมง ช่วยลดระยะเวลาการเข้าท่าของเรือ ลดขั้นตอนเกี่ยวกับท่าเรือปลายทาง และลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

ท่าเรือที่เหมาะสมสำหรับเรือ FSU ควรตั้งอยู่ในเส้นทางเดินเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่วิ่งระหว่างทวีปของโลก และมีสภาพอากาศที่ไม่แปรปรวน โดยท่าเรือที่มีลักษณะดังกล่าวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ ท่าเรือ Tanjung Pelepas ประเทศมาเลเซีย ท่าเรือ Tanjung Balai Karimun ประเทศอินโดนีเซีย

- ประเทศสิงคโปร์เป็นหนึ่งในศูนย์กลางการค้าน้ำมันและการขนส่งน้ำมันของโลก



ประเทศสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางการค้าผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยมีปริมาณการนำเข้าและส่งออกผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปจากประเทศต่างๆ ทั่วโลกสูงสุดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ในปี 2558 สิงคโปร์มีปริมาณนำเข้าและส่งออกผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป 125.7 ล้านตัน และ 88.7 ล้านตัน ตามลำดับ เพิ่มขึ้น 16.6 ล้านตัน และ 7.1 ล้านตัน จากปี 2557 ที่มีปริมาณการนำเข้าและส่งออก 109.1 ล้านตัน และ 81.6 ล้านตัน ตามลำดับ คิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 15.2 และร้อยละ 8.7 ตามลำดับ โดยการเติบโตของอุปสงค์ส่วนใหญ่ในสิงคโปร์ มีสาเหตุหลักจากอุปสงค์ของภูมิภาคเอเชีย โดยเฉพาะประเทศจีน ซึ่งเป็นผู้ส่งออกหลัก น้ำมันเบนซิน และน้ำมันดีเซล และปริมาณการส่งออกของประเทศจีนส่วนใหญ่เป็นการส่งออกจากประเทศจีนไปยังประเทศสิงคโปร์ เพื่อที่จะผสม (Blending) เป็นน้ำมันชนิดต่างๆ ตามความต้องการของลูกค้า และนำไปกระจายในตลาดในภูมิภาคเอเชียต่อไป⁽¹⁾ นอกจากนี้ ข้อได้เปรียบทางด้านตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสม เป็นศูนย์กลางของเส้นทางเดินเรือ และโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมที่จะรองรับการค้าน้ำมัน ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้สิงคโปร์สามารถเป็นศูนย์กลางการค้าน้ำมันและการขนส่งน้ำมันของโลกได้

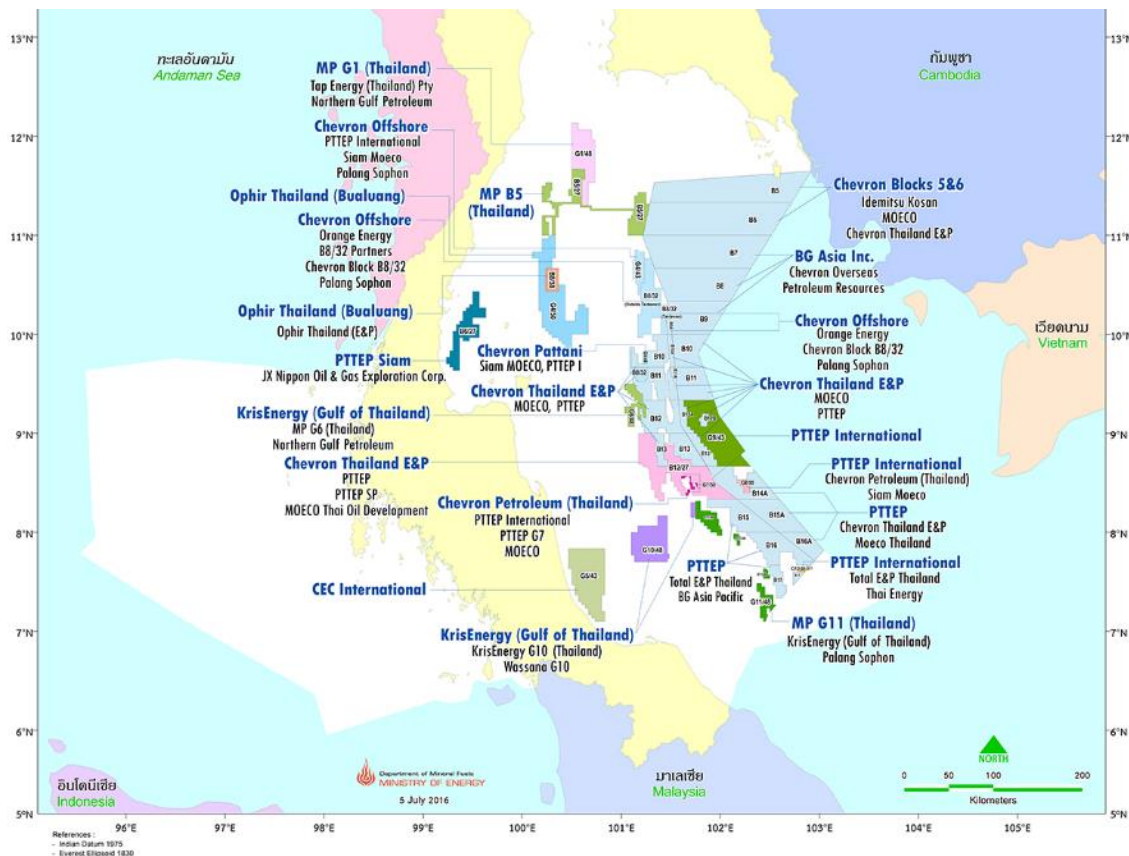
(1) ที่มา: Tank Storage Magazine, February 2017



2.4.3 ธุรกิจเรือขนส่งที่ให้การสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล (Offshore Support Vessel) (“ธุรกิจเรือ Offshore”)

อุปสงค์ของเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมัน FSO แปรผันตามกิจกรรมการขุดเจาะและสำรวจปิโตรเลียมในประเทศไทย โดย ณ สิ้นสุดปี 2560 จำนวนสัมปทานปิโตรเลียมในอ่าวไทยมีจำนวน 24 สัมปทาน และ 31 แปลงสำรวจ ดังรูปภาพด้านล่างนี้

แผนที่สัมปทานปิโตรเลียมในประเทศไทย



ที่มา : กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ กระทรวงพลังงาน ณ วันที่ 5 กรกฎาคม 2559

นอกจากนั้น จากข้อมูลการจัดหาปิโตรเลียมจากแหล่งปิโตรเลียมในประเทศไทยของกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ กระทรวงพลังงาน พบว่ามีการจัดหาปิโตรเลียมจากแหล่งปิโตรเลียมในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากจำนวน 230.2 ล้านลิตรต่อวันในปี 2554 เป็น 279.4 ล้านลิตรต่อวันในปี 2558 หรือคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (CAGR) ร้อยละ 5.0



2.5 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

การให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทางทะเล กลุ่มบริษัท จะต้องจัดหาวัตถุดิบและทรัพยากรที่สำคัญ ได้แก่ (1) สัญญาบริการขนส่ง (2) เรือ (3) การจัดหาผู้ให้บริการบริหารจัดการเรือ (4) น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้สำหรับเดินเรือ (5) การจัดหาคนประจำเรือ และ (6) การซ่อมบำรุงเรือ โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.5.1 การจัดหาสัญญาบริการขนส่ง

บริษัทฯ มีช่องทางการได้รับสัญญาขนส่งฯ 2 ช่องทาง ได้แก่ 1) การประมูลงาน และ 2) การรับการว่าจ้างโดยตรง

1) **การประมูลงาน** กลุ่มบริษัท จะเข้าร่วมการประมูลงานด้วยตนเอง โดยก่อนที่จะเข้าร่วมการประมูลงาน กลุ่มบริษัท จะนำข้อกำหนดโครงการ (Term of Reference; TOR) มาวิเคราะห์และประเมินผลตอบแทนของโครงการหากกลุ่มบริษัท มีโอกาสที่จะชนะการประมูลและสามารถสร้างผลตอบแทนที่เหมาะสม กลุ่มบริษัท จะอนุมัติการเข้าร่วมประมูลและจัดทำข้อเสนอโครงการให้แก่ลูกค้าหรือองค์กร

2) **การรับการว่าจ้างโดยตรง** กลุ่มบริษัท จะรับงานโดยตรงจากลูกค้าโดยการจัดทำสัญญาการให้บริการ หรือใบสั่งจ้าง อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัท จะพิจารณาจัดทำในรูปแบบสัญญาหรือใบสั่งจ้างนั้น ขึ้นอยู่กับประเภทของการให้บริการขนส่ง หรือจัดเก็บทั้งในแบบ SPOT หรือ แบบ COA หรือ แบบ TC

2.5.2 การจัดหาเรือ

กลุ่มบริษัท จะจัดหาเรือที่เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้า โดยสามารถแบ่งออกเป็นการให้บริการขนส่ง และการให้บริการจัดเก็บ สำหรับบริการขนส่ง ลูกค้าจะส่งรายละเอียดที่สำคัญ เช่น ประเภทสินค้าและปริมาณ ทำเรือต้นทางและปลายทาง วันและเวลาที่ลูกค้าต้องการให้ขนส่ง เป็นต้น และสำหรับบริการจัดเก็บ ลูกค้าจะส่งรายละเอียดที่สำคัญ เช่น ประเภทสินค้าและปริมาณ นาน้ำหรือบริเวณที่ต้องการจอดเรือ และระยะเวลาที่ต้องการใช้บริการ เป็นต้น โดยกลุ่มบริษัท มีวิธีในการจัดหาเรือ 3 รูปแบบ ได้แก่ 1) การซื้อเรือมือสอง 2) การต่อเรือใหม่ และ 3) การจ้างเรือจากภายนอกกลุ่มบริษัท (เฉพาะเรือขนส่ง)

1) การซื้อเรือมือสอง

กลุ่มบริษัท จะติดต่อผ่านนายหน้าจัดหาเรือโดยกลุ่มบริษัท จะตรวจสอบสภาพเรือและประเมินค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงและบำรุงรักษาเรือเพื่อจัดทำความเป็นไปได้ในการลงทุน (Feasibility Study) หากกลุ่มบริษัท พิจารณาว่าโครงการมีผลตอบแทนที่คุ้มค่า กลุ่มบริษัท จะขออนุมัติการซื้อเรือจากคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้ กลุ่มบริษัท พิจารณาการซื้อเรือมือสองโดยคำนึงถึงประเภท คุณสมบัติ และอายุของเรือที่มีความเหมาะสมตามความต้องการของลูกค้า

กลุ่มบริษัท จะปรับปรุงเรือให้มีความพร้อมก่อนการนำเรือออกให้บริการแก่ลูกค้า โดยมีขั้นตอนที่สำคัญ ได้แก่ การซ่อมแซมเรือ การติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติม การจัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิง การจัดจ้างผู้บริหารเรือ ทั้งนี้ผู้บริหารเรือจะดำเนินการจัดการคนประจำเรือ ขอบใบอนุญาตต่าง ๆ เช่น ใบทะเบียนเรือ ใบอนุญาตการใช้เรือ เป็นต้น รวมทั้งการจัดทำประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance: H&M Insurance) และประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น (Protection and Indemnity Insurance: P&I Insurance)



ส่วนใหญ่กลุ่มบริษัท จะสั่งซื้อเรือ ผ่านนายหน้า (Broker) ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยกลุ่มบริษัท จะมีการคัดกรองเรือจำนวนมากจากนายหน้าเพื่อให้ได้เรือที่มีคุณภาพดี ราคาเหมาะสม และมีคุณสมบัติทางเทคนิค (Specification) ตรงกับความต้องการของลูกค้า

ทั้งนี้ นายหน้าซื้อขายเรือมีจำนวนมากในอุตสาหกรรม ทำให้กลุ่มบริษัท ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องทำสัญญาการจัดหาเรือกับนายหน้าเฉพาะราย เนื่องจากกลุ่มบริษัท สามารถเปรียบเทียบราคา คุณสมบัติของเรือ และเงื่อนไขการชำระเงินเพื่อให้ได้เงื่อนไขที่ดีที่สุด

2) การต่อเรือใหม่

กลุ่มบริษัท จะพิจารณาต่อเรือใหม่ในกรณีที่กลุ่มบริษัท ไม่สามารถหาเรือที่มีคุณสมบัติตรงตามความต้องการของลูกค้าได้ หรือการต่อเรือ ใหม่มีความคุ้มค่ามากกว่าการซื้อเรือมือสอง เช่น มีต้นทุนในการดูแลรักษาที่ต่ำกว่า ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมากกว่า และมีระบบปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพมากกว่า และมีอายุการใช้งานที่มากกว่า เป็นต้น

ภายหลังที่กลุ่มบริษัท รับทราบความต้องการของลูกค้า กลุ่มบริษัท จะติดต่อผู้ต่อเรือเพื่อขอข้อเสนอเพื่อนำมาเปรียบเทียบทางเทคนิคและราคาเพื่อนำมาประเมินถึงความเป็นไปได้ทางโครงการ (Feasibility Study) และขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท หลังจากนั้น ผู้ต่อเรือจะจัดทำแบบการก่อสร้างของเรือ โดยละเอียดเพื่อดำเนินการต่อเรือ โดยกลุ่มบริษัท จะควบคุมดูแลคุณภาพของเรือตลอดระยะเวลาการต่อเรือซึ่งใช้เวลาประมาณ 2 - 3 ปี หลังจากนั้นเมื่อเรือขนส่งใกล้เสร็จ กลุ่มบริษัท จะจัดจ้างฝ่ายบริหารจัดการเรือเพื่อจะเตรียมเรือให้พร้อมใช้ ซึ่งจะประกอบด้วยขั้นตอนสำคัญ ได้แก่ ติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติม การจัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิง การจัดหาพนักงานเรือ การขอใบอนุญาตต่าง ๆ เช่น ใบทะเบียนเรือ ใบอนุญาตการใช้เรือ เป็นต้น รวมทั้งการจัดทำประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance: H&M Insurance) และประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น (Protection and Indemnity Insurance: P&I Insurance)

สำหรับการจัดหาผู้ต่อเรือนั้น กลุ่มบริษัท สามารถจัดหาผู้ต่อเรือได้โดยง่าย เนื่องจากผู้ต่อเรือมีจำนวนมากในอุตสาหกรรมในประเทศญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และจีน กลุ่มบริษัท จึงไม่มีการทำสัญญาระยะยาวโดยเฉพาะกับผู้ต่อเรือใหม่เป็นการเฉพาะเจาะจง เนื่องจากกลุ่มบริษัท สามารถเปรียบเทียบราคา คุณสมบัติ และเงื่อนไขการชำระเงินเพื่อให้ได้เงื่อนไขที่ดีที่สุดสำหรับการต่อเรือใหม่

3) การจ้างเรือจากภายนอกกลุ่มบริษัท

กลุ่มบริษัท จะพิจารณาจ้างเรือจากบุคคลภายนอก ในกรณีที่กลุ่มบริษัท ไม่สามารถหาเรือภายในกลุ่มบริษัท ได้ในวันและเวลาที่ลูกค้าต้องการได้ โดยกลุ่มบริษัท จะติดต่อจะติดต่อกับเจ้าของเรือโดยตรงหรือนายหน้า เพื่อจ้างเรือ ซึ่งกลุ่มบริษัท จะตรวจสอบรายละเอียดและคุณสมบัติ (Specification) ของเรือ ใบอนุญาตต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าเรือที่จ้างมีมาตรฐานและคุณสมบัติตรงตามที่ลูกค้ากำหนดและเหมาะสมกับสินค้าของลูกค้า



2.5.3 การจัดหาผู้ให้บริการบริหารจัดการเรือ

กลุ่มบริษัท จะจัดการบริหารจัดการเรือผ่านบริษัทในกลุ่มเป็นหลัก ได้แก่ บริษัท นทลิน แมนเนจเม้นท์ จำกัด (“NMC”) บริษัท นทลินชิปปิง จำกัด (“NSSG”) และบริษัท ที.ไอ.เอ็ม. ชิพ แมนเนจเม้นท์ จำกัด (“TIM”)

กลุ่มบริษัท จะพิจารณาจัดจ้างตามความเชี่ยวชาญการบริหารเรือที่แตกต่างกัน โดยบริษัท NMC จะเชี่ยวชาญการบริหารจัดการเรือขนส่ง และเรือรับส่งคนประจำเรือ (Crew Boat) บริษัท NSSG จะเชี่ยวชาญการบริหารจัดการเรือ FSU ในขณะที่บริษัท TIM จะมีความเชี่ยวชาญการบริหารจัดการเรือ FSO และเรือขนส่ง ในเส้นทางระหว่างประเทศ

2.5.4 น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเดินเรือ (Bunker)

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท เนื่องจากเรือทุกประเภทของกลุ่มบริษัท จำเป็นต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องยนต์ของเรือ ดังนั้นกลุ่มบริษัท จึงให้ความสำคัญกับการจัดหา น้ำมันเชื้อเพลิงคุณภาพดีในราคาที่เหมาะสม

กลุ่มบริษัท จะจัดหา น้ำมันเชื้อเพลิงจากบริษัทผู้ค้าน้ำมันชั้นนำทั้งในประเทศและนอกประเทศที่อยู่ในรายชื่อที่ได้รับการอนุมัติแล้วของกลุ่มบริษัท (Approved List) ซึ่งกลุ่มบริษัท ได้ทำการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานการประกอบกิจการค้าน้ำมัน เพื่อให้มั่นใจว่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่จัดซื้อ มีคุณภาพที่ดีสำหรับเครื่องยนต์เรือ

นอกจากนั้น กลุ่มบริษัท มีขั้นตอนการจัดซื้อน้ำมันที่ทำให้กลุ่มบริษัท ได้น้ำมันเชื้อเพลิงในราคาที่เหมาะสม โดยกลุ่มบริษัท จะติดต่อผู้ค้าน้ำมันอย่างน้อย 2 รายเพื่อสอบถามราคา โดยระบุปริมาณประเภทน้ำมัน และสถานที่จัดส่ง เพื่อนำมาเปรียบเทียบความสมเหตุสมผลของราคาเพื่อให้ผู้มีอำนาจพิจารณอนุมัติ หลังจากนั้น ฝ่ายขายจะติดต่อผู้ค้าน้ำมันเพื่อแจ้งรายละเอียดการจัดส่งต่อไป

กลุ่มบริษัท สามารถจัดหา น้ำมันเชื้อเพลิงได้โดยง่ายเนื่องจากมีผู้ค้าน้ำมัน (Supplier) หรือผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 จำนวนมากในอุตสาหกรรม โดยในปี 2560 กลุ่มบริษัท จัดหาน้ำมันจากผู้จัดจำหน่ายหลายราย เช่น บริษัท ซีโอเอส จำกัด (มหาชน) บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) และบริษัท เชฟรอน (ไทย) จำกัด เป็นต้น

2.5.5 การจัดหาคนประจำเรือ

กลุ่มบริษัท คัดสรรบุคลากรและคนประจำเรือที่มีประสบการณ์ และมีความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติงานในหน้าที่ต่างๆ บนเรือ เนื่องจากกลุ่มบริษัท ดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่มีมูลค่าสูง และอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในวงกว้างได้หากไม่ได้รับการบริหารจัดการที่เหมาะสม นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือที่กำหนดโดยหน่วยงานต่างๆ อย่างเคร่งครัด เช่น องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization; IMO) และหน่วยงานราชการที่กำกับดูแลการเดินเรือและท่าเรือ เป็นต้น

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัท จัดหาและคัดสรรบุคลากรและคนประจำเรือผ่านทางช่องทางต่างๆ ได้แก่ แจ้งข่าวสารการรับสมัครงานผ่านศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และโรงเรียนการเดินเรือต่างๆ เช่น วิทยาลัยเทคโนโลยีทางทะเลแห่งเอเชีย Maritime School เป็นต้น หรือแจ้งผ่านวารสารที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ และแจ้งผ่าน



พนักงานของกลุ่มบริษัท เว็บไซต์และทางสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) เช่น เฟสบุ๊ก (Facebook) และไลน์ (Line) เป็นต้น โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกที่สำคัญ เช่น

- ผ่านการอบรมหลักสูตรที่อนุมัติโดยกรมเจ้าท่า หรือหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับการเดินเรือสากลที่เกี่ยวข้อง
- ได้รับใบอนุญาตหรือประกาศนียบัตรที่ออกโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ควรมีประสบการณ์ในการทำงานที่มีความเกี่ยวข้องกับตำแหน่งที่สมัครไม่น้อยกว่า 2 ปี
- มีความสามารถด้านภาษาอังกฤษ (สำหรับตำแหน่งนายเรือและนายประจำเรือ)
- ผ่านการทดสอบความรู้ และผ่านการสัมภาษณ์จากผู้บังคับบัญชา

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท กำหนดให้มีการอบรมที่จัดโดยบุคลากรภายในกลุ่มบริษัท และวิทยากรจากภายนอก ซึ่งเป็นการอบรมเพื่อให้คนประจำเรือเข้าใจระเบียบและวิธีการปฏิบัติงานบนเรือ โดยการอบรมหลักแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

1) การอบรมด้านความปลอดภัย (Safety Training) คือการอบรมเพื่อให้ลูกเรือสามารถรับมือกับปัญหาที่เกิดขึ้นได้ เช่น หลักสูตร Basic Fire Fighting หลักสูตร Personal Survival หลักสูตร Personal Safety และหลักสูตร Elementary First Aids เป็นต้น

2) การอบรมด้านการเดินเรือ (Navigation Training) คือการอบรมเพื่อให้ลูกเรือสามารถนำเรือไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย เช่น หลักสูตร Radar Simulation หลักสูตร Bridge Team Management และหลักสูตร Ship Simulator เป็นต้น

3) การอบรมด้านห้องเครื่อง (Engine Room Training) คือการอบรมเพื่อให้ลูกเรือคุ้นเคยกับกลไกและการทำงานของระบบปฏิบัติการบนเรือและห้องเครื่อง เช่น หลักสูตร Engine Room Management หลักสูตร Engine Room Operation และหลักสูตร High Voltage เป็นต้น

4) การอบรมเฉพาะเจาะจง (Specific Training) เนื่องจากสินค้าที่ขนส่งหรือจัดเก็บแต่ละชนิดมีความต้องการในการดูแลรักษา หรือจัดการที่แตกต่างกัน จึงจำเป็นที่จะต้องมีการอบรมเพิ่มเติม เช่น หลักสูตร Oil Tanker Training หลักสูตร Gas Tanker Training และหลักสูตร Chemical Tanker Training เป็นต้น

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท ยังจัดหาผลิตภัณฑ์อื่นๆ ที่จำเป็นในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท เช่น ชิ้นส่วนและอะไหล่ของเรือ อาหาร และน้ำสะอาด เป็นต้น โดยการจัดซื้อทั้งหมดของกลุ่มบริษัท สามารถจำแนกรายละเอียดตามแหล่งที่มาภายในประเทศ และต่างประเทศ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 45.1 และ ร้อยละ 54.9 ตามลำดับในปี 2559

2.5.6 การซ่อมบำรุงเรือ

เพื่อให้เรือของกลุ่มบริษัท สามารถให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมันกึ่งสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลวได้ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ รวมถึงให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยในการเดินเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และกรมเจ้าท่าของประเทศไทย กลุ่มบริษัท จึงมีการวางแผนการซ่อมบำรุงเรือของกลุ่มบริษัท โดยแบ่งเป็นการซ่อมบำรุง 2 ประเภท คือ 1) การซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) และ 2) การเข้าอู่แห้ง (Dry Docking) โดยมีรายละเอียดดังนี้



1) การซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance)

การซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน เป็นการซ่อมบำรุงตัวเรือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ประจำเรือ ระบบไฟฟ้า และระบบควบคุมต่างๆ รวมถึงท่อต่างๆ ที่ติดตั้งในเรือ โดยทำการซ่อมบำรุงตามระยะเวลา หรือระยะทาง หรือตามคำแนะนำของผู้ผลิต โดยกลุ่มบริษัท มีทีมซ่อมบำรุงเป็นพนักงานของกลุ่มบริษัท เอง รวมทั้งมีการว่าจ้างผู้รับเหมาที่อยู่ในรายชื่อผู้จัดหาและผู้ให้บริการที่ได้รับอนุมัติ (Approved Vendor List) ของกลุ่มบริษัท

สำหรับเรือที่มีอายุไม่เกิน 5 ปี การซ่อมบำรุงเชิงป้องกันสามารถทำได้โดยการตรวจสอบสภาพตัวเรือใต้แนวน้ำ (Under water survey) แทนการเข้าอู่ในช่วง 30 เดือนแรก ทำให้กลุ่มบริษัท บริหารจัดการต้นทุนและเวลาการดำเนินงานได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2) การเข้าอู่แห้ง (Dry Docking)

เรือของกลุ่มบริษัท จะมีการเข้าอู่แห้งหรือการซ่อมเรือครั้งใหญ่ทุก 2.5 ปี เพื่อตรวจสอบโครงสร้างหลักของตัวเรือ และระบบต่างๆ บนเรือ เช่น ระบบเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเรือ ระบบไฟฟ้าและแสงสว่างภายในเรือ ระบบการติดต่อสื่อสาร ระบบควบคุมการเดินเรือ ระบบท่อและเครื่องมือในการรับส่งสินค้าและถังบรรจุสินค้า และระบบความปลอดภัยในเรือ เป็นต้น ซึ่งการขึ้นอู่แห้ง (Dry Dock) แต่ละครั้งใช้เวลาในการดำเนินการตั้งแต่นำเรือขึ้นจากทะเลจนนำเรือกลับลงสู่ทะเลประมาณ 3 – 4 สัปดาห์

ในการนำเรือขึ้นอู่แห้ง (Dry Dock) แต่ละครั้ง กลุ่มบริษัท จะมีการวางแผนล่วงหน้าเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อ การให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าของกลุ่มบริษัท ทั้งนี้ อู่เรือที่บริษัท ใช้บริการเป็นอู่เรือที่บริษัท ใช้บริการประจำมีประมาณ 4 - 5 ราย ซึ่งเป็นอู่เรือที่มีมาตรฐานในการให้บริการและมีอัตราค่าบริการที่เหมาะสม รวมทั้งสามารถรองรับการขึ้นอู่แห้ง (Dry Dock) พร้อมกันได้หลายลำจึงทำให้ไม่มีผลกระทบต่อ การดำเนินงาน

2.6 ใบอนุญาตประกอบธุรกิจ

กลุ่มบริษัทมีใบอนุญาตสำหรับประกอบธุรกิจภายในประเทศ และต่างประเทศ ดังต่อไปนี้

2.6.1 ใบอนุญาตสำหรับประกอบธุรกิจภายในประเทศ

ใบอนุญาต	ผู้ออกใบอนุญาต	วันที่ออก	บริษัทที่ได้รับ
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตาม มาตรา 12	กรมธุรกิจพลังงาน	17 ก.ย. 2558	บริษัท
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตาม มาตรา 12	กรมทะเบียนการค้า	28 พ.ค. 2544	NTL
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตาม มาตรา 12	กรมทะเบียนการค้า	11 พ.ย. 2544	TMT
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตาม มาตรา 12	กรมธุรกิจพลังงาน	13 ธ.ค. 2556	TNS
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตาม มาตรา 12	กรมธุรกิจพลังงาน	8 มิ.ย. 2558	SHT



ใบอนุญาต	ผู้ออกใบอนุญาต	วันที่ออก	บริษัทที่ได้รับ
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตาม มาตรา 12	กรมธุรกิจพลังงาน	15 มิ.ย. 2558	STC

2.6.2 ใบอนุญาตสำหรับประกอบธุรกิจในประเทศมาเลเซีย

ใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ในประเทศมาเลเซียมี 2 ประเภท ได้แก่

1) ใบอนุญาต Domestic Shipping License (“DSL”)

ใบอนุญาต DSL เป็นใบอนุญาตสำหรับบริษัทที่ประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศมาเลเซีย โดยเรือที่ไม่ใช่เรือธงมาเลเซียต้องยื่นขออนุญาตต่อสมาคมเจ้าของเรือแห่งประเทศมาเลเซีย (Malaysia Shipowners’ Association, “MASA”) และ Domestic Shipping Licensing Board เพื่อได้รับใบอนุญาต DSL ซึ่งมีระยะเวลา 3 เดือนและสามารถต่ออายุโดยไม่มีจำกัดจำนวนครั้ง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัทฯ มีใบอนุญาต DSL สำหรับดำเนินการเรือ FSU ทุกลำ

2) ใบอนุญาตการส่ง-รับสินค้ากลางทะเล (Ship to Ship Approval, “STS Approval”)

ใบอนุญาต STS Approval เป็นใบอนุญาตสำหรับการดำเนินการส่ง-รับสินค้ากลางทะเลในประเทศมาเลเซีย โดยใบอนุญาต STS Approval ของกลุ่มบริษัทฯ มีกำหนดเวลาระหว่าง 6 เดือน ถึง 5 ปี โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 การดำเนินการส่ง-รับสินค้ากลางทะเลสำหรับเรือ FSU ทุกลำของกลุ่มบริษัทฯ มีใบอนุญาต STS Approval

2.7 รางวัลและมาตรฐานที่ได้รับ

กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นในการพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้าและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันและการจัดหาลูกค้าของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งทำให้กลุ่มบริษัทฯ ผ่านการรับรองมาตรฐานจากองค์กรทั้งในและต่างประเทศ และได้รับรางวัลจากทั้งภาครัฐ และเอกชนมากมาย ดังต่อไปนี้

ปี	รางวัล/มาตรฐานที่ได้รับ
2549	EHS Recognition Award: 500 voyages without Environment, Health and Safety Incident โดย Alliance Refining Company Limited
2551	EHS Recognition Award: Safety at Heart Program โดย Alliance Refining Company Limited
2554	CEO Contractor Award for SSHE Excellence 2011 : No recordable injury for one year โดย บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
2555	Accomplishment of EHS Incident Free โดย บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
	CEO Contractor Award for SSHE Performance Excellence 2012 : No recordable injuries for two years โดย บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)



ปี	รางวัล/มาตรฐานที่ได้รับ
2556	รางวัลเรือที่มีความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานดีเด่นอันดับที่ 2 โดยบริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน)
	Achievement of Incident & Injury Free โดย บริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) (SPRC)
2557	10,000 Safety Voyages in Marine Operation Excellence โดย บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน)
	Recognition of year 2014 SHE Performance โดย Oil Industry Environmental Safety Group Association; IESG)
2558	Achievement in Zero Incidents in Marine Operations โดย บริษัท เชฟรอน (ประเทศไทย) จำกัด
	Operation Support Group Maritime Safety Achievement Award 2015 : 5 Million Man-hours without Lost Time Injury For Marine Operation in the Gulf of Thailand โดย บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
	รางวัลเรือควบคุม Oil Loss ได้ยอดเยี่ยมสำหรับการขนส่งน้ำมันสไลด์ลิ่งปิโตรเลียมสงขลา โดย บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
	Operation Support Group Maritime Safety Achievement Award 2015 : 5 Million Man-hours without Lost Time Injury For Marine Operation in the Gulf of Thailand โดย บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
	Operation Support Group Maritime Safety Achievement Award 2015:5 Million Man-hours without Lost Time Injury For Marine Operation in the Gulf of Thailand โดย บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
	Recognition of Above Party for a Safe Operation โดยบริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน)
2559	CEO Contractor Award for SSHE Performance Excellence 2016 : No recordable injuries for one years โดย บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
	Safety Health and Environment (SHE) Performance 2016 โดยสมาคมอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของกลุ่มอุตสาหกรรมน้ำมัน (IESG)
	รางวัลรองชนะเลิศอันดับ 2 ในกิจกรรม “Our Safety Day 2016 Achieving Goal Zero Because We Care” ประเภทวิดีโอคลิปการดำเนินงานของ STC โดยบริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
2560	Safety Health and Environment (SHE) Performance 2017 โดยสมาคมอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของกลุ่มอุตสาหกรรมน้ำมัน (IESG)



2.8 ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กลุ่มบริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญในเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยเป็นอย่างมาก เนื่องจากความเสียหายหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากเรือขนส่ง หรือเรือจัดเก็บน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ส่งผลกระทบเป็นวงกว้าง ไม่เฉพาะแต่ความสูญเสียในชีวิตของผู้ปฏิบัติงานและทรัพย์สินของกลุ่มบริษัทฯ แต่ยังส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลภายนอก และสิ่งแวดล้อมในบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ รวมถึงชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของกลุ่มบริษัทฯ

กลุ่มบริษัทฯ จึงมีการคัดเลือกผู้บริหารจัดการเรือ (Ship Management) ที่มีประสิทธิภาพ และมีประสบการณ์ในการบริหาร ตรวจสอบคุณภาพ และการปฏิบัติงานบนเรือเป็นที่ยอมรับได้ตามมาตรฐานสากลของกลุ่มบริษัทฯ น้ำมันและเคมี และกลุ่มบริษัทฯ จัดให้มีหน่วยงานภายใน ซึ่งจะติดตาม ประสานงานเรื่องกฎระเบียบข้อบังคับด้านความปลอดภัย อุปกรณ์บนเรือ และพนักงานบนเรือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เพื่อให้มั่นใจว่าเรือของกลุ่มบริษัทฯ ทั้งหมด มีประสิทธิภาพและคุณสมบัติครบถ้วนและเพียงพอ ตลอดจนมีการดูแลไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในทุกพื้นที่ที่เรือของกลุ่มบริษัทฯ ประกอบกิจการ อีกทั้งฝ่ายบริหารได้กำหนดนโยบายในการดูแลมวลชน สังคม และสิ่งแวดล้อม และให้ความเอาใจใส่อย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ เพื่อให้เกิดความมั่นใจต่อผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมด กลุ่มบริษัทฯ ได้จัดทำประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (H&M Insurance) และประกันภัยสำหรับความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (P&I Insurance) ในกรณีที่เกิดเหตุ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานสากล

2.9 กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ

ในการดำเนินธุรกิจให้บริการทางเรือ กลุ่มบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ในการเดินเรือ โดยสามารถแบ่งได้เป็นกฎระเบียบของหน่วยงานในประเทศ และต่างประเทศ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) กฎหมายและกฎระเบียบของหน่วยงานในประเทศไทย เช่น

(1) พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521

พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวีกำหนดมาตรการต่างๆ ขึ้น เพื่อใช้ในการส่งเสริมและคุ้มครองการพาณิชย์นาวีของไทยให้เจริญก้าวหน้า สามารถสนองความต้องการของประเทศ และสามารถแข่งขันในการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศได้ โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีอำนาจออกพระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง และระเบียบข้อบังคับ เพื่อบังคับใช้กับผู้ประกอบการพาณิชย์นาวี

(2) พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558

พระราชบัญญัติแรงงานทางทะเลกำหนดมาตรฐานการทำงานของลูกจ้างและคนประจำเรือ และกำหนดมาตรการควบคุม กำกับ ดูแล และบริหารจัดการในการออกไปรับรองด้านแรงงานทางทะเลแก่เรือขนส่งทางทะเลที่สัญจรไทย และเพื่อคุ้มครองแรงงานทางทะเล ที่จะได้รับการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมตามมาตรฐานสากล รวมทั้งป้องกันการใช้มาตรการของรัฐเจ้าของท่าเรือต่อเรือไทยที่เดินทางระหว่างประเทศ เช่น การกักเรือ การตรวจเรือ และการสั่งให้แก้ไขข้อบกพร่อง เป็นต้น

(3) พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

เพื่อให้การประกอบธุรกิจการขนของทะเลเป็นไปโดยราบรื่น และขจัดปัญหาซึ่งอาจจะเกิดขึ้นแก่ทุกฝ่าย และเป็นการส่งเสริมการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลจึงกำหนดขึ้นเพื่อควบคุมและกำกับดูแลการประกอบธุรกิจขนส่งทางเรือ โดยกำหนดถึงสิทธิและ



หน้าที่ของผู้ให้บริการส่งสินค้า สิทธิและหน้าที่ของผู้จ้างขนส่งสินค้า รวมถึงข้อกำหนดที่เกี่ยวกับใบตราส่งสินค้า ความรับผิดชอบของผู้ให้บริการส่งสินค้า และข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ให้บริการส่งสินค้า

(4) พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481

พระราชบัญญัติเรือไทยกำหนดขอบเขตของการค้าในน่านน้ำไทย ประเภทของเรือที่ต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทย การดำเนินการทางทะเบียนเกี่ยวกับการจดทะเบียนเป็นเรือไทย การใช้ชื่อเรือและการเปลี่ยนชื่อเรือ และการกำหนดอัตราส่วนคนประจำเรือไทย

2) กฎหมายและกฎระเบียบของหน่วยงานต่างประเทศ

กลุ่มบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ ซึ่งกำหนดโดยองค์การทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) โดยมีอนุสัญญาหลักที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศที่สำคัญ เช่น

(1) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea, "SOLAS")

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดมาตรฐานสำหรับการต่อเรือ ตลอดจนอุปกรณ์และการปฏิบัติการของเรือซึ่งจะต้องมีความปลอดภัย รัฐเจ้าของธงจะต้องรับผิดชอบในการควบคุมให้เรือของตนปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา โดยการออกไปรับรองให้แก่เรือที่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานที่วางไว้

(2) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, "MARPOL")

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) เป็นหนึ่งในอนุสัญญาด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่สำคัญที่สุดตอนอนุสัญญาหนึ่ง ได้รับการพัฒนาโดยองค์การการเดินเรือระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อลดมลพิษของมหาสมุทรและทะเล เช่น มลพิษน้ำมัน สารอันตราย สิ่งปนเปื้อน ขยะ และมลพิษทางอากาศ เป็นต้น โดยวัตถุประสงค์ของอนุสัญญานี้คือการรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเลด้วยความพยายามที่จะกำจัดมลภาวะจากน้ำมันและสารอันตรายอื่นๆ โดยสิ้นเชิง และเพื่อลดการรั่วไหลโดยอุบัติเหตุของสารดังกล่าว

นอกจากนี้ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) กำหนดให้เรือที่บรรทุกน้ำมัน (Oil Tanker) จะต้องเป็นเรือที่มีเปลือกเรือสองชั้น ("เรือ Double Hull") เพื่อป้องกันสินค้ารั่วไหลลงทะเลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ โดยปัจจุบันโดยเรือของกลุ่มบริษัทฯ ส่วนมากเป็นเรือ Double Hull โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กองเรือของกลุ่มบริษัทฯ ยังคงมีเรือประเภทเปลือกเรือชั้นเดียว (Single Hull Vessel) ("เรือ Single Hull") จำนวน 7 ลำ โดยกลุ่มบริษัทฯ มีแผนในการเปลี่ยนเรือทั้ง 7 ลำ เป็นเรือ Double Hull ซึ่งจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทางเรือ เนื่องจากเรือ Double Hull มีเปลือกเรือ 2 ชั้น สามารถป้องกันและลดโอกาสการเกิดสินค้ารั่วไหลลงทะเลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ทำให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถให้บริการขนส่งและจัดเก็บแก่ลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะช่วยเพิ่มโอกาสในการทำกำไรของกลุ่มบริษัทฯ อีกด้วย

(3) ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code)

ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศมีข้อกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือและการป้องกันมลพิษทางทะเล โดยเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญา



ระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในเรือ (International Convention for the Safety of Life at Sea: SOLAS) ที่ออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศใช้บังคับกับเรือที่เดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศ โดยทั้งเจ้าของเรือ (Ship Owner) และเรือเดินทะเลแต่ละลำ ต้องได้ประกาศนียบัตรรับรองการบริหารความปลอดภัย เพื่อให้มั่นใจได้ว่าทั้งเจ้าของเรือและเรือเดินทะเลแต่ละลำมีการดำเนินการด้านความปลอดภัยที่เหมาะสม

(4) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรมการรับรองคุณสมบัติคนประจำเรือ และการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, "STCW")

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรมการรับรองคุณสมบัติคนประจำเรือ และการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ เป็นข้อกำหนดขั้นพื้นฐานในการฝึกอบรมการรับรองและการเข้ายามสำหรับลูกเรือในระดับนานาชาติ โดยในอนุสัญญากำหนดมาตรฐานพื้นฐานเกี่ยวกับการฝึกอบรมการรับรองและการเข้ายามสำหรับลูกเรือไว้

(5) อนุสัญญาแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Convention, "MLC")

อนุสัญญาแรงงานทางทะเลมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในกิจการทางทะเลขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization) จากเดิมประมาณ 60 ฉบับ ให้เป็นอนุสัญญาฉบับเดียว (Consolidated Convention) ที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และมีความเหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน อนุสัญญาฉบับนี้คำนึงถึงหลักการของงานที่มีคุณค่า (Decent work) ความปลอดภัยและสุขอนามัยในการทำงาน โดยมีการกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับที่พักอาศัยและการจัดเตรียมอาหาร การเข้าถึงบริการทางการแพทย์ การตรวจแรงงาน และการประกันสังคม รวมทั้งมุ่งเน้นการคุ้มครองดูแลคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือเดินทะเล อันจะส่งผลให้การเดินเรือระหว่างประเทศมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น คนทำงานบนเรือมีลักษณะการทำงานที่ดี โดยหัวข้อในอนุสัญญามี 5 หัวข้อได้แก่

1. ข้อกำหนดพื้นฐานในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ (Minimum Requirement for Seafarers to Work on a Ship)
2. สภาพการจ้างงาน (Condition of Employment)
3. ที่พัก สันทนาการ อาหาร และการจัดหาอาหาร (Accommodation, Recreation facilities, Food and catering)
4. การคุ้มครองเรื่องสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการและการคุ้มครองทางสังคม (Health Protection, Medical Care, Welfare and Social Protection)
5. การปฏิบัติตามและการบังคับใช้ (Compliance and Enforcement)

(6) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมีวัตถุประสงค์ในการป้องกันการแพร่กระจายสิ่งมีชีวิตที่เป็นอันตรายจากสิ่งมีชีวิตในน้ำจากพื้นที่หนึ่งไปยังอีกพื้นที่หนึ่งโดยการกำหนดมาตรฐานและวิธีการในการจัดการและควบคุมน้ำถ่วงเรือและตะกอน

(7) อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (International Maritime Dangerous Goods Code, "IMDG")



อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องลูกเรือ และเพื่อป้องกันมลภาวะทางทะเลในการขนส่งวัตถุอันตรายด้วยเรืออย่างปลอดภัย

- (8) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ ค.ศ. 2001 (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems 2001)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือมีวัตถุประสงค์เพื่อห้ามการใช้สารที่เป็นอันตรายในสีป้องกันเปรียงที่ใช้นบนเรือ และกำหนดกลไกในการป้องกันการใช้อันตรายอื่นในอนาคตในระบบป้องกันเปรียง การใช้สีเคลือบป้องกันเปรียงเพื่อปกปิดส่วนล่างของเรือเพื่อป้องกันไม่ให้สิ่งมีชีวิต เช่น สาหร่ายและหอยเปรียง ติดกับตัวเรือทำให้ความเร็วเรือลดลง และสิ้นเปลืองการใช้เชื้อเพลิง

- (9) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่าเจ้าของเรือจะมีเงินเพียงพอและพร้อมสำหรับการชดเชยให้กับบุคคลผู้ที่ประสบความเสียหายที่เกิดจากการรั่วไหลของน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ

- (10) แนวทางและข้อกำหนดใน SIRE Program ของ Oil Companies International Marine Forum (“OCIMF”)

โปรแกรม Ship Inspection Report Program (SIRE) นี้เริ่มต้นเมื่อปี พ.ศ. 2536 เพื่อระบุถึงการมาตรฐานการขนส่งสินค้า โดยโครงการ SIRE เป็นเครื่องมือในการประเมินความเสี่ยงของเรือบรรทุกน้ำมันที่มีลักษณะเฉพาะสำหรับผู้ประกอบการเรือ ผู้ดำเนินการท่าเรือ และหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของเรือ

- (11) ข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจควบคุมเรือในท่าเรือ (Port State Control, “PSC”) ตามบันทึกความเข้าใจกรุงโตเกียว (Tokyo MOU)

ข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจควบคุมเรือในท่าเรือ เป็นระบอบที่ตกลงกันไว้ในระดับสากลสำหรับการตรวจสอบเรือต่างประเทศในท่าเรือแห่งชาติโดยผู้ตรวจการของ PSC โดยจะต้องตรวจสอบการปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศเช่น SOLAS, MARPOL, STCW และ MLC การตรวจสอบอาจเกี่ยวข้องกับการตรวจสอบว่าเรือได้รับการบรรทุกและดำเนินการตามกฎหมายระหว่างประเทศที่ใช้บังคับ และตรวจสอบสมรรถนะของนายเรือและเจ้าหน้าที่ของเรือ รวมถึงสภาพและอุปกรณ์ของเรือ

นอกจากนี้กลุ่มบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับในระดับภูมิภาคและท้องถิ่นซึ่งมีความเข้มงวดกว่าที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ เช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของประเทศสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act, “EPA”) และคำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป เป็นต้น

2.10 งานที่ยังไม่ส่งมอบ

โปรดดูรายละเอียด งานที่ยังไม่ส่งมอบได้จากหัวข้อ 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ข้อ 4. 1.1.4 เรือเดินทะเลที่อยู่ระหว่างต่อเรือ



3. ปัจจัยความเสี่ยง

บริษัทฯ มีความตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงภายใต้ความไม่แน่นอน โดยถือว่าการบริหารความเสี่ยงเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของทุกกระบวนการในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯจึงได้กำหนดนโยบายบริหารความเสี่ยง ที่พนักงานทุกคนต้องปฏิบัติตาม และมีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Enterprise Risk Management Committee) ทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย กรอบการบริหารความเสี่ยง กำกับดูแลและสนับสนุนให้การดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงองค์กรสอดคล้องกับกลยุทธ์และเป้าหมายทางธุรกิจ รวมถึงให้ข้อเสนอแนะแนวทาง ติดตาม และประเมินผลการบริหารความเสี่ยง เพื่อนำไปดำเนินการให้เกิดประสิทธิผลสูงสุด ทั้งนี้กลุ่มทุนควรใช้วิจารณญาณในการพิจารณาปัจจัยความเสี่ยงอย่างรอบคอบทั้งข้อมูลในเอกสารฉบับนี้และปัจจัยความเสี่ยงอื่นๆ ที่บริษัทฯ ยังไม่อาจทราบได้ในขณะนี้หรือเป็นความเสี่ยงที่บริษัทฯ พิจารณาในขณะนี้แล้วเห็นว่าไม่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งอาจกลายเป็นความเสี่ยงที่มีความสำคัญต่อไปในอนาคต ความเสี่ยงดังกล่าวอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ รายได้ ผลกำไร สินทรัพย์ สภาพคล่องของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการร่วมค้า (“กลุ่มบริษัทฯ”) นอกจากนี้ข้อความในลักษณะการคาดการณ์ในอนาคตที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ เช่น การใช้ถ้อยคำว่า “เชื่อว่า” “คาดการณ์ว่า” “ประมาณ” “คาดหมาย” “มีแผนจะ” หรือ “ตั้งใจ” เป็นต้น หรือการคาดการณ์เกี่ยวกับผลประกอบการธุรกิจ การขยายธุรกิจ การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ นโยบายของรัฐและอื่นๆ ซึ่งเป็นการคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ในอนาคต ทั้งนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากการคาดการณ์หรือคาดคะเนก็ได้

3.1 ความเสี่ยงทางด้านกลยุทธ์

3.1.1 ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจและประสิทธิภาพในการลงทุน

ในการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ มีการลงทุนขยายธุรกิจอย่างต่อเนื่องเพื่อส่งผลความยั่งยืนของบริษัทซึ่งอาจต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพต่อการลงทุน ทั้งจากผลตอบแทนจากการลงทุนอาจไม่เป็นไปตามเป้าหมาย การดำเนินโครงการล่าช้ากว่าที่แผนงานที่กำหนดไว้ และเงินทุนโครงการอาจสูงกว่างบประมาณที่ตั้งไว้ ซึ่งความเสี่ยงดังกล่าวอาจเกิดจาก การเปลี่ยนแปลงด้านการปกครอง นโยบายสนับสนุนการลงทุน กฎหมายและกฎเกณฑ์ด้านภาษี ด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน และขีดความสามารถขององค์กรในการเข้าไปลงทุนในต่างประเทศ จากความเสี่ยงด้านการลงทุนดังกล่าวมีความไม่แน่นอนของปัจจัยต่าง ๆ ในการประกอบธุรกิจที่ส่งผลกระทบต่อประกอบการของบริษัทฯ ซึ่งอาจทำให้อัตราผลตอบแทนการลงทุนไม่เป็นไปตามเป้าหมายและส่งผลกระทบต่อการเติบโตขององค์กร

เพื่อลดความเสี่ยงจากปัจจัยดังกล่าวของบริษัทฯ ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์การลงทุนของบริษัท เพื่อใช้ในการกลั่นกรองการตัดสินใจ ติดตาม โดยตั้งคณะทำงานสำหรับโครงการต่าง ๆ เพื่อติดตามศึกษากฎหมายข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบให้ทันต่อสถานการณ์ รวมถึงการศึกษาด้านการตลาด ปริมาณของสินค้า การจัดโปรแกรมการขนส่งให้เหมาะสม นำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่ออนุมัติการลงทุน โดยมีการติดตามผลการดำเนินการการลงทุน เพื่อเฝ้าระวังการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยต่าง ๆ ที่จะทำให้ผลการดำเนินงานของการลงทุนไม่เป็นไปตามเป้าหมายและทำให้การแก้ไขปัญหาสามารถทำได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

3.1.2 ความเสี่ยงจากการดำเนินโครงการไม่ทันกำหนดตามที่วางแผนไว้

กลุ่มบริษัทฯ ได้กำหนดแผนการดำเนินโครงการและกลยุทธ์การเติบโตของกลุ่มบริษัทฯ อาทิ (1) การเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับปริมาณการใช้น้ำมันในแต่ละภูมิภาคที่มีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง (2) การขยายขอบเขตการให้บริการขนส่งสินค้าไปยังเส้นทางการเดินเรือใหม่ (3) การขยายฐานลูกค้าไปยังประเทศใกล้เคียง ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีโอกาสการเติบโตทางธุรกิจสูง และ (4) การรองรับการปฏิบัติงานการสำรวจและขุดเจาะน้ำมันดิบกลางทะเลที่เพิ่มขึ้นของกลุ่มบริษัทฯ ขุดเจาะและสำรวจน้ำมันดิบในทะเล ซึ่งความสำเร็จของ



แผนการดำเนินโครงการดังกล่าวมีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจโดยรวมของกลุ่มบริษัทฯ โดยหากแผนการดำเนินการโครงการไม่ทันตามกำหนดที่วางแผนไว้ อาจส่งผลกระทบต่อรายได้ของธุรกิจในอนาคต

อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทฯ เชื่อว่าภาวะอุตสาหกรรมของธุรกิจเรือขนส่งฯ ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ธุรกิจเรือ Offshore และธุรกิจบริหารเรือ ยังมีภาวะการเติบโตที่ดีอย่างต่อเนื่อง และกลุ่มบริษัทฯ ได้พิจารณาด้วยความระมัดระวังและถี่ถ้วน ในการกำหนดแผนการดำเนินโครงการและการลงทุนของกลุ่มบริษัทฯ แล้ว นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ มีประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจมานานกว่า 30 ปี และเป็นหนึ่งในผู้นำธุรกิจดังกล่าว ดังจะเห็นได้จากความสำเร็จและการเติบโตของธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ ในอดีตที่ผ่านมา ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ อาจพิจารณาปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินโครงการให้เหมาะสมกับสถานการณ์ต่าง ๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ โดยรวมไปถึงภาวะเศรษฐกิจ การเมือง สังคม และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

3.1.3 ความเสี่ยงด้านสภาพอากาศและภัยธรรมชาติที่รุนแรง

ในการดำเนินธุรกิจเรือขนส่งฯ กลุ่มบริษัทฯ ต้องปฏิบัติงานในทะเลตลอด 24 ชั่วโมง ดังนั้น สภาพอากาศและภัยธรรมชาติที่รุนแรง อาทิ พายุไต้ฝุ่น พายุดีเปรสชัน อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน พนักงานประจำเรือ สินค้า ตัวเรือของกลุ่มบริษัทฯ หรือบุคคลที่สาม รวมถึงอาจส่งผลให้การบริการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายล่าช้า ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของเรือมีประสิทธิภาพลดลง และอาจส่งผลกระทบต่อกลุ่มบริษัทฯ มีรายได้ที่ลดลง รวมไปถึงอาจมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และฐานะการเงินของกลุ่มบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ตาม ในการบริหารการเดินเรือ กลุ่มบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายในการปฏิบัติงานไว้อย่างรัดกุม โดยต้องวางแผนการเดินเรือและศึกษารายละเอียดเส้นทาง เช่น ขาวอากาศ ระดับน้ำสูงที่สุด – ต่ำสุด ร่องน้ำที่เรือจะวิ่งผ่าน ตลอดจนเส้นทางเดินเรือ เพื่อหลบเลี่ยงภัยจากสภาพอากาศที่แปรปรวนหรือภัยธรรมชาติร้ายแรง เป็นต้น

สำหรับเรือขนส่งของกลุ่มบริษัทฯ ได้มีการติดตั้งวิทยุสื่อสาร ตามมาตรฐานความปลอดภัยของเรือตามข้อบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization; IMO) ในแต่ละพื้นที่ตามกฎข้อบังคับ The Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) เพื่อใช้ในการติดตามสภาพอากาศ การเตือนภัย และข่าวสารอื่นๆ ทั้งก่อนออกเดินทางและระหว่างเดินทางเพื่อปรับปรุงแผนการเดินเรือให้มีความปลอดภัยสูงสุด และจะคอยติดตามสภาพอากาศ ตำแหน่งของเรือ และรายงานต่อผู้เกี่ยวข้องเพื่อให้การดำเนินการรับและส่งมอบสินค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ตรงต่อเวลา และปลอดภัย

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ มีการเตรียมพร้อมสำหรับสถานการณ์หรือเหตุการณ์จากเหตุสภาพอากาศและภัยธรรมชาติที่รุนแรงโดยจัดทำแผนฉุกเฉินและซ้อมแผนฉุกเฉินประจำปี

ทั้งนี้ ด้วยประสบการณ์การขนส่งทางเรือของกลุ่มบริษัทฯ ที่ยาวนานกว่า 30 ปี กลุ่มบริษัทฯ สามารถให้บริการขนส่งเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย โดยไม่เคยเกิดเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อพนักงานประจำเรือ สินค้า และเรืออย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ ได้มีการทำประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance: H&M Insurance) โดยเรือของกลุ่มบริษัทฯ โดยส่วนใหญ่มีวงเงินประกันที่คุ้มครองไม่ต่ำกว่ามูลค่าบัญชีของเรือ และประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น (Protection and Indemnity Insurance: P&I Insurance) ซึ่งครอบคลุมถึงความเสียหายต่อบุคคลที่สามที่ได้รับผลกระทบ สินค้า และสิ่งแวดล้อม (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนที่ 1 ข้อ 4.4 – สัญญาประกันภัย) และในการทำสัญญาว่าจ้างกับผู้ว่าจ้างเพื่อขนส่งสินค้า กลุ่มบริษัทฯ ได้ยึดถือหลักการตามมาตรฐานสากล ซึ่งในสัญญานั้นได้กล่าวถึงหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายอย่างชัดเจน



3.1.4 ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์และอุปทานของการขนส่งและการจัดเก็บน้ำมันปิโตรเลียม และปิโตรเคมี ทางทะเลทั้งในประเทศไทย และต่างประเทศ

การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับอุปสงค์และอุปทานของการบริการขนส่งและการจัดเก็บน้ำมัน ปิโตรเลียม และปิโตรเคมีเหลว ทางทะเล ทั้งในประเทศไทย และต่างประเทศ ดังนั้น ปัจจัยมหภาค เช่น การเจริญเติบโตหรือการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก (ซึ่งอาจวัดได้จากค่าจีดีพี) การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาการของเทคโนโลยี พลังงานไฟฟ้า และ/หรือ พลังงานทางเลือก การเปลี่ยนแปลงของสภาวะอากาศ หรือภัยพิบัติครั้งใหญ่ ซึ่งอาจจะมีผลทำให้ความต้องการใช้น้ำมัน ปิโตรเลียม และปิโตรเคมีเหลวเปลี่ยนแปลงไป และจะส่งผลให้อุปสงค์ของการบริการขนส่งและการจัดเก็บน้ำมัน ปิโตรเลียม และปิโตรเคมี ทางทะเล เปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน

นอกจากนี้ 1) เหตุการณ์ภัยพิบัติที่เกิดขึ้นในพื้นที่ในการประกอบธุรกิจของกลุ่มบริษัท (ได้แก่ ประเทศไทย และทวีปเอเชีย) ไม่ว่าจะเป็น ภัยพิบัติที่มีผลทำให้การดำเนินงานของระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานในห่วงโซ่อุปทาน (Value Chain) ของอุตสาหกรรม เช่น โรงกลั่น คลังน้ำมันขนาดใหญ่ ต้องหยุดชะงักลง หรือภัยพิบัติที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งและจัดเก็บทางทะเล หรือ 2) การเปลี่ยนแปลงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการอุปโภคบริโภค การค้า การขนส่งและจัดเก็บ น้ำมัน ปิโตรเลียม และปิโตรเคมีเหลว และผลิตภัณฑ์ต่อเนื่อง รวมทั้งกฎหมายและข้อบังคับทางภาษี และการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง ในประเทศไทยและประเทศที่กลุ่มบริษัท ดำเนินธุรกิจอยู่ หรือ 3) การเปลี่ยนแปลงของระบบโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งสินค้า เช่น การพัฒนาระบบท่อเพิ่มเติม ปัจจัยต่างๆ ดังกล่าวมานี้ อาจส่งผลให้อุปสงค์ของการบริการขนส่งและการจัดเก็บน้ำมัน ปิโตรเลียม และปิโตรเคมีเหลว ทางทะเล เปลี่ยนแปลงไป เช่นกัน

และหากมีการเพิ่มขึ้นของอุปทานของการบริการขนส่งและการจัดเก็บน้ำมัน ปิโตรเลียม และปิโตรเคมีเหลว ทางทะเล เช่น มีการต่อเรือบรรทุกสินค้าใหม่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อาจส่งผลให้การแข่งขันในการให้บริการรุนแรงขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบทำให้อัตราค่าบริการที่กลุ่มบริษัท จะคิดได้จากลูกค้าลดลง และส่งผลกระทบทางลบต่อการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

ปัจจัยมหภาคต่าง ๆ ที่กล่าวมา อยู่นอกเหนือการควบคุมของกลุ่มบริษัท หากปัจจัยต่างๆ ดังกล่าวมีผลเชิงลบต่อธุรกิจของกลุ่มบริษัท และกลุ่มบริษัท ไม่สามารถปรับปรุงกลยุทธ์หรือการดำเนินงานเพื่อแก้ไขสถานการณ์ได้ทันเวลาที่ อาจส่งผลกระทบทางลบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงานและฐานะการเงินอย่างมีนัยสำคัญ

3.1.5 ความเสี่ยงจากเหตุการณ์โจรสลัดและการปล้นสะดมจากโจรสลัดทางเรือ

กลุ่มบริษัท ขนส่งและจัดเก็บสินค้าที่มีมูลค่าสูงและมีเส้นทางเดินเรือในทะเล ซึ่งอาจต้องผ่านบริเวณที่มีความเสี่ยงต่อการโจรสลัดทางทะเล เช่น ช่องแคบลิงคอล์น ช่องแคบลมะละกา และบริเวณตะวันออกของมาเลเซีย เป็นต้น หากเกิดเหตุการณ์โจรสลัดหรือการปล้นสะดมจากโจรสลัดขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของพนักงานประจำเรือ สินค้า ตัวเรือ หรือบุคคลที่สาม ซึ่งส่งผลกระทบต่อกลุ่มบริษัท นอกจากไม่สามารถเรียกเก็บค่าบริการขนส่งกับลูกค้าได้แล้ว ลูกค้าอาจเรียกร้องค่าเสียหายของสินค้าต่อกลุ่มบริษัท ซึ่งอาจส่งผลกระทบทางลบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และฐานะการเงินของกลุ่มบริษัท อย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ดี ในการปฏิบัติงานของกองเรือของกลุ่มบริษัท ก่อนที่เรือออกเดินทางและผ่านบริเวณที่มีความเสี่ยงต่อการโจรสลัดทางทะเล กลุ่มบริษัท ต้องดำเนินการแจ้งศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (“หน่วยงาน ศรชล.”) ซึ่งเป็นศูนย์กลางในการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายทางทะเลต่างๆ รวมถึงการป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด ตลอดจนเฝ้าติดตามและรายงานเป็นระยะตลอดเส้นทางจนถึงจุดหมายปลายทาง

นอกจากนั้น กลุ่มบริษัท เตรียมตัวรับเหตุการณ์โจรสลัดและการปล้นสะดมจากโจรสลัดไว้โดยปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการรักษาความปลอดภัยของพนักงานประจำเรือ สินค้า ตัวเรือ หรือบุคคลที่



สามซึ่งได้รับผลกระทบ ได้แก่ กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของกรมเจ้าท่า ซึ่งครอบคลุมถึงมาตรฐานความปลอดภัยของเรือตามข้อบังคับของ IMO ในส่วนอนุสัญญา SOLAS และกลุ่มบริษัท มีการกำหนดระเบียบปฏิบัติงานภายในกลุ่ม ซึ่งระบุถึงแนวทางและวิธีการปฏิบัติหากเกิดเหตุการณ์ซึ่งเสี่ยงต่อความปลอดภัยของเรือสินค้า และพนักงานประจำเรือ รวมถึงเหตุโจรสลัดและปล้นสะดมของโจรสลัด

กลุ่มบริษัท ได้มีการทำประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance: H&M Insurance) และประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น (Protection and Indemnity Insurance: P&I Insurance) และสำหรับเส้นทางเดินเรือที่อาจมีความเสี่ยงจากกรณีเหตุโจรสลัดและปล้นสะดมของโจรสลัดนั้น กลุ่มบริษัท จะทำประกันภัย เพิ่มเติมเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ War Risk Insurance

3.1.6 ความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและราคาน้ำมันดิบ

3.1.6.1 ความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเดินเรือ (Bunker) เป็นต้นทุนการให้บริการที่สำคัญของธุรกิจเรือขนส่งฯ ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU และธุรกิจเรือ Offshore ทั้งนี้ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเดินเรือ (Bunker) คิดเป็นร้อยละ 10.8 ร้อยละ 8.7 และ ร้อยละ 13.19 ของรายได้จากการให้บริการรวม สำหรับปี 2558 ถึง 2560 ตามลำดับ โดยกลุ่มบริษัทฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการเดินเรือ (Bunker) ยกเว้นกรณีที่ข้อตกลงทางธุรกิจเป็นการขนส่งแบบกำหนดระยะเวลาหนึ่ง (Time Charter) (“การขนส่งแบบ TC”) ซึ่งผู้เช่าเรือเป็นผู้รับผิดชอบค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเดินเรือ (Bunker) โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนที่ 1 ข้อ 2 – ลักษณะการประกอบธุรกิจ) ดังนั้น หากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกเพิ่มขึ้น จะส่งผลให้ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเดินเรือเพิ่มขึ้นเช่นกัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และฐานะการเงินของกลุ่มบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ

แม้ว่าการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Bunker) จะทำให้ต้นทุนการให้บริการของกลุ่มบริษัทฯ เพิ่มขึ้นในการดำเนินธุรกิจเรือขนส่งฯ อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทฯ จะมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการขนส่งสินค้าเฉพาะเที่ยว (Voyage Charter) (“การขนส่งแบบ VOYAGE”) เช่นกัน เนื่องจาก กลุ่มบริษัทฯ มีนโยบายในการกำหนดราคาด้วยต้นทุนบวกกำไร (Cost Plus Pricing Method) โดยเป็นต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการให้บริการขนส่งบวกด้วยกำไรตามที่กลุ่มบริษัทฯ กำหนดซึ่งจะแปรผันกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขายปลีกหน้าสถานีน้ำมันในกรุงเทพฯ ในทิศทางเดียวกัน

3.1.6.2 ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันดิบ

การลดลงของราคาน้ำมันดิบโลกอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจเรือ Offshore ของกลุ่มบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ โดยเมื่อราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกลดลง บริษัทฯ ค่าน้ำมันรายใหญ่อาจลดกิจกรรมสำรวจและขุดเจาะปิโตรเลียมลง ทำให้กลุ่มบริษัทฯ อาจสูญเสียรายได้จากการว่าจ้างที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจเรือ Offshore ที่ให้บริการแก่บริษัทที่ดำเนินกิจกรรมสำรวจและขุดเจาะปิโตรเลียม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และฐานะการเงินของกลุ่มบริษัทฯ ได้

อย่างไรก็ดี น้ำมันดิบเป็นสินค้าที่จำเป็น โดยเป็นวัตถุดิบหลักของอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่สำคัญ อาทิ การผลิตน้ำมันเชื้อเพลิง ผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีต่างๆ เป็นต้น ดังนั้น ความต้องการใช้น้ำมันดิบจึงยังคงมีอย่างต่อเนื่องต่อไปในอนาคต



3.2 ความเสี่ยงจากการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

3.2.1 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย กฎระเบียบ ในการดำเนินธุรกิจ

กลุ่มบริษัท ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีจากหน่วยงานทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยกฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญ เช่น (1) กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องขององค์กรในประเทศ เช่น กรมเจ้าท่าภายใต้กระทรวงคมนาคม (อาทิ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 เป็นต้น) สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (“กสทช.”) กรมศุลกากร และสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น (2) กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของประเทศที่เรือของกลุ่มบริษัท ดำเนินธุรกิจ (3) อนุสัญญาหลักต่างๆ ซึ่งกำหนดโดย IMO เช่น อนุสัญญา SOLAS อนุสัญญา MARPOL และอนุสัญญา STCW เป็นต้น และ (4) แนวทางและข้อกำหนดใน SIRE Program ของ Oil Companies International Marine Forum (“OCIMF”) เป็นต้น (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนที่ 1 ข้อ 2.9 – กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ) นอกจากนี้ หากมีการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง กลุ่มบริษัท จะต้องมีการปรับปรุงการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบใหม่

ทั้งนี้ หากกลุ่มบริษัท ไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและที่มีการเปลี่ยนแปลงให้ครบถ้วน อาจส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท และอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและฐานะการเงินอย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัท ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดมาโดยตลอด รวมถึงปรับปรุงการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่มีการเปลี่ยนแปลง โดยให้ความสำคัญต่อพนักงานและขั้นตอนการปฏิบัติงาน ซึ่งกลุ่มบริษัท จัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบใหม่อย่างต่อเนื่องเพื่อให้พนักงานสามารถปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ รวมถึงมีการแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อทำหน้าที่ศึกษาและวิเคราะห์ ตลอดจนวางแผนรองรับการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างรอบคอบ

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท ได้กำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อเป็นคู่มือให้พนักงานสามารถปฏิบัติงานตามขั้นตอนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีการตรวจติดตามการทำงาน ศึกษา วิเคราะห์ ตลอดจนการวางแผนรองรับการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างรอบคอบ

กองเรือของกลุ่มบริษัท ได้ผ่านการตรวจสอบตามมาตรฐานข้อบังคับการตรวจเรือที่กำหนดโดยกรมเจ้าท่า และสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies) ในขณะเดียวกันสำหรับเรือที่วิ่งระหว่างประเทศ ได้ผ่านการสุ่มตรวจเรือของเจ้าหน้าที่ของเมืองท่าต่างประเทศ (Port State Control) โดยไม่เคยถูกตรวจพบว่าปฏิบัติผิดกฎหมาย และกฎระเบียบอย่างมีนัยสำคัญ ตลอดจนเรือของกลุ่มบริษัท ยังได้รับความไว้วางใจให้ร่วมปฏิบัติงานจากบริษัทผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ในประเทศและต่างประเทศ

3.2.2 ความเสี่ยงจากการพึ่งพาศักยภาพที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะ

การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท ต้องพึ่งพาศักยภาพและคนประจำเรือที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านในการปฏิบัติงานในหน้าที่ต่างๆ บนเรือ เช่น นายเรือ ต้นเรือ ต้นกล และพนักงานปฏิบัติประจำสำนักงาน เป็นต้น โดยหากกลุ่มบริษัท มีบุคลากรที่ไม่เพียงพอหรือขาดคุณสมบัติที่เหมาะสมในการปฏิบัติงาน อาจส่งผลให้กลุ่มบริษัท ไม่สามารถดำเนินธุรกิจได้ตามมาตรฐานตามที่ลูกค้ากำหนด ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และฐานะการเงินของกลุ่มบริษัท อย่างมีนัยสำคัญ

จากที่กล่าวข้างต้น กลุ่มบริษัท จึงได้กำหนดให้คนประจำเรือของกลุ่มบริษัท ต้องได้รับการคัดสรรคุณสมบัติที่ตรงตามกฎระเบียบและข้อบังคับของกรมเจ้าท่า โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกที่สำคัญ เช่น ผ่านการอบรม



หลักสูตรที่รับรองโดยกรมเจ้าท่า หรือหน่วยงานอื่นๆ ที่กรมเจ้าท่ารับรอง เป็นต้น ตลอดจนกลุ่มบริษัท จัดให้มีการอบรมภายในกลุ่มบริษัท เพื่อให้พนักงานมีความรู้ความสามารถ และเข้าใจระเบียบและวิธีปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท ได้ตระหนักถึงความสำคัญต่อบุคลากรในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน ด้วยการมุ่งเน้นพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ และความชำนาญ โดยสนับสนุนให้พนักงานมีการเรียนรู้ที่ต่อเนื่องในสาขาอาชีพที่เกี่ยวข้องและนำมาใช้ประโยชน์เกื้อกูลในการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ

ในด้านการรักษาบุคลากร กลุ่มบริษัท กำหนดผลตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสมแก่บุคลากร อาทิ การพิจารณาการเลื่อนขั้นในสายงานของบุคลากรตามผลงานและประสบการณ์ ซึ่งจะช่วยให้บุคลากรทำงานกับกลุ่มบริษัท ในระยะยาว การจัดให้มีประกันสุขภาพ รวมไปถึงการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแก่บุคลากรและพนักงานประจำเรือของกลุ่มบริษัท

3.2.3 ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการดำเนินงาน

เนื่องจากกลุ่มบริษัท ให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าซึ่งมีมูลค่าสูงและเป็นสินค้าไวไฟ ซึ่งหากเรือเกิดอุบัติเหตุ อาจทำให้คนประจำเรือและบุคคลอื่นได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย ตลอดจนความน่าเชื่อถือของกลุ่มบริษัท รวมถึงเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และฐานะการเงินของกลุ่มบริษัท อย่างมีนัยสำคัญ

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัท จัดการความเสี่ยงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นโดยให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติตามกฎข้อบังคับด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ความปลอดภัยกับสินค้า การเดินเรือ การปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน เป็นต้น และเมื่อเรือครบกำหนดตามแผนบำรุงรักษา เช่น การบำรุงรักษาตามกำหนด (Preventive Maintenance System, PMS) การเข้าอู่แห้ง (Dry Dock) เป็นต้น กลุ่มบริษัท จัดให้มีการดำเนินการตามแผนดังกล่าว เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพความทนทานทะเล (Sea Worthiness) และความปลอดภัยในการทำงาน ทำให้มั่นใจได้ว่ากลุ่มบริษัทสามารถจัดการความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่อาจนำไปสู่การหยุดชะงักของการดำเนินงานและความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน และลดการปล่อยมลพิษได้

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท ได้ทำการฝึกสถานการณ์ฉุกเฉินร่วมกับกลุ่มบริษัทน้ำมันชั้นนำ (Major oil) อย่างสม่ำเสมอเพื่อให้ทุกฝ่ายเกิดความคุ้นเคย ซึ่งจะช่วยให้สามารถรับมือจัดการแก้ไขปัญหาและควบคุมสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว โดยมีกรณีจำลองเหตุการณ์ต่าง ๆ เช่น เหตุการณ์ไฟไหม้ระหว่างเรือทำสินค้าอยู่ที่ท่าเรือ หรือการเกิดเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหล (Oil Spill)

อีกทั้งกลุ่มบริษัท ได้มีการทำประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance: H&M Insurance) และประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น (Protection and Indemnity Insurance: P&I Insurance) ซึ่งครอบคลุมถึงความเสียหายต่อบุคคลที่ได้รับผลกระทบ และสิ่งแวดล้อม เช่น การบาดเจ็บหรือตายของลูกเรือหรือบุคคลอื่นที่ได้รับผลกระทบ และการรั่วไหลของสินค้าออกจากเรือสู่ทะเลหรือบริเวณใกล้เคียง รวมไปถึงประกันภัยสูญเสียรายได้จากการที่เรือไม่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง (Loss of Hire Insurance)

3.2.4 ความเสี่ยงจากการถูกยกเลิกสัญญาให้บริการทางเรือก่อนกำหนด และ/หรือ ไม่สามารถต่ออายุสัญญาเมื่อครบอายุสัญญาได้

ในการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท กลุ่มบริษัท จะเข้าทำสัญญากับลูกค้า กลุ่มบริษัท มีความเสี่ยงจากการถูกยกเลิกสัญญาให้บริการทางเรือก่อนกำหนด โดยเหตุต่างๆ อาทิ จากการที่กลุ่มบริษัท ไม่สามารถดำเนินการตามข้อตกลงที่กำหนดในสัญญาให้บริการกับลูกค้า หรือลูกค้าไม่สามารถดำเนินธุรกิจหรือโครงการต่อไปได้ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท ยังมีความเสี่ยงจากการที่ลูกค้าไม่ต่ออายุสัญญาเมื่อครบอายุสัญญาได้ โดยเหตุต่างๆ อาทิ การลดการดำเนินธุรกิจของลูกค้า เป็นต้น ซึ่งอาจเป็นผลให้กลุ่มบริษัท จะสูญเสียรายได้ในช่วงเวลาว่างก่อนกลุ่ม



บริษัทฯ สามารถหาลูกค้ามาทดแทนได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และฐานะการเงินของกลุ่มบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ตาม ในการทำสัญญาให้บริการทางเรือระหว่างกลุ่มบริษัทฯ และผู้ว่าจ้างโดยทั่วไปนั้น หากผู้ว่าจ้างมีความประสงค์จะยกเลิกสัญญาก่อนครบกำหนด ผู้ว่าจ้างจะต้องบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรแก่คู่สัญญาล่วงหน้า โดยกลุ่มบริษัทฯ จะสามารถเตรียมการและวางแผนล่วงหน้าได้ในการหาผู้ว่าจ้างรายใหม่เพื่อทดแทนผู้ว่าจ้างรายเดิมที่ต้องการยกเลิกสัญญาบริการทางเรือ ซึ่งสามารถลดความเสี่ยงของการสูญเสียรายได้จากการเลิกจ้างได้ในบางส่วน

3.2.5 ความเสี่ยงจากการไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือต่ออายุใบอนุญาตต่าง ๆ ได้อย่างครบถ้วน

การประกอบธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานราชการ และหน่วยงานเอกชนที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยหน่วยงานดังกล่าวมีอำนาจกำกับดูแลการประกอบธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการปฏิบัติตามเงื่อนไขของใบอนุญาต ทั้งนี้ หากกลุ่มบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องเงื่อนไขของใบอนุญาต หรือปฏิบัติตามข้อกำหนด หรือคำสั่งต่าง ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ครบถ้วน กลุ่มบริษัทฯ อาจถูกยกเลิกใบอนุญาต หรืออาจไม่สามารถต่ออายุใบอนุญาตต่าง ๆ ได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทางลบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และฐานะทางการเงินของกลุ่มบริษัทฯ

อย่างไรก็ดี กลุ่มบริษัทฯ จัดให้มีการอบรมแก่พนักงานเป็นประจำทุกปี เพื่อให้พนักงานปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ และเงื่อนไขที่หน่วยงานราชการและหน่วยงานเอกชนกำหนดอย่างเคร่งครัด รวมทั้งจัดให้มีทีมงานทำหน้าที่รับผิดชอบเรื่องการต่อใบอนุญาตต่าง ๆ โดยเฉพาะ เพื่อเกิดความต่อเนื่องในการประกอบธุรกิจ

3.2.6 ความเสี่ยงจากการที่ประกันภัยของกลุ่มบริษัทฯ อาจมีความคุ้มครองไม่เพียงพอ

กลุ่มบริษัทฯ มีนโยบายทำประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ เพื่อลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความสูญเสีย และ/หรือความเสียหายของสินทรัพย์หลักของกลุ่มบริษัทฯ โดยครอบคลุมความเสี่ยงที่สำคัญและเป็นไปตามมาตรฐานของบริษัทเดินเรือชั้นนำ (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนที่ 1 ข้อ 4.4 – สัญญาประกันภัย) อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงจากการที่กรมธรรม์ประกันภัยอาจไม่ครอบคลุมความสูญเสีย และ/หรือความเสียหายสืบเนื่องทั้งหมด หรือในกรณีที่มูลค่าความเสียหายมากกว่าจำนวนเงินประกันภัยและกลุ่มบริษัทฯ อาจมีความเสี่ยงจากการที่บริษัทประกันภัยไม่สามารถจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ได้ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ อาจมีความเสี่ยงที่ไม่สามารถต่อกรมธรรม์ได้ในราคาที่เหมาะสมหากราคาของกรมธรรม์ปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งทั้งหมด อาจส่งผลกระทบต่อทางลบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และฐานะการเงินของกลุ่มบริษัทฯ



3.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน

3.3.1 ความเสี่ยงด้านความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

ในปี 2558 ถึง 2560 กลุ่มบริษัท มีรายได้ซึ่งเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 83.6 ร้อยละ 67.0 และร้อยละ 59.0 ของรายได้จากการให้บริการรวม ตามลำดับ ดังนั้น หากค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าเมื่อเทียบกับสกุลเงินบาท อาจส่งผลกระทบต่อกลุ่มบริษัท ต้องรับขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งส่งผลทำให้กำไรสุทธิของกลุ่มบริษัท ลดลง อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายของบริษัท บางส่วนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ หรืออ้างอิงกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นการป้องกันความเสี่ยงของค่าเงินโดยธรรมชาติ (Natural Hedge) โดยในปี 2558 ถึง 2560 กลุ่มบริษัท มีต้นทุนการให้บริการที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐคิดเป็นร้อยละ 42.0 ร้อยละ 43.8 และร้อยละ 42.9 ของต้นทุนจากการให้บริการรวม ตามลำดับ

นอกจากนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัท มีเงินกู้ระยะยาวในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ จำนวนประมาณ 69.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (หรือประมาณ 2,268.70 ล้านบาท) ซึ่งกลุ่มบริษัท เลือกใช้เงินกู้ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อจับคู่กับ กระแสเงินสดของกลุ่มบริษัท ซึ่งเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นหลัก ตามหลักการป้องกันความเสี่ยงตามกระแสเงินสด (Cash Flow Hedge) อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้องกำหนดให้กลุ่มบริษัท ต้องบันทึกบัญชีส่วนของเงินกู้ระยะยาวในสกุลเงินต่างประเทศ ด้วยอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นงวด (Mark-to-market) ซึ่งหาก ค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐแข็งค่าเมื่อเทียบกับสกุลเงินบาท อาจทำให้กลุ่มบริษัท ต้องบันทึกบัญชีรายการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งส่งผลให้กลุ่มบริษัท มีกำไรสุทธิลดลงได้

3.3.2 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับข้อปฏิบัติและข้อกำหนดในสัญญาเงินกู้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัท มีการกู้ยืมเงินเพื่อใช้เป็นเงินทุนในการขยายกองเรือของกลุ่มบริษัท รวมถึงการขยายกิจการของกลุ่มบริษัท ในอนาคตต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก โดยแหล่งเงินทุนส่วนหนึ่งจะมาจากเงินกู้ยืม กลุ่มบริษัท จึงมีภาระที่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินตามที่ได้ระบุในสัญญากู้ยืมเงิน เช่น การชำระดอกเบี้ยและคืนเงินกู้ยืมตามที่กำหนด และการดำรงอัตราส่วนทางการเงิน เป็นต้น หากกลุ่มบริษัท มีผลประกอบการไม่ดี หรือไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินดังกล่าวได้ กลุ่มบริษัท อาจมีความเสี่ยงที่จะไม่สามารถชำระหนี้ได้ตามที่กำหนด หรืออาจถูกเรียกให้ชำระหนี้คืนทั้งจำนวนทันที

อย่างไรก็ตาม ธุรกิจขนส่งและจัดเก็บสินค้าทางทะเลมีกระแสเงินสดรับจากการดำเนินงานที่ค่อนข้างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท มีการวางแผนทางการเงินระยะยาวและมีการติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความมั่นใจว่ากลุ่มบริษัท จะมีกระแสเงินสดเพียงพอสำหรับชำระดอกเบี้ยและเงินกู้ยืม และสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินที่กำหนดในสัญญากู้ยืมเงิน รวมทั้งสามารถขยายการลงทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพตามเป้าหมายที่วางไว้

3.4 ความเสี่ยงด้านอื่นๆ

3.4.1 กฎหมายไทยและข้อบังคับของบริษัท มีข้อจำกัดการถือหุ้นโดยผู้ถือหุ้นต่างดาว ซึ่งข้อจำกัดดังกล่าวอาจมีผลกระทบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้นบริษัท

ข้อบังคับของบริษัท มีข้อจำกัดสัดส่วนการเป็นเจ้าของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดในบริษัท ของชาวต่างชาติไว้ที่ร้อยละ 49.0 นอกจากนี้ ความเป็นเจ้าของหุ้นของชาวต่างชาติยังถูกจำกัดไว้โดยกฎหมายไทย ดังนั้น สภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้นสามัญอาจได้รับผลกระทบในทางลบโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อการถือหุ้นของชาวต่างชาติเพิ่มขึ้นถึงเพดานที่กำหนดไว้ผู้ถือหุ้นชาวไทยอาจไม่สามารถโอนหุ้นของตนให้บุคคลอื่นซึ่งมิได้มีสัญชาติไทยนอกจากนี้ผู้ถือหุ้น ผู้ซื้อหุ้น ผู้ขายหุ้นซึ่งมิได้มีสัญชาติไทยมีอาจทราบล่วงหน้าว่าหุ้นนั้นจะตกอยู่ใน



ข้อจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของชาวต่างชาติและหุ้นนั้นจะสามารถจดทะเบียนในนามของผู้ซื้อได้หรือไม่หรือนายทะเบียนจะปฏิเสธการจดทะเบียนการโอนหุ้นเช่นนั้นหรือไม่

3.4.2 ความเสี่ยงจากการที่บริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ถือหุ้นรวมกันเท่ากับร้อยละ 74.0 ภายหลังการกระจายหุ้นของบริษัทฯ

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ ประกอบไปด้วย บริษัท นทลิน จำกัด และ Austin Asset Limited (รวมเรียกว่า “กลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่” ซึ่ง ณ วันที่ 11 กันยายน 2560 กลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ถือหุ้นในบริษัทฯ รวมกันทั้งสิ้น ร้อยละ 74.0 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว จึงอาจส่งผลให้ผู้ถือหุ้นรายอื่นของบริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการที่ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ดังกล่าวอาจสามารถควบคุมเสียงของที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นเรื่องการแต่งตั้งกรรมการ หรือการขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น นอกจากนี้ สัดส่วนการถือหุ้นของ นทลิน ยังสามารถคัดค้านมติที่สำคัญในที่ประชุมผู้ถือหุ้นสำหรับเรื่องที่กฎหมาย หรือข้อบังคับบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่จากผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นของบริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากการไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อถ่วงดุลหรือตรวจสอบเรื่องที่ผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาได้

อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการดำเนินการภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี อีกทั้งบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ 4 ท่าน โดย 3 ท่าน เป็นกรรมการตรวจสอบในคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งกรรมการตรวจสอบทุกท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ความสามารถเป็นที่รู้จักและยอมรับในสังคม โดยกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ มีหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งถือเป็นการช่วยเสริมประสิทธิภาพและสร้างการตรวจสอบและถ่วงดุลอำนาจที่ดี รวมถึงสร้างความโปร่งใสในการบริหารจัดการของบริษัทฯ นอกจากนี้ หากเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และเป็นรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ บริษัทฯ จะต้องดำเนินการตามมาตรการหรือขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน ซึ่งอยู่ภายใต้ข้อกำหนดและกรอบของกฎหมายอย่างเคร่งครัด

3.4.3 ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาหุ้นสามัญของบริษัทฯ หลังเข้าทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ

ราคาหุ้นสามัญของบริษัทฯ ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นครั้งนี้อาจมีการขึ้นลงอย่างผันผวน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการโดยหลายปัจจัยเป็นสิ่งที่บริษัทฯ ไม่สามารถควบคุมได้ ซึ่งรวมถึง

1. ภาวะเศรษฐกิจ ตลาดทุน และการเมืองทั้งในประเทศและต่างประเทศ
2. การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในเงื่อนไขต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมธุรกิจเรือขนส่งฯ ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ธุรกิจเรือ Offshore และ ธุรกิจบริหารเรือ
3. ความแตกต่างระหว่างผลประโยชน์ประกอบการทางการเงินและผลการดำเนินงานที่แท้จริงกับผลประโยชน์ประกอบการทางการเงินและผลการดำเนินงานที่ผู้ลงทุนและนักวิเคราะห์ได้คาดหวัง
4. การเปลี่ยนแปลงในคำแนะนำหรือทัศนะของนักวิเคราะห์
5. การขายหรือจะขายหุ้นเป็นจำนวนมากของผู้ถือหุ้นปัจจุบัน
6. ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
7. ความเสี่ยงอื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

ดังนั้น จากปัจจัยต่างๆ ข้างต้น รวมทั้งปัจจัยอื่นๆ หุ้นสามัญของบริษัทฯ อาจมีการซื้อขายในราคาที่ต่ำกว่าราคาเสนอขายอย่างมาก



4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 สินทรัพย์ถาวรที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัทฯ มีสินทรัพย์ถาวรที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ หลังหักค่าเสื่อมราคาสะสมที่ปรากฏในงบแสดงฐานะทางการเงินรวมของกลุ่มบริษัทฯ รวมทั้งหมดเท่ากับ 6,333.4 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ประเภท/ลักษณะทรัพย์สิน	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
ที่ดิน	15.8	เป็นเจ้าของ	ปลอดรายละเอียดในข้อ 5.1.1.1
อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	72.1	เป็นเจ้าของ	ปลอดรายละเอียดในข้อ 5.1.1.2
เรือเดินทะเลและค่าซ่อมเรือครั้งใหญ่	5,949.9	เป็นเจ้าของและเช่าซื้อ	ปลอดรายละเอียดในข้อ 5.1.1.3
เรือเดินทะเลระหว่างต่อเรือ	263.9	เป็นเจ้าของ	ปลอดรายละเอียดในข้อ 5.1.1.4
อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ	17.2	เป็นเจ้าของ	ปลอดรายละเอียดในข้อ 5.1.1.5
เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	10.8	เป็นเจ้าของ	ปลอดรายละเอียดในข้อ 5.1.1.6
ยานพาหนะ	3.7	เป็นเจ้าของ	ปลอดรายละเอียดในข้อ 5.1.1.7
รวม	6,333.4		

ทั้งนี้ รายการสินทรัพย์ถาวรของกลุ่มบริษัทฯ ตามที่แสดงไว้ข้างต้นสามารถแสดงรายละเอียดจำแนกตามประเภทของสินทรัพย์และจำแนกตามบริษัทได้ ดังนี้

4.1.1 สินทรัพย์ถาวรที่เป็นกรรมสิทธิ์ของกลุ่มบริษัทฯ

4.1.1.1 ที่ดินและส่วนปรับปรุงที่ดิน

เจ้าของ กรรมสิทธิ์	ที่ตั้ง และขนาดพื้นที่ (ไร่-งาน-วา)	วัตถุประสงค์การ ถือครอง	ลักษณะ กรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
บริษัทฯ	ที่ดิน (566/567) โฉนดที่ 108761, 108762 แขวงบางนา เขตบางนา กรุงเทพฯ รวมเนื้อที่ 1 งาน 98 ตารางวา	ที่ตั้งของ สำนักงานใหญ่ ของกลุ่มบริษัทฯ	เป็นเจ้าของ	15.8	จดจำนองเพื่อ เป็นหลักประกัน กับสถาบัน การเงิน
	รวม			15.8	



4.1.1.2 อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ลักษณะและที่ตั้ง	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
บริษัทฯ	อาคารวาริน แขวงบางนา เขตบางนา กรุงเทพฯ	อาคารสำนักงานใหญ่ของกลุ่มบริษัท และใช้เป็นอาคารในเชิงพาณิชย์	เป็นเจ้าของ	65.9	จัดจ้างเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน
BSC	ส่วนปรับปรุงอาคารสำนักงานเช่า	สนับสนุนการดำเนินงานธุรกิจ	เช่า	0.4	ไม่มีภาระผูกพัน
NSSG	ส่วนปรับปรุงอาคารสำนักงานเช่า	สนับสนุนการดำเนินงานธุรกิจ	เป็นเจ้าของ	5.8	ไม่มีภาระผูกพัน
	รวม			72.1	

4.1.1.3 เรือเดินทะเลและค่าซ่อมเรือครั้งใหญ่

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน	อายุเรือ ²
บริษัทฯ	เรือ Amity Star เรือ FSU ขนาด 291,381 DWT	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เช่าซื้อ	508.4	-	24
บริษัทฯ	เรือนวชน้ำ เรือที่พัก (Accommodation Barge) จำนวน 300 คน	บริการเรือพักอาศัย	เป็นเจ้าของ	428.1	จัดจ้างเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	7
บริษัทฯ	เรือ Fortune Star เรือ FSU ขนาด 280,973 DWT	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	515.2	จัดจ้างเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	18
บริษัทฯ	เรือ Sriracha Eagle เรือ FSO ขนาด 94,999 DWT	บริการเรือ Offshore	เช่าซื้อ	222.3	-	21
บริษัทฯ	เรือ Energy Star เรือ FSU ขนาด 309,984 DWT	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	603.8	จัดจ้างเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	20
NTL	เรือศรีท่าทอง เรือขนส่ง ขนาด 1,869 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	9.3	ไม่มีภาระผูกพัน	25
NTL	เรือสิริกมล เรือขนส่ง	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	9.9	ไม่มีภาระผูกพัน	29 ³

² โดยทั่วไป เรือจะมีอายุการใช้งานประมาณ 25-30 ปี แต่ทั้งนี้ การทดแทนเรือลำเก่าขึ้นอยู่กับกฎระเบียบ ข้อบังคับ และความต้องการของลูกค้าที่อาจเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งสภาพของเรือ อย่างไรก็ดี เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าและประโยชน์สูงสุด กลุ่มบริษัทฯ จะใช้งานเรือจนกว่าเรือจะหมดสภาพ

³ กลุ่มบริษัทฯ คาดว่าจะสามารถหาเรือทดแทนได้ภายในปี 2561



เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน	อายุเรือ ²
	ขนาด 2,499 DWT					
NTL	เรือศรีนารา เรือขนส่ง ขนาด 4,999 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	32.6	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	24
NTL	เรือสิริธนา เรือขนส่ง ขนาด 4,999 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	20.4	ไม่มีภาระผูกพัน	32 ⁴
NTL	เรือศรีพังงา เรือขนส่ง ขนาด 1,989 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	7.0	ไม่มีภาระผูกพัน	30
NTL	เรือศรีกระบี่ เรือขนส่ง ขนาด 2,016 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	7.2	ไม่มีภาระผูกพัน	30 ²
NTL	เรือศรีดาปี เรือขนส่ง ขนาด 3,022 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	202.8	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	1
NTL	เรือศรีท่าชนะ เรือขนส่ง ขนาด 2,975 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	140.4	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	5
NTL	เรือศรีภูเก็ท เรือขนส่ง ขนาด 4,999 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	51.7	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	25
NTL	เรือศรีบ้านดอน เรือขนส่ง ขนาด 3,138 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	136.6	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	5
NTL	เรือศรีคีรีขันธ์ เรือขนส่ง ขนาด 4,988 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	324.9	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	0 ⁵
NTL	เรือดอนสัก เรือขนส่ง ขนาด 3,020 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	227.3	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	0 ⁶
SHT	เรือ Radiant Star เรือขนส่ง ขนาด 105,996 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	744.3	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	12
SHT	เรือ Jubilee Star เรือ FSU ขนาด 299,999 DWT	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	632.7	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	21

⁴ เรือมีสภาพดีและสามารถใช้งานได้จากการตรวจสอบของกลุ่มบริษัทฯ โดยกลุ่มบริษัทฯ จะพิจารณาการหาเรือมาทดแทนในอนาคต

⁵ ส่งมอบแล้วเมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2560

⁶ ส่งมอบแล้วเมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2560



เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน	อายุเรือ ²
SHT	เรือ Grace Star เรือ FSU ขนาด 312,678 DWT	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	892.9	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	16
TMT	เรือกูรีมาต เรือขนส่ง ขนาด 7,147 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เช่าซื้อ	137.9	-	8
บริษัทและบริษัทย่อย	ค่าซ่อมเรือครั้งใหญ่			94.2		
รวม				5,949.9		

4.1.1.4 เรือเดินทะเลที่อยู่ระหว่างต่อเรือ

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
NTL	เรือศรีกาญจน์ดิษฐ์ เรือขนส่ง ขนาดประมาณ 3,000 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	132.7	ไม่มีภาระผูกพัน
NTL	เรือศรีสุราษฎร์ เรือขนส่ง ขนาดประมาณ 3,000 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	130.1	ไม่มีภาระผูกพัน
บริษัท และบริษัทย่อย	ค่าซ่อมเรือครั้งใหญ่			1.1	
รวม				263.9	

4.2 สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 (ล้านบาท)
โปรแกรมคอมพิวเตอร์ (Software License)	สิทธิการใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์เพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจทั่วไปของกลุ่มบริษัท เช่น โปรแกรมระบบการทำบัญชี โปรแกรมรายงานผู้บริหาร โปรแกรมบัญชีบริหาร คลังสินค้า และโปรแกรมการดำเนินงานทั่วไป	1.1



4.3 สิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กลุ่มบริษัทฯ ได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ตารางสรุปสิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนของกลุ่มบริษัทฯ มีดังนี้

ตารางสรุปสิทธิประโยชน์ของการส่งเสริมการลงทุนของกลุ่มบริษัทฯ

	บัตรส่งเสริม เลขที่	วันที่อนุมัติให้การส่งเสริม	วันที่เริ่มมีรายได้	ระยะเวลาของสิทธิประโยชน์จากวันที่เริ่มมีรายได้	เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์เฉพาะโครงการที่สำคัญ	หมายเหตุ
1	1391(2)/2555 เรือ Amity Star	28 มีนาคม 2555	18 เมษายน 2555	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 506,500,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนามบริษัทฯ
2	2403(2)/2554 เรือนวธานี	7 ธันวาคม 2554	9 กรกฎาคม 2554	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 693,000,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนามบริษัทฯ
3	2702(2)/2555 เรือ Fortune Star	14 พฤศจิกายน 2555	14 พฤศจิกายน 2555	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 506,500,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนามบริษัทฯ
4	59-1627-0-00-1-2 เรือ Sriracha Eagle	7 ธันวาคม 2559	9 กันยายน 2555	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 336,077,856.60 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนามบริษัทฯ ซึ่งเป็นการรับโอนกิจการจาก KNT ตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1550(2)/2555
5	59-1108-0-00-1-2 เรือ Energy Star	26 สิงหาคม 2559	31 กรกฎาคม 2556	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 705,000,000 บาท	ได้รับบัตรส่งเสริมในนามบริษัทฯ ซึ่งเป็นการรับโอนกิจการจาก NAT ตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1686(2)/2556



	บัตรส่งเสริม เลขที่	วันที่อนุมัติให้การส่งเสริม	วันที่เริ่มมีรายได้	ระยะเวลาของสิทธิประโยชน์จากวันที่เริ่มมีรายได้	เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์เฉพาะโครงการที่สำคัญ	หมายเหตุ
					<ul style="list-style-type: none">เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	
6	1147(2)/2553 เรือศรีท่าทอง	10 กุมภาพันธ์ 2553	11 มีนาคม 2553	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 25,000,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนาม NTL
7	2139(2)/2556 เรือศรีนารา	14 สิงหาคม 2556	9 ตุลาคม 2559	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 40,000,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนาม NTL
8	1264(2)/2558 เรือศรีตาปี	10 มีนาคม 2558	25 มีนาคม 2559	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 54,000,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนาม NTL
9	1238(2)/2555 เรือศรีท่าชนะ	28 กุมภาพันธ์ 2555	21 กันยายน 2555	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 160,000,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนาม NTL
10	1966(2)/2557 เรือศรีภูเก็ต	8 สิงหาคม 2557	1 ตุลาคม 2557	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 40,000,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนาม NTL
11	2023(2)/2555 เรือศรีบ้านดอน	7 สิงหาคม 2555	2 พฤศจิกายน 2555	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 90,000,000 บาท	ได้รับบัตรส่งเสริมในนาม NTL



	บัตรส่งเสริม เลขที่	วันที่อนุมัติให้การส่งเสริม	วันที่เริ่มมีรายได้	ระยะเวลาของสิทธิประโยชน์จากวันที่เริ่มมีรายได้	เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์เฉพาะโครงการที่สำคัญ	หมายเหตุ
					<ul style="list-style-type: none">เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	
12	1265(2)/2558 เรือตรีกาญจน์ดิษฐ์	10 มีนาคม 2558	อยู่ระหว่างการต่อเรือ	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 54,000,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนาม NTL
13	1266(2)/2558 เรือศรีสุราษฎร์	10 มีนาคม 2558	อยู่ระหว่างการต่อเรือ	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 54,000,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนาม NTL
14	1267(2)/2558 เรือศรีดอนสัก	10 มีนาคม 2558	9 กันยายน 2560	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 54,000,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนาม NTL
15	60-0241-1-00-1-0 เรือศรีศิรีชาติ ⁷	23 กุมภาพันธ์ 2560	21 มิถุนายน 2560	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 175,000,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนาม NTL
16	59-0519-1-00-1-0 เรือ Radiant Star	19 เมษายน 2559	13 เมษายน 2559	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 408,000,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนาม SHT

⁷ ส่งมอบแล้วเมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2560



	บัตรส่งเสริม เลขที่	วันที่อนุมัติให้การส่งเสริม	วันที่เริ่มมีรายได้	ระยะเวลาของสิทธิประโยชน์จากวันที่เริ่มมีรายได้	เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์เฉพาะโครงการที่สำคัญ	หมายเหตุ
17	1151(2)/2558 เรือ Jubilee Star	3 กุมภาพันธ์ 2558	9 กุมภาพันธ์ 2558	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 397,000,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนาม SHT
18	59-1463-1-00-1-0 เรือ Grace Star	9 พฤศจิกายน 2559	1 พฤศจิกายน 2559	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 395,000,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนาม SHT
19	59-1090-0-00-1-2 เรือ ภูริมาศ	23 สิงหาคม 2559	25 มกราคม 2553	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 416,241,832.56 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนาม TMT ซึ่งเป็นการรับโอนกิจการจากบริษัท ภูริมาศ นาวิ จำกัด ตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1085(2)/2553
20	2627(2)/2556 เรือ Northern Pearl	15 พฤศจิกายน 2556	31 ธันวาคม 2556	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 133,500,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนาม TNS
21	2198(2)/2556 เรือ Southern Pearl	29 สิงหาคม 2556	25 มกราคม 2557	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 133,500,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนาม TNS
22	1209(2)/2557 เรือ Northern Star	18 กุมภาพันธ์ 2557	22 มกราคม 2557	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 196,500,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนาม STC



	บัตรส่งเสริม เลขที่	วันที่อนุมัติให้การส่งเสริม	วันที่เริ่มมีรายได้	ระยะเวลาของสิทธิประโยชน์จากวันที่เริ่มมีรายได้	เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์เฉพาะโครงการที่สำคัญ	หมายเหตุ
23	60-0038-1-00-1-0 เรือ Bongkot Star	12 มกราคม 2560	ส่งมอบแล้วเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2560	8 ปี	<ul style="list-style-type: none">ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 384,000,000 บาทเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริมในนาม BONGKOT

4.4 สัญญาประกันภัย

เนื่องด้วยนโยบายของกลุ่มบริษัท ในการคุ้มครองชีวิตพนักงานประจำเรือ และทรัพย์สินหลักของกลุ่มบริษัท ในการดำเนินธุรกิจ กลุ่มบริษัท ได้เข้าทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองและเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบ และทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายหากเกิดอุบัติเหตุ โดยมีประกันภัยหลักสองประเภท คือ

(1) ประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance: H&M Insurance) โดยมีขอบเขตครอบคลุมที่สำคัญ อาทิ เหตุเรือชน เหตุโจรกรรมและปล้นสะดมโดยโจรสลัด และอุบัติเหตุอื่นๆ ซึ่งอาจสร้างความเสียหายให้กับตัวเรือและเครื่องจักร ทั้งนี้ เรือของกลุ่มบริษัท โดยส่วนใหญ่มีวงเงินประกันที่คุ้มครองไม่ต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของเรือ

(2) ประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น (Protection and Indemnity Insurance: P&I Insurance) โดยขอบเขตครอบคลุมที่สำคัญ อาทิ เหตุมลพิษจากสินค้า (น้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป และปิโตรเคมี) เหตุเรือชน และอุบัติเหตุอื่นๆ ซึ่งสร้างความเสียหายให้แก่บุคคลอื่นหรือสิ่งแวดล้อม โดยมีวงเงินเอาประกันภัยที่จำกัด โดยกลุ่มบริษัท ได้เข้าสัญญาประกันภัยที่สำคัญ ดังนี้

ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับผลประโยชน์ตาม กรมธรรม์	ระยะเวลาประกันภัย		วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹
ประกันภัยตัวเรือและ เครื่องจักร (H&M Insurance)	บริษัท บริษัทย่อย และกิจการร่วมค้า	กลุ่มบริษัท ผู้รับจ้างเรือ และผู้เช่าเรือ			<ul style="list-style-type: none">เรือชนขนาดเล็ก (ขนาดบรรทุกน้อยกว่า 10,000 เดตเวตตัน) วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหมดประมาณ 42.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 1,437.8 ล้านบาท
			ชื่อเรือ	ระยะเวลาประกันภัย	
			1) เรือชนส่ง ขนาดเล็ก (ขนาดบรรทุกน้อยกว่า 10,000 DWT)		
		เรือสิรินา	1 ปี (13 พฤษภาคม 2560 – 12 พฤษภาคม 2561)		



ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับผลประโยชน์ตาม กรมธรรม์	ระยะเวลาประกันภัย		วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹
			เรือศรีนารา	1 ปี (14 สิงหาคม 2560 – 13 สิงหาคม 2561)	<ul style="list-style-type: none">• เรือขนส่งขนาด Aframax (ขนาดบรรทุกระหว่าง 80,000 - 120,000 DWT) วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหม ประมาณ 34.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 1,194.2 ล้านบาท• เรือ FSU วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหม ประมาณ 137.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 4,702.6 ล้านบาท• เรือ FSO วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหม ประมาณ 14.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 478.9 ล้านบาท• เรือ AWB วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหม ประมาณ ประมาณ 13.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 468.2 ล้านบาท
			เรือศรีภูเก็จ	1 ปี (31 กรกฎาคม 2560 – 30 กรกฎาคม 2561)	
			เรือศรีบ้านดอน	1 ปี (3 กันยายน 2560 – 2 กันยายน 2561)	
			เรือศรีท่าชนะ	1 ปี (24 กรกฎาคม 2560 – 23 กรกฎาคม 2561)	
			เรือสิริกมล	1 ปี (3 เมษายน 2560 - 2 เมษายน 2561)	
			เรือศรีกระบี่	1 ปี (22 มกราคม 2560 – 22 มกราคม 2561)	
			เรือศรีพังงา	1 ปี (9 เมษายน 2560 – 9 เมษายน 2561)	
			เรือศรีท่าทอง	1 ปี (3 กุมภาพันธ์ 2560 – 3 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือศรีตาปี	1 ปี (21 มกราคม 2560 – 20 มกราคม 2561)	
			เรือศรีคีรีขันธ์	1 ปี (25 พฤษภาคม 2560 – 24 พฤษภาคม 2561)	
			เรือศรีดอนสัก	1 ปี (31 กรกฎาคม 2560 – 1 สิงหาคม 2561)	
			เรือสุริยมาศ	1 ปี (20 กันยายน 2560 - 20 กันยายน 2561)	
			2) เรือขนส่ง ประเภท Aframax (ขนาดบรรทุกระหว่าง 80,000 - 120,000 DWT)		
			เรือ Radiant Star	1 ปี (20 กันยายน 2560 - 20 กันยายน 2561)	
			เรือ Northern Pearl	1 ปี (20 กันยายน 2560 - 20 กันยายน 2561)	



ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับผลประโยชน์ตาม กรมธรรม์	ระยะเวลาประกันภัย		วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹
			3) เรือ FSU		
			เรือ Energy Star	1 ปี (20 กันยายน 2560 - 20 กันยายน 2561)	
			เรือ Amity Star	1 ปี (20 กันยายน 2560 - 20 กันยายน 2561)	
			เรือ Fortune Star	1 ปี (20 กันยายน 2560 - 20 กันยายน 2561)	
			เรือ Grace Star	1 ปี (20 กันยายน 2560 - 20 กันยายน 2561)	
			เรือ Jubilee Star	1 ปี (20 กันยายน 2560 - 20 กันยายน 2561)	
			เรือ Northern Star	1 ปี (20 กันยายน 2560 - 20 กันยายน 2561)	
			เรือ Bongkot Star	1 ปี (20 กันยายน 2560 - 20 กันยายน 2561)	
			4) เรือ FSO		
			เรือ Sriracha Eagle	1 ปี (9 พฤษภาคม 2560 - 8 พฤษภาคม 2561)	
			เรือ Southern Pearl	1 ปี (20 กันยายน 2560 - 20 กันยายน 2561)	
			5) เรือ AWB		
			เรือนาวาณี	1 ปี (31 พฤษภาคม 2560 - 30 พฤษภาคม 2561)	
ประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลอื่น (P&I Insurance)	บริษัทฯ บริษัทย่อย และกิจการร่วมค้า	กลุ่มบริษัทฯ และผู้รับจ้างเรือ			● เรือขนส่งขนาดเล็ก (ขนาดบรรทุกน้อยกว่า 10,000 เดตเวตตัน)
		ชื่อเรือ	ระยะเวลาประกันภัย		
		1) เรือขนส่ง ขนาดเล็ก (ขนาดบรรทุกน้อยกว่า 10,000 DWT)			



ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับผลประโยชน์ตาม กรมธรรม์	ระยะเวลาประกันภัย		วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹
			เรือสิรินา	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	<div>วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 17,074.2 ล้านบาท</div> <div><div>● เรือขนส่งขนาด Aframax (ขนาดบรรทุกระหว่าง 80,000 - 120,000 DWT)</div><div>■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีมลพิษจากสินค้า</div><div>วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 1,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 34,148.3 ล้านบาท</div><div>■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีเกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารเรือ/พนักงานประจำเรือ</div><div>วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 3,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 102,444.9 ล้านบาท หรือ แล้วแต่จำนวนซึ่งกำหนดไว้ในสัญญาประกันภัย</div><div>■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีสงคราม</div><div>วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 17,074.2 ล้านบาท</div></div> <div>● เรือ FSU</div>
			เรือศรีนารา	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือศรีภูเก็ต	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือศรีบ้านดอน	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือศรีท่าชนะ	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือสิริกมล	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือศรีกระบี่	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือศรีพังงา	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือศรีท่าทอง	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือศรีตาปี	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือศรีคีรีขาด	1 ปี (25 พฤษภาคม 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือศรีดอนสัก	1 ปี (20 กรกฎาคม 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือภูริมาศ	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			2) เรือขนส่ง ประเภท Aframax (ขนาดบรรทุกระหว่าง 80,000 - 120,000 DWT)		



ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับผลประโยชน์ตาม กรมธรรม์	ระยะเวลาประกันภัย		วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹
			เรือ Radiant Star	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	<ul style="list-style-type: none">วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีมัลพิชจากสินค้า วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 1,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 34,148.3 ล้านบาทวงเงินประกันภัยของเรือในกรณีเกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารเรือ/พนักงานประจำเรือ วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 3,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 102,444.9 ล้านบาท หรือ แล้วแต่จำนวนซึ่งกำหนดไว้ในสัญญาประกันภัยวงเงินประกันภัยของเรือในกรณีสงคราม^{1/2} วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 500.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 17,074.2 ล้านบาท● เรือ FSO<ul style="list-style-type: none">วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีมัลพิชจากสินค้า วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 1,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 34,148.3 ล้านบาท
			เรือ Northern Pearl	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			3) เรือ FSU		
			เรือ Energy Star	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือ Amity Star	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือ Fortune Star	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือ Grace Star	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือ Jubilee Star	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือ Northern Star	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือ Bongkot Star	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			4) เรือ FSO		
			เรือ Sriracha Eagle	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			เรือ Southern Pearl	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	
			5) เรือ AWB		
			เรือนวธานี	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2560 - 20 กุมภาพันธ์ 2561)	



ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับผลประโยชน์ตาม กรมธรรม์	ระยะเวลาประกันภัย	วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹
				<ul style="list-style-type: none">■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีเกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารเรือ/พนักงานประจำเรือ วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 3,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 102,444.9 ล้านบาท หรือ แล้วแต่จำนวนซึ่งกำหนดไว้ในสัญญาประกันภัย■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีสงคราม วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำ²ประมาณ 500.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 17,074.2 ล้านบาท● เรือ AWB วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำ ประมาณ 500.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 17,074.2 ล้านบาท

หมายเหตุ : /1 คำนวณด้วยอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราจากธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 29 ธันวาคม 2560 เท่ากับ 32.8472 บาทต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ

/2 ประกันภัยคุ้มครองสำหรับเรือบางลำที่มีความเสี่ยงในกรณีดังกล่าว



4.5 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ก่อให้เกิดประโยชน์ และสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อเสริมสร้างความมั่นคง และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการลงทุนดังต่อไปนี้เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน

1. ธุรกิจที่จะลงทุนนั้นเป็นธุรกิจที่มีศักยภาพในการทำรายได้ และทำได้อย่างสม่ำเสมอ มีการจัดทำประเมินความเสี่ยงของโครงการและผ่านการวิเคราะห์ความเป็นไปได้แล้ว
2. ธุรกิจที่จะลงทุนมีกระแสเงินสดเพียงพอที่จะจ่ายชำระภาระหนี้ และดอกเบี้ย
3. บริษัทฯ จะจัดให้มีผู้บริหารและบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ในการทำธุรกิจนั้นๆ
4. บริษัทฯ ต้องไม่ลงทุนในธุรกิจที่ผิดกฎหมายหรือศีลธรรม
5. การลงทุนดังกล่าวผ่านการพิจารณาอนุมัติจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือคณะกรรมการบริหาร หรือคณะกรรมการบริษัท หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นตามกฎหมาย ระเบียบ หรือข้อบังคับบริษัทฯ แล้วแต่กรณี
6. บริษัทฯ จะลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลและสนับสนุนกิจการสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียมในทะเลเป็นหลัก หากมีการลงทุนประเภทอื่นๆ จะต้องได้รับการอนุมัติจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการบริษัท หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นตามกฎหมาย ระเบียบ หรือข้อบังคับบริษัทฯ แล้วแต่กรณี

ทั้งนี้ ในการกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมนั้น บริษัทฯ จะส่งตัวแทนของบริษัทฯ เข้าเป็นกรรมการในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทดังกล่าว โดยตัวแทนดังกล่าวอาจเป็นประธานกรรมการ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร กรรมการ ผู้บริหารระดับสูง หรือบุคคลใดๆ ซึ่งมีคุณสมบัติและประสบการณ์เหมาะสมในธุรกิจที่บริษัทฯ เข้าลงทุน โดยปราศจากผลประโยชน์ขัดแย้งกับธุรกิจของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมเหล่านั้น ทั้งนี้ ตัวแทนของบริษัทฯ จะต้องบริหารและจัดการธุรกิจของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมตามระเบียบและกฎเกณฑ์ซึ่งกำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อย และ/หรือบริษัทร่วมนั้นๆ



4.6 รายละเอียดสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจที่สำคัญ

ลักษณะของสัญญา	ระยะเวลา (โดยประมาณ)	การต่ออายุ สัญญา	การเลิกสัญญา	เงื่อนไขที่สำคัญ
1. สัญญาบริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปทางเรือ (Floating Storage Unit: FSU) ("เรือ FSU") (ส่วนใหญ่ให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันแก่ลูกค้า ซึ่งเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนจัดตั้งในสาธารณรัฐสิงคโปร์ โดยให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันผ่าน Nathalin Shipping Pte. Ltd. ("NSSG"))	6 – 12 เดือน	สัญญาส่วนใหญ่กำหนดว่า ก่อนครบกำหนดระยะเวลาตามสัญญาเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 60 วัน ลูกค้าอาจแสดงเจตนาต่ออายุสัญญาโดยส่งหนังสือแจ้งต่ออายุสัญญาไปยัง NSSG ได้	สัญญาสามารถบอกเลิกได้ตามเหตุต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในสัญญา ซึ่งรวมถึงในกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้แต่งตั้งผู้ชำระบัญชี หรือผู้พิทักษ์ทรัพย์ หรือบุคคลใด ๆ อันทำหน้าที่ในการจัดการทรัพย์สินไม่ว่าทั้งหมด หรือบางส่วนให้แก่เจ้าหนี้ หรือตกเป็นบุคคลล้มละลาย หรืออยู่ในฐานะที่ไม่อาจจะชำระหนี้ได้ คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งอาจบอกเลิกสัญญาได้	สัญญาส่วนใหญ่กำหนดว่า <ul style="list-style-type: none"> - NSSG ตกลงให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันโดยเรือ FSU แก่ลูกค้า โดยสัญญาจะกำหนดปริมาณการจัดเก็บน้ำมันไว้ในแต่ละสัญญา - NSSG ตกลงเรียกเก็บค่าบริการเรือ FSU จากการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป (Storage Fee) และค่าบริการอื่นที่เกี่ยวข้องจากลูกค้า เช่น Inter-Tank Transfer และ Blending by Air-Agitation เป็นต้น - NSSG รับรองว่า NSSG เป็นผู้มียุติสิทธิในการนำเรือ FSU ออกให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันแก่ลูกค้า และเรือ FSU ที่ให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันตามสัญญาบริการเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดโดยสถาบันการจัดชั้นเรือ (The International Association of Classification Societies: IACS) - NSSG จะถือว่าได้รับมอบสินค้าที่ขนส่งเมื่อสินค้าที่ขนส่งได้ถูกส่งผ่านท่อเชื่อม (Connecting flange) จากเรือของลูกค้าไปยังเรือ FSU - NSSG ตกลงจัดให้มีการประกันภัยความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งตลอดระยะเวลาให้บริการเรือดังกล่าว ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการประกันภัยความเสียหายของสินค้าจากภัยอันตรายต่อความชำรุดของสินค้าจากการเดินเรือตามปกติ



ลักษณะของสัญญา	ระยะเวลา (โดยประมาณ)	การต่ออายุ สัญญา	การเลิกสัญญา	เงื่อนไขที่สำคัญ
				<ul style="list-style-type: none"> - ลูกค้ายังคงเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในสินค้าที่ขนส่งตลอดระยะเวลาการขนส่งสินค้า - ลูกค้านัดตกลงแต่งตั้งผู้ตรวจสอบอิสระเพื่อทำหน้าที่ในการตรวจสอบด้านปริมาณและคุณภาพในการขนถ่ายสินค้า (loading) และการปล่อยสินค้าออก (discharge) โดยลูกค้าจะเป็นผู้รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายสำหรับการแต่งตั้งผู้ตรวจสอบอิสระ - ลูกค้านัดตกลงเป็นผู้รับผิดชอบภาระการที่เกี่ยวกับสินค้าที่ขนส่งแต่เพียงผู้เดียว - ลูกค้าไม่สามารถโอนสิทธิหน้าที่ หรือนำเรือ FSU ตามสัญญาออกให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทางเรือแก่บุคคลภายนอกอีกทอดหนึ่งได้ เว้นแต่ได้รับความยินยอมจาก NSSG
2. สัญญาบริการขนส่งสินค้าทางเรือแบบกำหนดระยะเวลา (Time Charter)	4 - 6 เดือน	-	<p>สัญญาส่วนใหญ่กำหนดว่า ลูกค้าอาจแสดงเจตนาบอกเลิกสัญญาไปยัง NSSG ในฐานะเจ้าของเรือได้ โดยการส่งหนังสือบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษร หากปรากฏว่าเกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ลูกค้าไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือได้ (Off-hire period) - เรือที่ให้บริการขนส่งตามสัญญาหายไป - เรือที่ให้บริการขนส่งตามสัญญาถูกควบคุมโดยเจ้าหน้าที่อื่นเนื่องมาจากการดำเนินการตามกฎหมาย หรือการกระทำผิดกฎระเบียบ 	<p>สัญญาส่วนใหญ่ระบุสินค้าที่ขนส่งและระบุพื้นที่ขนส่ง (Trading area) อย่างชัดเจน และกำหนดเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตลอดระยะเวลาของสัญญาห้ามมิให้มีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ โครงสร้างเรือ ธงชาติประจำเรือ การลงทะเบียนจัดชั้นเรือ (classification) รวมถึงห้ามเปลี่ยนแปลงบริษัทซึ่งทำหน้าที่จัดการเรือ เว้นแต่ได้รับความยินยอมจากลูกค้า - NSSG มีหน้าที่จัดทำรายงานอุบัติเหตุทางเรือ และทางสิ่งแวดล้อมให้แก่ลูกค้าเป็นรายเดือน - NSSG ต้องตรวจสอบการดำเนินงานต่าง ๆ ภายใต้



ลักษณะของสัญญา	ระยะเวลา (โดยประมาณ)	การต่ออายุ สัญญา	การเลิกสัญญา	เงื่อนไขที่สำคัญ
				<p>สัญญาฉบับนี้ เช่น การทำงานของผู้ควบคุมเรือ เจ้าหน้าที่ประจำเรือ หรือลูกเรือ ว่าเป็นไปตามกฎหมายที่บังคับใช้หรือไม่ โดยการตรวจสอบดังกล่าวให้เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ที่มีการส่งมอบเรือและตลอดระยะเวลาการให้บริการขนส่งทางเรือ</p> <ul style="list-style-type: none"> - NSSG ตกลงว่า สัญญาจ้างงานสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำเรือ และลูกเรือนั้น เป็นไปตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่บังคับใช้กับเรือ - ลูกค้านำเรือตามสัญญาออกให้บริการขนส่งแก่บุคคลภายนอกอีกทอดใด อย่างไรก็ตาม ลูกค้ายังคงมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามสัญญาต่อ NSSG ทั้งนี้ หากลูกค้าต้องการโอนสิทธิตามสัญญากับบุคคลใด ๆ ลูกค้าจะต้องได้รับความยินยอมจาก NSSG ก่อน
3. สัญญาว่าจ้างตัวแทนในประเทศมาเลเซียเพื่อดำเนินการขออนุญาตเดินเรือในนาม Nathalin Shipping Pte. Ltd. (Ship-to-Ship Transfer License Service Agreement)	2 ปี	คู่สัญญาอาจตกลงต่ออายุสัญญา Ship-to-Ship Transfer License Service Agreement ฉบับนี้ออกไปเมื่อปรากฏว่าตัวแทนในประเทศมาเลเซียได้รับอนุญาตจากหน่วยงานของรัฐใน	<p>สัญญาส่วนใหญ่กำหนดว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> - NSSG มีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้โดยส่งหนังสือบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังตัวแทนเมื่อเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - หน่วยงานของรัฐในประเทศมาเลเซียที่เกี่ยวข้อง ยกเลิกการอนุญาตให้ตัวแทนประกอบกิจการเรือ FSU ตามสัญญา - ตัวแทนดำเนินการใด ๆ อันเป็นการผิดสัญญา - ตัวแทน มีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้โดยส่งหนังสือบอกกล่าวเป็น 	<ul style="list-style-type: none"> - NSSG ตกลงว่าจ้างตัวแทนในประเทศมาเลเซียซึ่งได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการเรือ FSU ในประเทศมาเลเซีย และเป็นผู้ดำเนินการติดต่อหน่วยงานราชการของประเทศมาเลเซียที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ NSSG สามารถเดินเรือขนส่งน้ำมันในประเทศมาเลเซียตามพื้นที่ที่หน่วยงานของรัฐได้ให้อนุญาตไว้ ทั้งนี้ เรือ FSU ซึ่งใช้ในการเดินเรือเป็นเรือตามที่ NSSG กำหนด - ตัวแทนเป็นผู้ดำเนินการติดต่อขออนุญาตนำเรือเทียบท่าและออกจากท่า และขนสินค้าลง



ลักษณะของสัญญา	ระยะเวลา (โดยประมาณ)	การต่ออายุ สัญญา	การเลิกสัญญา	เงื่อนไขที่สำคัญ
		ประเทศไทย มาเลเซียให้ ประกอบ กิจการเดินเรือ FSU ต่อไปอีก ระยะเวลาหนึ่ง	ลายลักษณ์อักษรไปยัง NSSG เมื่อเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์ หนึ่ง ดังนี้ - NSSG ผิดนัดไม่ชำระ ค่าธรรมเนียมในการ ดำเนินการตามสัญญา ตามที่กำหนดไว้ใน สัญญา หรือ - NSSG ดำเนินการใด ๆ อันเป็นการผิดสัญญา	หรือขึ้นจากเรือ (Loading) รวมถึงจัดเตรียมเอกสารเรื่อง ต่าง ๆ เช่น การศุลกากร, ด้าน ตรวจอาชีวอนามัย, ด้านตรวจ คนเข้าเมือง กับหน่วยงาน ราชการในประเทศมาเลเซีย ใน นามของ NSSG - ตัวแทนมีหน้าที่ในการให้ คำแนะนำทางด้านภาษี หรือ กฎหมายท้องถิ่น กับ NSSG - คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายไม่อาจโอน สิทธิ และ/หรือ หน้าที่ ตาม สัญญาให้แก่บุคคลภายนอกได้ เว้นแต่ได้รับความยินยอมจาก คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

4.7 สัญญาเงินกู้ที่สำคัญ

สัญญา	สัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อเป็นเงินทุนสำหรับการซื้อเรือ ที่ดินและปรับปรุงอาคาร เพื่อการประกอบธุรกิจของกลุ่มบริษัท
คู่สัญญา	บริษัท และบริษัทย่อย กับธนาคารพาณิชย์
วงเงินกู้ยืมระยะยาวที่สำคัญ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท วงเงินกู้รวม 90.78 ล้านดอลลาร์ และ 931 ล้านบาท ครบกำหนดชำระงวดสุดท้ายเดือนตุลาคม 2565 NTL วงเงินกู้รวม 1,705.96 ล้านบาท ครบกำหนดชำระงวดสุดท้ายเดือนมิถุนายน 2567 SHT วงเงินกู้รวม 79.9 ล้านดอลลาร์ ครบกำหนดชำระงวดสุดท้ายเดือนมีนาคม 2567
เงื่อนไขเงินกู้ที่สำคัญ (Loan Covenants)	<p>ในแต่ละสัญญาเงินกู้มีเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ให้ผู้กู้ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ DSCR¹ (Debt Service Coverage Ratio) ไว้ในอัตราส่วนไม่น้อยกว่า 1.0 - 1.2 เท่า (แล้วแต่ธนาคาร) ผู้กู้จะไม่ก่อภาระผูกพันใดๆ โดยการกู้ยืมหรือค้ำประกันบุคคลใดๆ จนทำให้อัตราส่วนของหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น D/E² (Debt to Equity Ratio) ของผู้กู้ เกินกว่าอัตราส่วนที่กำหนด (อัตราส่วนที่กำหนดแล้วแต่วงเงินกู้และธนาคาร) อยู่ในช่วงระหว่าง 2.0 – 6.5 เท่า แต่ทั้งนี้ Debt to Equity Ratio จะต้องไม่ต่ำกว่าศูนย์ ทั้งนี้ โดยให้นับรวมเงินกู้ยืมจากกรรมการ/บริษัทที่เกี่ยวข้อง และเงินให้กู้ยืมแก่กิจการ/บริษัทที่เกี่ยวข้องสุทธิ รวมเป็นส่วนของทุนด้วย ในกรณีที่ผู้กู้และโครงการของผู้กู้ไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้ทันตามกำหนดระยะเวลา หรือไม่ สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายก่อสร้าง และค่าดำเนินการอื่นๆ (Cost Overrun) ให้เป็นไปตามแผนการที่ผู้กู้ได้เสนอไว้ต่อผู้ให้กู้ ผู้กู้จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบลงทุนในส่วนนี้เอง เพื่อให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยไม่มีผลผูกพันในการที่ผู้ให้กู้จะต้องให้การสนับสนุนเงินสินเชื่อเพิ่มเติมแก่ผู้กู้อีกแต่อย่างใด



	<ul style="list-style-type: none"> ■ ในกรณีที่ผู้กู้ขาดสภาพคล่องในการลงทุนต่อเรือ และ/หรือการชำระเงินคืนเงินกู้ให้แก่ผู้ให้กู้ และ/หรือเกิด Cost Overrun อย่างใดอย่างหนึ่ง ผู้กู้จะต้องจัดหาเงินทุนจากการเพิ่มทุน และ/หรือการกู้ยืมเงินจากกรรมการ หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยกรณีกู้ยืมเงินจากกรรมการ หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ผู้กู้จะต้องไม่ชำระคืนเงินกู้ยืมกรรมการหรือบริษัทในเครือที่เกี่ยวข้อง จนกว่าผู้กู้จะได้ชำระเงินให้แก่ผู้ให้กู้จนครบถ้วน โดยให้เงินกู้ยืมกรรมการ หรือบริษัทในเครือที่เกี่ยวข้องไว้เป็นหนี้ลำดับรอง (Subordinated Debt) ■ ผู้กู้จะต้องแจ้งให้สถาบันการเงินทราบเป็นลายลักษณ์อักษรทันที เมื่อเกิดข้อพิพาทหรือคดีใดๆ ■ ผู้กู้จะต้องแจ้งให้ผู้ให้กู้ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน เมื่อผู้กู้จะจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นของผู้กู้ ทั้งนี้ ผู้กู้สามารถจ่ายเงินปันผลได้ตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้ 1) การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวต้องไม่กระทบต่อความสามารถในการชำระหนี้ของผู้กู้ และ 2) ไม่มีเหตุผิดนัดเกิดขึ้น ผู้กู้ต้องไม่ทำการโอน ขาย ให้เช่า จำหน่าย หรือ ก่อให้เกิดภาระติดพันใดๆ กับทรัพย์สินที่เป็นหลักประกัน (เรือของแต่ละวงเงินกู้) ของผู้กู้ เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการค้ำประกันของผู้กู้ หรือเป็นการจำหน่ายทรัพย์สินที่เสื่อมสภาพอันเนื่องมาจากลักษณะหรือสภาพของทรัพย์สินนั่นเอง ■ ผู้กู้จะต้องโอนสิทธิหนังสือค้ำประกันให้แก่ผู้ให้กู้ ในกรณีที่ผู้กู้ต่อเรือ เปิดหนังสือค้ำประกันมาให้กับผู้ให้กู้ ภายใน 14 วัน หลังจากเบิกรับเงินกู้ในแต่ละงวด ■ ในกรณีที่ผู้กู้มีการซื้อเรือเพิ่มเติมต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้ให้กู้ก่อน ■ ผู้กู้จะต้องนำเงินรายได้ที่ได้รับจากเรือที่เป็นหลักประกันกับผู้ให้กู้มาฝากเข้าบัญชีเงินฝากของผู้ให้กู้ที่เปิดไว้กับผู้ให้กู้ และมอบสิทธิที่จะถอนเงินจากบัญชีเงินฝากดังกล่าวไว้เป็นประกันในการชำระหนี้กับผู้ให้กู้ หรือยินยอมให้ผู้กู้มีสิทธิหักเงินในบัญชีเงินฝากดังกล่าวมาชำระหนี้แก่ผู้ให้กู้เมื่อหนี้ครบกำหนดชำระได้ทันที (Pledge and Assignment of Accounts) ■ ผู้กู้จะต้องทำประกัน Hull & Machinery (All Risks) และ Protection & Indemnity Insurance รวมทั้งประกันภัยอื่นที่จำเป็น โดยยกผลประโยชน์จากประกันภัยเรือทั้งหมดให้ผู้ให้กู้ ตลอดระยะเวลาการมีผลใช้บังคับของสัญญากู้ยืมเงิน ยกเว้น Protection & Indemnity Insurance ที่ทางบริษัทประกันชำระค่าสินไหมทดแทนให้กับบุคคลที่ 3 แต่ทั้งนี้ หากผู้กู้ให้บริการเดินเรือในพื้นที่เสี่ยงต่อภาวะสงครามและ Privacy ตามประกาศของ Lloyd's Register ผู้กู้จะต้องทำประกันภัย Wars และ Privacy Insurance เพิ่มเติมด้วย ■ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในเรื่องดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ผู้มีอำนาจกระทำการแทน หรืออำนาจของผู้มีอำนาจกระทำการแทนของผู้กู้ หรือ - แก้วหนังสือบริคณห์สนธิ หรือแก้ไขข้อบังคับ หรือตราประทับ <p>ผู้กู้จะต้องแจ้งให้ธนาคารทราบเป็นลายลักษณ์อักษรภายใน 15 วัน นับจากวันเปลี่ยนแปลง พร้อมทั้งแนบเอกสารประกอบการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว</p>
--	---

หมายเหตุ :

- 1 DSCR คำนวณจาก กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย, ภาษีเงินได้, ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA)หารด้วย (ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระในงวดบัญชีนั้น (CPLTD) รวมดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ทั้งระยะยาวและระยะสั้น)
- 2 D/E คำนวณจาก (หนี้สินรวม ลบ ด้วยเงินกู้ยืมจากกรรมการ/บริษัทที่เกี่ยวข้อง) หารด้วย (ส่วนของทุน บวกเงินกู้ยืมจากกรรมการ/บริษัทที่เกี่ยวข้อง ลบเงินให้กู้ยืมแก่กรรมการ/บริษัทที่เกี่ยวข้อง)



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมิได้เป็นคู่ความหรือคู่กรณีในคดีหรือข้อพิพาททางกฎหมายใด ๆ ที่ยังไม่สิ้นสุดที่อาจส่งผลกระทบต่อสินทรัพย์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่มีจำนวนสูงเกินกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 รวมทั้งคดีที่มีผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อยอย่างมีนัยสำคัญ และคดีอื่นที่มีได้เกิดจากการประกอบธุรกิจโดยปกติของบริษัทฯ และบริษัทย่อย



6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่นๆ

6.1 ข้อมูลทั่วไป

ชื่อบริษัทที่ออกหลักทรัพย์	บริษัท ปริมา มารีน จำกัด (มหาชน)
ชื่อบริษัทภาษาอังกฤษ	Prima Marine Public Company Limited
ชื่อย่อ	PRM
เลขทะเบียนบริษัท	0107560000141
กลุ่มอุตสาหกรรม	บริการ
หมวดธุรกิจ	ขนส่งและโลจิสติกส์
ประเภทธุรกิจ	ประกอบกิจการการให้บริการและสนับสนุนขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมันกึ่งสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลวและปิโตรเคมีอย่างครบวงจร แบ่งเป็น 4 หมวดธุรกิจ ดังนี้ 1. ธุรกิจเรือขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมันกึ่งสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว 2. ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป (Floating Storage Unit) 3. ธุรกิจเรือขนส่งที่ให้การสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล (Offshore Support Vessel) 4. ธุรกิจการบริหารจัดการเรือ (Ship Management)
ทุนจดทะเบียน	2,500,000,000 บาท ประกอบด้วยหุ้นสามัญ 2,500,000,000 หุ้น มูลค่ารวม 2,500,000,000 บาท
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	2,500,000,000 บาท ประกอบด้วยหุ้นสามัญ 2,500,000,000 หุ้น มูลค่ารวม 2,500,000,000 บาท
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	1.00 บาทต่อหุ้น
วันที่เข้าซื้อขายวันแรก	14 กันยายน 2560
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนบางนา-ตราด แขวงบางนา เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260 ประเทศไทย โทรศัพท์ 0-2016-0190-4 โทรสาร 0-2016-0199 เว็บไซต์ www.primamarine.co.th
ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์	โทรศัพท์ 0-2016-0190-4 ต่อ 610 โทรสาร 0-2016-0199 อีเมล prima-ir@primamarine.co.th
สำนักกำกับดูแลการปฏิบัติงานและเลขานุการบริษัท	โทรศัพท์ 0-2016-6596 โทรสาร 0-2016-0199 อีเมล cp_cs@primamarine.co.th
บุคคลอ้างอิง	
■ นายทะเบียนหลักทรัพย์	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ชั้น 1 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์ 0-2009-9999 โทรสาร 0-2009-9991
■ ผู้สอบบัญชี	บริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์ คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด อาคารบางกอกซิตีทาวเวอร์ ชั้น 15 179/74-80 ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์ 0-2286-9999