

Several thin, parallel white lines are drawn diagonally across the green background, starting from the bottom left and extending towards the top right.

ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

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

1) ธุรกิจเรือขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมันกึ่งสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว (“ธุรกิจเรือขนส่ง”)

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์ แก่ลูกค้าที่ทำธุรกิจโรงกลั่นน้ำมัน และผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่เพื่อขนส่งสินค้าไปสู่จุดหมายปลายทางที่ลูกค้ากำหนด โดยให้ความสำคัญด้านความปลอดภัย ชีวิตอนามัย และสิ่งแวดล้อม การควบคุมคุณภาพผลิตภัณฑ์ ตามที่ลูกค้ากำหนดโดยไม่ให้มีการปนเปื้อน และไม่ให้คุณสมบัติทางเคมีของผลิตภัณฑ์ ที่ขนส่งเปลี่ยนแปลงไป รวมถึงการขนส่งที่ตรงต่อเวลา (Punctuality) อีกด้วย โดยธุรกิจเรือขนส่งฯ แบ่งเป็นธุรกิจเรือขนส่งฯ ในประเทศ และธุรกิจเรือขนส่งฯ ระหว่างประเทศ

2) ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป (“ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU”)

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าแบบลอยน้ำ (Floating Storage Unit, FSU) โดยใช้เรือที่มีถังจัดเก็บสินค้าขนาดใหญ่ (“เรือ FSU”) เป็นสถานที่จัดเก็บ ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ มีหน้าที่ในการเก็บรักษาสินค้าของลูกค้าให้ยังคงคุณภาพ คุณสมบัติ และปริมาณตามที่ลูกค้ากำหนดในระยะเวลาที่ตกลงกันไว้ และยังให้บริการผสมน้ำมัน (Blending) บนเรือตามชนิดน้ำมัน (Specification) ที่ลูกค้าต้องการเพื่อกระจายสินค้าส่งต่อไปแก่ลูกค้ารายอื่นในภูมิภาค โดยเป็นไปตามกฎข้อบังคับของกฎหมาย

3) ธุรกิจเรือขนส่งที่ให้การสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล (“ธุรกิจเรือ Offshore”)

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการเรือสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมทางกลางทะเลแก่ลูกค้า ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทสำรวจและผลิตน้ำมันกลางทะเล โดยกลุ่มธุรกิจที่ให้บริการ ได้แก่ ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบสำหรับแท่นขุดเจาะน้ำมัน (Floating Storage and Offloading Unit, FSO) (“เรือ FSO”) ธุรกิจเรือขนส่งและที่พักรักษาสำหรับพนักงานประจำแท่นขุดเจาะน้ำมัน (Accommodation Work Barge, AWB) เป็นต้น

4) ธุรกิจบริหารจัดการเรือ (“ธุรกิจบริหารเรือ”)

การบริหารจัดการเรือ เป็นส่วนสำคัญของการดำเนินธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทฯ โดยมีขอบเขตงานหลักประกอบด้วย การบังคับและการควบคุมการเดินเรือ การจัดหาคนประจำเรือ (Crew) การจัดการฝึกอบรมและดูแลด้านสุขภาพและความปลอดภัยของคนประจำเรือ การบำรุงรักษาตัวเรือ เครื่องยนต์ และเครื่องมือและอุปกรณ์ การดำเนินการด้านใบอนุญาตและเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานราชการ เป็นต้น

1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม และกลยุทธ์ในการดำเนินงานของบริษัท

วิสัยทัศน์

“กลุ่มบริษัทฯ จะเป็นองค์กรชั้นนำด้านธุรกิจการขนส่งทางทะเลและสนับสนุนกิจการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเลอย่างครบวงจรในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีความเป็นเลิศด้านการปฏิบัติงานและให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้ากลางทะเลอย่างเป็นที่ไว้วางใจ เป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และตอบสนองต่อความพึงพอใจของลูกค้า”

พันธกิจ

- กลุ่มบริษัทฯ จะเป็นองค์กรชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ ด้านพาณิชย์นาวีและโลจิสติกส์ ตลอดจนสนับสนุนงานกิจการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเล
- กลุ่มบริษัทฯ จะขยายตลาดให้ครอบคลุมภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกในการขนส่งผลิตภัณฑ์เคมี ปิโตรเลียม ก๊าซปิโตรเลียมเหลว และโลจิสติกส์ ตลอดจนสนับสนุนงานกิจการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเลให้ครบวงจร
- กลุ่มบริษัทฯ จะขยายการลงทุนในรูปแบบการร่วมทุนกับกลุ่มธุรกิจผู้มีความชำนาญในแต่ละสาขา เพื่อการเติบโตแบบยั่งยืน
- กลุ่มบริษัทฯ จะมุ่งเน้นการพัฒนาความสามารถของพนักงาน ส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ด้วยบรรยากาศการทำงานที่เป็นสุข บนพื้นฐานแห่งความเชื่อมั่นระหว่างกัน
- กลุ่มบริษัทฯ จะเป็นองค์กรที่สร้างผลตอบแทนที่เป็นธรรม ตอบสนองกับแผนการลงทุนที่วางไว้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีระบบบริหารจัดการที่มีมาตรฐาน และดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน
- กลุ่มบริษัทฯ จะมุ่งเน้นหลักการทำกับคู่ค้าเชิงธุรกิจที่ดี และยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

วัตถุประสงค์และเป้าหมายการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ

ด้วยความมุ่งมั่นในการประกอบธุรกิจให้บริการและขนส่งโดยเรืออย่างครบวงจรของกลุ่มบริษัทฯ เพื่อสร้างผลกำไรอย่างยั่งยืนทั้งที่เป็นรูปธรรมและนามธรรมให้เกิดแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกราย กลุ่มบริษัทฯ จึงตั้งมั่นและทุ่มเทใจด้วยมีวัตถุประสงค์และเป้าหมายการดำเนินงานของกลุ่มเพียงหนึ่งเดียว นั่นคือ “การดูแลเอาใจใส่ผู้มีส่วนได้เสียทุกรายเพื่อสร้างความยั่งยืนอย่างแท้จริง” โดยถือหลักคติพจน์ “ดำเนินงานโดยเห็นแก่ส่วนรวมเป็นสำคัญ” ด้วยเหตุนี้ เมื่อส่วนรวม ชุมชน สังคมเจริญก้าวไกล กลุ่มบริษัทฯ ซึ่งเป็นชิ้นส่วนหนึ่งของสังคมย่อมเติบโตอย่างมีคุณค่าและดำเนินธุรกิจมั่นคงเช่นกัน

กลยุทธ์ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ

เพื่อการดำเนินงานให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุดอันจะสร้างผลสัมฤทธิ์ที่คุ้มค่าและก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกราย กลุ่มบริษัทฯ ได้กำหนดทิศทางและนโยบายการดำเนินงานเชิงกลยุทธ์ โดยแบ่งเป็น 2 ประเด็นสำคัญ อันได้แก่กลยุทธ์ด้านการให้บริการ และกลยุทธ์ทางการตลาด โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. กลยุทธ์ด้านการให้บริการ

กลุ่มบริษัทฯ มีการวางแผนการให้บริการแก่ลูกค้าในแต่ละประเภทธุรกิจ เพื่อครอบคลุมความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า ทั้งทางด้านคุณภาพด้านการปฏิบัติงานและด้านการให้บริการ โดยมีองค์ประกอบของกลยุทธ์ดังนี้

(1) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการให้บริการแบบครบวงจร (One-stop Service)

เนื่องจากธุรกิจเรือขนส่งฯ ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ธุรกิจเรือ Offshore และธุรกิจบริหารเรือ เป็นธุรกิจที่ต้องอาศัยความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง เพราะมีความซับซ้อนในการดำเนินงานและมีกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด กลุ่มบริษัท จึงมุ่งเน้นเป็นศูนย์กลางการให้บริการแบบครบวงจร โดยมีองค์ประกอบการให้บริการ คือ ให้คำแนะนำในการจัดหาเรือที่เหมาะสมกับประเภทสินค้าที่ลูกค้ามีความต้องการจะทำการขนส่ง ตลอดจนอำนวยความสะดวกในด้านข้อมูลของเมืองท่าต่าง ๆ พร้อมทั้งคัดสรรคนประจำเรือให้ตรงกับความต้องการของผู้เช่าและลูกค้า ให้เป็นไปตามมาตรฐานและมีประสิทธิภาพตามข้อกำหนดสากล รวมถึงการให้คำแนะนำในเรื่องกลยุทธ์การบริหารค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของลูกค้าในการขนส่งที่ทำให้ลูกค้าเกิดประสิทธิภาพทางด้านต้นทุนการขนส่งสินค้าและควบคุมคุณภาพ การบริการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทั้งแก่ชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม

■ มุ่งเน้นการให้บริการด้วยกองเรือซึ่งมีคุณภาพ

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

■ มุ่งเน้นการบริหารเรือด้วยความเชี่ยวชาญ

จากประสบการณ์กว่า 30 ปี ในการให้บริการขนส่งน้ำมันหลากหลายประเภท ตลอดจนสินค้าปิโตรเคมีเหลวและก๊าซปิโตรเลียม สิ่งเหล่านี้ได้สร้างประสบการณ์ต่าง ๆ มากมาย จนกลุ่มบริษัทเชื่อมั่นว่า กลุ่มบริษัทมีบุคลากรที่มีประสบการณ์และความสามารถเพียงพอที่จะให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้ากลางทะเลแก่ลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย บนพื้นฐานของกฎหมาย ข้อกำหนด และกฎข้อบังคับต่าง ๆ เช่น (1) กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องขององค์การในประเทศ (2) กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของประเทศที่เรือของกลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจ (3) อนุสัญญาหลักต่าง ๆ ซึ่งกำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization (IMO)) และ (4) แนวทางและข้อกำหนดใน Ship Inspection Report Program (SIRE) ของ Oil Companies International Marine Forum ("OCIMF") เป็นต้น

จากที่กล่าวมาข้างต้น กองเรือของกลุ่มบริษัทได้รับการรับรองจากกรมเจ้าท่าในเรื่องการได้มาตรฐานตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในด้านความปลอดภัย ด้านการป้องกันมลภาวะจากเรือ และด้านคนประจำเรือ ส่วนในด้านควบคุมคุณภาพและความพร้อมในการปฏิบัติการเดินเรืออย่างมีประสิทธิภาพ และกองเรือของกลุ่มบริษัทยังได้รับการรับรองจากสมาคมจัดชั้นเรือ (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 และเพิ่มคุณสมบัติ

ของคนประจำเรือของกลุ่มบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ อาทิ การฝึกอบรมและเปลี่ยนประกาศนียบัตรของคนประจำเรือของกลุ่มบริษัท จาก SCTW 1995 เป็น SCTW 2010 ให้เป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

- มุ่งเน้นการควบคุมคุณภาพของการให้บริการอย่างเคร่งครัด

กลุ่มบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการควบคุมคุณภาพของบริการอย่างสูงสุด ซึ่งจะส่งผลต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติงานเรือและสินค้า รวมทั้งให้เป็นไปตามกำหนดเวลาที่ลูกค้าต้องการ โดยบริษัทฯ มีความเข้มงวดต่อพนักงานประจำเรือให้ปฏิบัติตามขั้นตอนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และดำเนินการตรวจสอบประสิทธิภาพและสภาพเรือให้อยู่ในสภาพที่ดีอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนการให้คำปรึกษาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือ ได้แก่ การให้คำปรึกษาด้านการปฏิบัติงานสินค้าและงานเทคนิคของเรือ และการดำเนินการด้านเอกสารกับองค์กรควบคุมของรัฐและเอกชน เพื่อสามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้อย่างปลอดภัยตรงต่อเวลา และไม่มีมีความผิดพลาดในการขนส่ง

(2) กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นสร้างบุคลากรที่มากด้วยประสบการณ์

- คณะผู้บริหาร

คณะผู้บริหารของกลุ่มบริษัทฯ มีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมเป็นระยะเวลายาวนาน ซึ่งเป็นผู้มีความรู้และความเข้าใจในธุรกิจเป็นอย่างดี ประกอบกับการติดตามพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของอุตสาหกรรม รวมถึงการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า (Customer's feedback) ในการให้บริการ ทำให้คณะผู้บริหารสามารถนำความรู้ด้านอุตสาหกรรมและความคิดเห็นจากลูกค้ามาใช้ในการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการของกลุ่มบริษัท เพื่อเพิ่มขีดความสามารถแข่งขันในอุตสาหกรรม

- คณะบุคลากรสนับสนุนการดำเนินงาน

กลุ่มบริษัทฯ มีคณะบุคลากรสนับสนุนการดำเนินงานที่มีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมเป็นระยะเวลายาวนาน ทำให้มีความเข้าใจในธุรกิจเรือขนส่งฯ 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 ซึ่งจะทำให้ลูกค้ามีความมั่นใจในการใช้บริการของกลุ่มบริษัทฯ มากขึ้น

(3) กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นการรักษาความเป็นผู้นำทางด้านการขนส่งในประเทศ

ปัจจุบันกลุ่มบริษัทฯ เป็นผู้นำในการขนส่งน้ำมัน ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว โดยกลุ่มบริษัทฯ มีการเติบโตของรายได้และปริมาณการขนส่งอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากลูกค้าให้ความสำคัญเชื่อมั่นในคุณภาพและบริการของกลุ่มบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทฯ ยังคงมุ่งพัฒนาการให้บริการและธุรกิจต่อไปเพื่อรักษาความเป็นผู้นำในระยะยาว ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ มีแผนการพัฒนาคุณภาพการให้บริการ โดยการส่งต่อเรือใหม่ซึ่งรวมถึงการปรับปรุงเรือให้สามารถขนส่งในปริมาณมากขึ้น หรือส่งซื้อเรือที่มีอายุน้อยเพื่อทดแทนเรือลำเก่าที่จะปลดระวาง ทำให้สามารถลดอายุเฉลี่ยของกองเรือซึ่งจะเพิ่มความสามารถในการให้บริการแก่ลูกค้าในการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทางเรือในเชิงปริมาณและคุณภาพที่มากขึ้น ส่งผลให้สามารถเพิ่มรายได้จากการให้บริการแก่ลูกค้าได้ รวมถึงลดค่าใช้จ่ายการดูแลรักษาเรือ ตลอดจนการคัดสรรพนักงานที่มีศักยภาพและประสบการณ์เพื่อรองรับการเติบโต รวมถึงรักษาพนักงานที่มีผลงานการทำงานที่ดี และการหาโอกาสในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งในบริษัทผู้ค้าน้ำมันในประเทศ เป็นต้น

(4) กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นการเพิ่มศักยภาพในธุรกิจตลาดต่างประเทศ

กลุ่มบริษัทฯ มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องในธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU จึงได้จัดตั้งบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าน้ำมันของภูมิภาคเอเชียที่ผ่านมา กลุ่มบริษัทฯ มีมาตรฐานการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐานสากลและเป็นที่ยอมรับจากลูกค้าต่างประเทศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีแผนการขยายธุรกิจและเพิ่มศักยภาพของกองเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ในประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซีย เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าที่มีต่อบริการของกลุ่มบริษัทฯ ที่เพิ่มขึ้น

(5) กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นการดูแลลูกค้าในแบบคู่ค้าธุรกิจระยะยาว (Long-Term Partnership)

กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นการสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าแบบระยะยาว (Long-Term Partnership) โดยได้เตรียมความพร้อมทางด้านทรัพยากรบุคคลและเงินทุนที่จะสามารถเพิ่มความสามารถในการให้บริการและเพิ่มเส้นทางการเดินเรือในภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ มีบุคลากรที่มีความรู้และมีประสบการณ์ทั้งในด้านการเดินเรือ ภูมิศาสตร์ กฎระเบียบ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงมีฐานะทางการเงินที่แข็งแกร่งที่สามารถเพิ่มศักยภาพกองเรือเพื่อรองรับการเติบโตทางธุรกิจของลูกค้าได้อย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ ยังดูแลและใส่ใจลูกค้าตลอดระยะเวลาการให้บริการ โดยกลุ่มบริษัทฯ มีการประสานงานและทำงานร่วมกับลูกค้าอย่างใกล้ชิด ทำให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถรับรู้ปัญหาของลูกค้าได้อย่างทันท่วงทีส่งผลให้กลุ่มบริษัทฯ 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

แต่ละลำอย่างเคร่งครัด ซึ่งช่วยลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับวัสดุ และอะไหล่ของเรือ รวมทั้งช่วยยืดอายุการใช้งานของเรือขนส่ง

นอกจากนี้ ในการจัดซื้อวัสดุ อะไหล่ และอุปกรณ์ กลุ่มบริษัท จะจัดให้คู่ค้านำเสนอวัสดุ อะไหล่ และอุปกรณ์ โดยทางกลุ่มบริษัท จะประเมินราคาและคุณภาพในการตัดสินใจเลือกคู่ค้าโดยพิจารณาเปรียบเทียบคู่ค้ามากกว่า 2 ราย ขึ้นไป เพื่อเพิ่มความสามารถในการต่อรองราคาอีกทางหนึ่ง

2. กลยุทธ์ด้านการตลาด

กลุ่มบริษัท มีกลยุทธ์ทางการตลาดในการรักษาและขยายฐานลูกค้า เพื่อสร้างคู่ค้าที่เป็นพันธมิตรทางธุรกิจในระยะยาว และลดความเสี่ยงจากการแข่งขันตัดราคา ดังนี้

(1) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นรักษาเครือข่ายนายหน้า (Broker) ที่มีศักยภาพ

กลุ่มบริษัท มีเครือข่ายนายหน้า (Broker) ผู้ทำหน้าที่จัดหาเรือหรือสินค้าที่มีศักยภาพทั้งในและต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการเดินเรือและมีท่าเรือขนาดใหญ่ (Major Maritime Hub) โดยนายหน้า (Broker) และกลุ่มบริษัท จะมีการติดต่อประสานงานกันอย่างสม่ำเสมอ เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลสถานการณ์ตลาดทั้งในและต่างประเทศ เพื่อจัดหาเรือและจัดหางานสำหรับให้บริการในกลุ่มลูกค้าเดิมและลูกค้าใหม่ ทั้งนี้ เครือข่ายนายหน้า (Broker) ที่มีศักยภาพของกลุ่มบริษัท สามารถเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันให้แก่กลุ่มบริษัท และเพิ่มประสิทธิภาพในการหาเรือ และหางานใหม่ในตลาดจัดหาเรือขนส่ง เรือ FSU และเรือ Offshore

(2) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการบริหารจัดการในด้านการตลาดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เรือและศักยภาพในการแข่งขัน

ทางกลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการบริหารจัดการเรือขนส่งสินค้าในกลุ่มบริษัท ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เรือให้สูงที่สุด (Ship Utilization) โดยเมื่อฝ่ายการตลาด (Commercial) ของกลุ่มบริษัท ได้รับทราบถึงตารางการขนส่งขาไปของลูกค้า ทางกลุ่มบริษัท จะดำเนินการหาลูกค้าที่ต้องการขนส่งสินค้าในเที่ยวขากลับ (Backhaul) เพื่อเป็นการเพิ่มมูลค่ารายได้และประสิทธิภาพการใช้เรือขนส่งให้สูงมากที่สุด ซึ่งจะทำให้กลุ่มบริษัท สามารถเสนอราคาค่าขนส่งทั้งขาไปและขากลับ ที่สามารถแข่งขันได้กับบริษัทขนส่งสินค้าทางเรืออื่นและเป็นประโยชน์ต่อทั้งลูกค้าและการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

(3) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการสำรวจความพึงพอใจในการให้บริการแก่ลูกค้าเพื่อปรับปรุงการบริการทั้งก่อน ระหว่าง และหลังการขนส่งสินค้า

คณะผู้บริหารของกลุ่มบริษัท ให้ความสำคัญต่อการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการแก่ลูกค้าเป็นอย่างมาก กลุ่มบริษัท จึงจัดทำการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าในการให้บริการ การขนส่งสินค้า การวางแผนการขนส่งสินค้า การปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง ทั้งด้านการดำเนินงานบนเรือและการอำนวยความสะดวกในการให้คำปรึกษาตลอดการขนส่งทางเรือ

1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

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 เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันสำเร็จรูปให้แก่การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปัจจุบัน คือ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (“ปตท.”)) และบริษัท สยามสหบริการ จำกัด (ปัจจุบัน คือ บริษัท ชัสโก้ จำกัด (มหาชน)) ในเส้นทางระหว่างศรีราชาและกรุงเทพฯ เป็นหลัก
2532	<ul style="list-style-type: none"> ● นทลिनได้ขยายการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ ด้วยเรือสยามนที เพื่อขนส่งน้ำมันเครื่องบิน เจ.พี. 1 ให้แก่การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ในเส้นทางศรีราชา – คลังปิโตรเลียมสงขลา แทนการขนส่งทางรถไฟเป็นครั้งแรก
2533	<ul style="list-style-type: none"> ● นทลिनได้ขยายกำลังการขนส่งและเส้นทางการขนส่งสินค้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อขนส่งน้ำมันคอนเดนเสท และน้ำมันชนิดอื่น ๆ ให้แก่การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ในเส้นทางระหว่างคลังปิโตรเลียมส่วนกลาง แท่นผลิตก๊าซเอราวัณ คลังปิโตรเลียมสงขลา และคลังปิโตรเลียมศรีราชา
2535	<ul style="list-style-type: none"> ● นทลिनได้ขยายธุรกิจเรือขนส่งฯ ไปยังเส้นทางระหว่างประเทศเป็นครั้งแรก จากประเทศไทยไปยังภูมิภาคใกล้เคียง เช่น ประเทศกัมพูชา เป็นต้น
2539	<ul style="list-style-type: none"> ● เนื่องด้วยนทลिनได้รับการยอมรับจากกลุ่มลูกค้ารายใหญ่ในวงการณ์้ำมัน ในด้านมาตรฐานและคุณภาพของการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ ส่งผลให้นทลिनสามารถขยายธุรกิจเรือขนส่งฯ อย่างต่อเนื่อง โดยบริษัท เอ็น.ที.แอล. มารีน จำกัด (“NTL”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของนทลिनในขณะนั้น ได้เข้าทำสัญญาขนส่งสินค้าแก่ ปตท. ฉบับแรก ● ต่อมา NTL ได้เริ่มขนส่งสินค้าให้แก่บริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด (ปัจจุบัน คือ บริษัท เชฟรอน (ประเทศไทย) จำกัด) เพื่อให้บริการขนส่งสินค้า ในเส้นทางระหว่างระยองและจุดหมายปลายทางตามที่ลูกค้ากำหนด
2544	<ul style="list-style-type: none"> ● ต่อมา นทลिनได้จัดตั้งบริษัท นทลिन แมนเนจเม้นท์ จำกัด (“NMC”) เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2544 ด้วยทุนจดทะเบียน 5,000,000 บาท เพื่อขยายธุรกิจบริหารเรือให้แก่บริษัทในกลุ่มบริษัทฯ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการขนส่งทางเรือแก่ลูกค้า
2546	<ul style="list-style-type: none"> ● บริษัท คุณนที จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของนทลिनในขณะนั้น 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"> ● นทลिनขยายธุรกิจขนส่งฯ ไปยังธุรกิจขนส่งสินค้าประเภทปิโตรเคมีเหลว โดยบริษัท กาญจนามารีน จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของนทลिनในขณะนั้น ได้ให้บริการขนส่งสินค้าประเภทปิโตรเคมีแก่บริษัทค้าน้ำมันรายใหญ่ ในเส้นทางระหว่างประเทศไทย และเมืองท่าต่าง ๆ ของประเทศจีนเป็นหลัก
2550	<ul style="list-style-type: none"> ● นทลिनได้จัดตั้งบริษัท นทลिन ออฟชอร์ จำกัด เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2550 ด้วยทุนจดทะเบียน 5,000,000 บาท เพื่อเตรียมตัวในการเข้าสู่ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU และธุรกิจเรือ Offshore

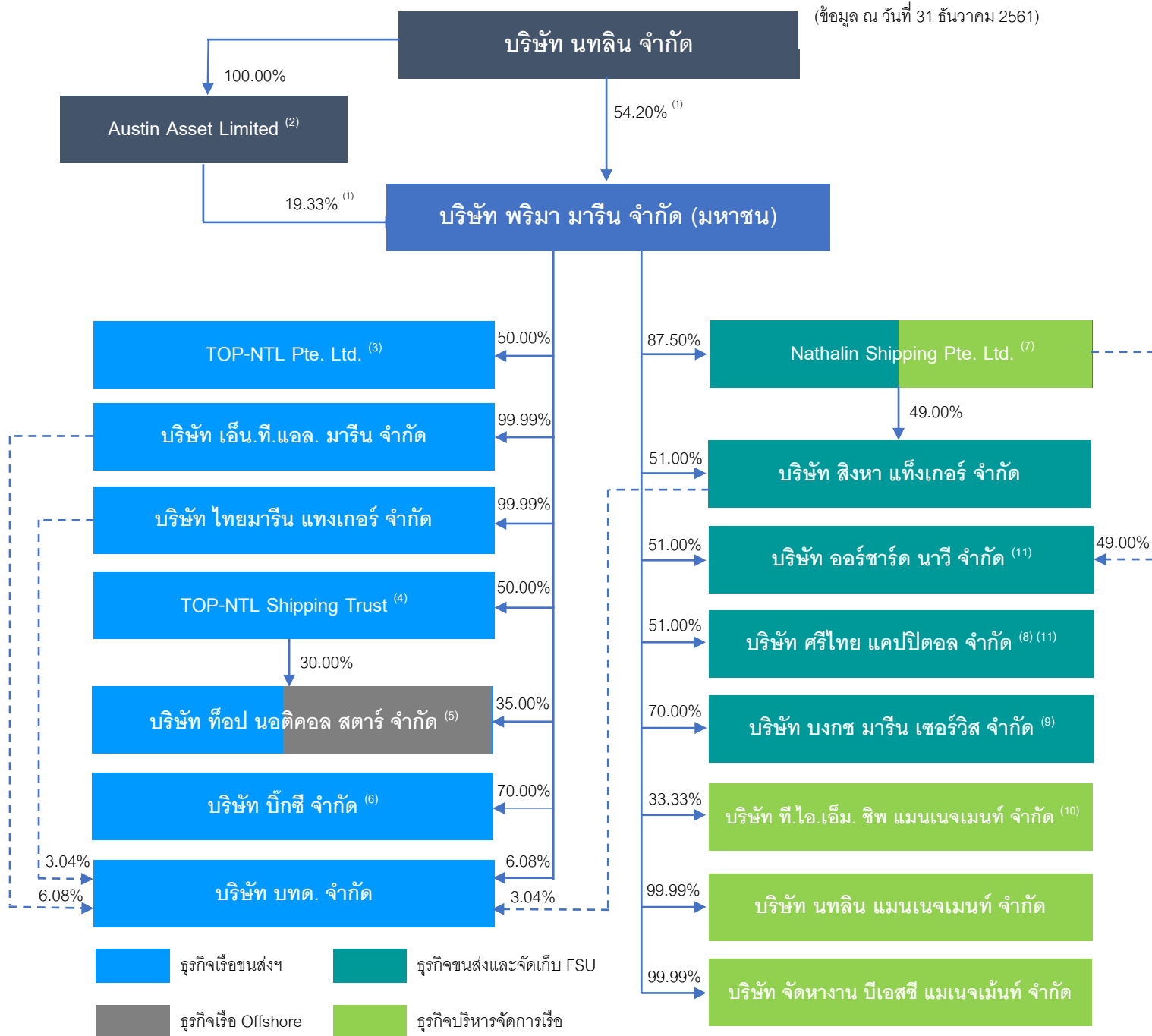
ปี	เหตุการณ์
2551	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท คุณนที จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของนทลิน ได้ซื้อเรือ Sriracha Trader ขนาดประมาณ 48,000 DWT เข้ามาแทนเรือเดิมโดยปรับปรุงคุณภาพเพื่อให้บริการขนส่งสินค้าแก่ CEC เป็นครั้งแรก
2553	<ul style="list-style-type: none"> นทลินขยายกองเรือขนส่งสินค้าอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัท คุณนที จำกัด เข้าลงทุนในเรือขนส่ง คือ เรือ Sriracha Master ขนาดประมาณ 90,000 DWT เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าแก่ CEC บริษัทฯ ขยายธุรกิจไปยังธุรกิจที่เกี่ยวข้องอื่นในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมน้ำมันและปิโตรเคมี โดยเริ่มเข้าทำธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ด้วยเรือขนาด Very Large Crude Carrier ("VLCC") ลำแรก คือ เรือ Titan Gemini (ภายหลังได้เปลี่ยนชื่อเป็นเรือ One Emerald) เพื่อให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปแก่บริษัทค้าน้ำมันรายใหญ่ในน่านน้ำมาเลเซีย ต่อมาบริษัทฯ ได้ขยายกองเรือ FSU โดยได้นำเรือขนาด VLCC จำนวน 2 ลำ เพื่อให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปแก่บริษัทค้าน้ำมันรายใหญ่ในน่านน้ำมาเลเซีย
2554	<ul style="list-style-type: none"> นทลินขยายธุรกิจไปยังธุรกิจเรือ Offshore โดยบริษัท คุณนที จำกัด เข้าทำธุรกิจเรือ FSO ด้วยเรือ FSO ลำแรก คือ เรือ Sriracha Trader ขนาดประมาณ 48,000 DWT เพื่อให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบสำหรับแท่นขุดเจาะน้ำมันแก่ CEC ในน่านน้ำอ่าวไทย บริษัทฯ เข้าลงทุนและเริ่มดำเนินธุรกิจเรือ AWB ซึ่งเป็นธุรกิจหนึ่งของธุรกิจเรือ Offshore โดยมีขนาดบรรจุได้ 300 คน เพื่อให้บริการขนส่งและที่พักอาศัยสำหรับพนักงานประจำแท่นขุดเจาะน้ำมันแก่ บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) ("ปตท.สผ.") ในแหล่งขุดเจาะและสำรวจของ ปตท.สผ. เช่น แหล่งบงกช แหล่งอาทิตย์ เป็นต้น นทลินได้จัดตั้ง Nathalin Shipping Pte. Ltd. ("NSSG") (เดิมชื่อ Nathalin Offshore Pte. Ltd.) เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2554 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขยายธุรกิจไปยังประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลขนาดใหญ่ (Major Maritime Hub) ซึ่ง NSSG จัดทะเบียนเป็นนิติบุคคลที่ประเทศสิงคโปร์ ด้วยทุนจดทะเบียน 1,000,000 สิงคโปร์ดอลลาร์
2555	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจเรือสนับสนุนลาก-จูง การจัดการสมอ (เรือ AHTs) ซึ่งเป็นธุรกิจประเภทหนึ่งของธุรกิจเรือ Offshore นทลิน ขยายกองเรือ FSO อย่างต่อเนื่อง โดยบริษัท คุณนที จำกัด โดยลงทุนในเรือ Sriracha Eagle และเรือ Sriracha Leader ขนาดประมาณ 95,000 และ 44,000 DWT ตามลำดับ โดยขนส่งและจัดเก็บสินค้าให้แก่ CEC ในน่านน้ำอ่าวไทย เนื่องด้วยอุปสงค์ที่เพิ่มมากขึ้นในความต้องการใช้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทางทะเล บริษัทฯ ได้ขยายกำลังการขนส่งและจัดเก็บสินค้าด้วยเรือ FSU โดยเรือ Fortune Star และ เรือ Amity Star ขนาด VLCC โดยขนส่งและจัดเก็บสินค้าให้แก่บริษัทค้าน้ำมันรายใหญ่ต่างชาติในน่านน้ำมาเลเซีย
2556	<ul style="list-style-type: none"> นทลิน ขยายกองเรือ FSU อย่างต่อเนื่อง โดยลงทุนในเรือ Energy Star ขนาด VLCC โดยขนส่งและจัดเก็บสินค้าให้แก่บริษัทค้าน้ำมันรายใหญ่ต่างชาติในน่านน้ำมาเลเซีย นทลิน เล็งเห็นถึงความต้องการขนส่งน้ำมันที่เพิ่มมากขึ้น จึงจัดหาเรือขนส่ง ขนาด Aframax โดยเรือ Northern Pearl เพื่อให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ

ปี	เหตุการณ์
2558	<ul style="list-style-type: none"> ต่อมาบริษัท สิงหา แท็งเกอร์ จำกัด (“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 นทลิน ออฟชอร์ 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) ของนทลิน มาอยู่ภายใต้บริษัทฯ โดยการซื้อหุ้นของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมจาก นทลิน และผู้ถือหุ้นเดิม และได้เพิ่มทุนจดทะเบียนและชำระแล้วเป็น 2,000,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญ 20,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท โดยเสนอขายแก่ผู้ถือหุ้นเดิม บริษัทฯ ซื้อหุ้นบริษัท ศรีไทย แคปปิตอล จำกัด (“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 กลุ่มบริษัทฯ ได้รับมอบเรือ “ศรีดอนคำศักดิ์” และ “ศรีศรีชาติ” ซึ่งเป็นเรือขนาดเล็กในธุรกิจขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว (“ธุรกิจเรือขนส่งฯ”) ขนาด 3,000 DWT บริษัทฯ ร่วมทุนกับบริษัท บางจาก ปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) จัดตั้งบริษัทกิจการร่วมค้า ชื่อว่า บริษัท บงกช มารีน เซอร์วิส จำกัด จัดหาเรือ “บงกชสตาร์” เข้ามาประกอบธุรกิจเรือขนส่งและกักเก็บผลิตภัณฑ์ฯ (FSU) ซึ่งเป็นเรือลำแรกที่เข้ามาดำเนินธุรกิจในประเทศไทย บริษัทฯ เปิดทำการซื้อขายหลักทรัพย์เป็นวันแรก (ชื่อย่อหลักทรัพย์ คือ PRM) ในวันที่ 14 กันยายน 2560 NTL เพิ่มทุนจดทะเบียน 200,000,000 บาท (จากเดิม 503,000,000 บาท เป็น 703,000,000 บาท) เพื่อรองรับการขยายกองเรือของบริษัทฯ

ปี	เหตุการณ์
	<ul style="list-style-type: none"> เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2560 NTL ลงนามในสัญญาจ้างต่อเรือใหม่ซึ่งเป็นเรือขนาดเล็กในธุรกิจขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว (“ธุรกิจเรือขนส่งฯ”) ณ ประเทศจีน จากบริษัทซึ่งไม่ได้เป็นบุคคลเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ โดย NTL ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 99.9 ซึ่งเป็นเรือขนาด 3,000 DWT จำนวน 4 ลำ สำหรับขนส่งน้ำมันดิบ เพื่อขยายกองเรือและเพิ่มศักยภาพการแข่งขันทางธุรกิจ
2561	<ul style="list-style-type: none"> กลุ่มบริษัทฯ ได้รับมอบเรือต่อใหม่ “ศรีกาญจน์ดิษฐ์” ซึ่งเป็นเรือขนาดเล็กในธุรกิจขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว (“ธุรกิจเรือขนส่งฯ”) ขนาด 3,000 DWT เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นตามความต้องการของบริษัทค้าน้ำมันรายใหญ่ในประเทศในเดือนมกราคม กลุ่มบริษัทฯ ขายเรือ “Northern Star” ซึ่งเป็นเรือขนาด VLCC ในธุรกิจขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป (“ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU”) เพื่อปรับแผนธุรกิจให้สอดคล้องกับสถานะตลาดที่มีความผันผวน โดยมีการจำหน่ายในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 กลุ่มบริษัทฯ ลงนามเข้าทำรายการได้มาซึ่งทรัพย์สิน โดยการเข้าซื้อหุ้นสามัญทั้งหมดจำนวนทั้งสิ้น 360,000 หุ้นในบริษัท บิ๊กซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทจำกัดประกอบธุรกิจบริการขนส่งน้ำมันทางทะเลให้กับบริษัทน้ำมันในประเทศไทย ทั้งนี้ ได้แบ่งการเข้าซื้อหุ้นสามัญในช่วงที่ 1 กลุ่มบริษัทฯ ได้ทำการเข้าซื้อหุ้นสามัญคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 70 ของหุ้นสามัญทั้งหมด หรือคิดเป็นหุ้นสามัญจำนวน 252,000 หุ้น รวมมูลค่า 1,400,000,000 บาท เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2561 กลุ่มบริษัทฯ ขายเรือ “Amity Star” ซึ่งเป็นเรือขนาด VLCC ในธุรกิจขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป (“ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU”) เพื่อปรับแผนธุรกิจให้สอดคล้องกับสถานะตลาดที่มีความผันผวน โดยมีการจำหน่ายในเดือนกรกฎาคม 2561 กลุ่มบริษัทฯ ได้ซื้อและรับมอบเรือมือสอง “สิริพิพัฒน์” ซึ่งเป็นเรือขนาดเล็กในธุรกิจขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว (“ธุรกิจเรือขนส่งฯ”) ขนาด 3,500 DWT เพื่อรองรับการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีเหลวตามความต้องการของบริษัทค้าน้ำมันรายใหญ่ในประเทศในเดือนกรกฎาคม 2561 NTL เพิ่มทุนจดทะเบียน 250,000,000 บาท (จากเดิม 703,000,000 บาท เป็น 953,000,000 บาท) เพื่อเตรียมพร้อมการลงทุนในเรือต่อใหม่จำนวน 4 ลำ กลุ่มบริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้เป็นบริษัทที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีในระดับ 4 ดาวหรือ “ดีมาก” ในโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน ประจำปี 2561 (หรือ CGR 2018) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

(ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561)



หมายเหตุ

- | | |
|---|--|
| (1) ข้อมูล ณ วันที่ 27 พฤศจิกายน 2561 | (7) ผู้ถือหุ้นอื่น ๆ ถือหุ้นร้อยละ 12.50 |
| (2) เป็นบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทยสิงคโปร์ | (8) Purple Ocean Holdings Limited ถือหุ้นร้อยละ 49.00 |
| (3) บริษัท ไทยออยล์มาร์ีน จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 50.00 | (9) บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 30.00 |
| (4) บริษัท ไทยออยล์มาร์ีน จำกัด มีสัดส่วนร้อยละ 50.00 | (10) บริษัท ไทยออยล์มาร์ีน จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 33.33 และ Thome Ship Management Pte. Ltd. ถือหุ้นร้อยละ 33.33 |
| (5) บริษัท ไทยออยล์มาร์ีน จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 35.00 | (11) ได้จดทะเบียนเลิกบริษัทต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2562 |
| (6) TWAT Limited ถือหุ้นร้อยละ 30.00 | |

1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

ณ วันที่ 27 พฤศจิกายน 2561 บริษัท นทลิน จำกัด (“นทลิน”) และ Austin Asset Limited (“Austin”) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 54.20 และ 19.33 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ตามลำดับ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 การประกอบธุรกิจของนทลินและบริษัทในกลุ่มแบ่งออกเป็น 4 กลุ่มธุรกิจหลัก ได้แก่ (1) กลุ่มธุรกิจให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมันก๊าดสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว การสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล และการบริหารจัดการเรือ (2) กลุ่มธุรกิจค้าขายน้ำมันเชื้อเพลิง (3) กลุ่มธุรกิจพลังงานทดแทน และ (4) ธุรกิจอื่นๆ ทั้งนี้ นทลินมีการแบ่งแยกขอบเขตการดำเนินธุรกิจของบริษัทในกลุ่มอย่างชัดเจน โดยมีบริษัทฯ เป็นบริษัทหลัก (Flagship Company) ของกลุ่มธุรกิจให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทางเรือ การสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล และการบริหารจัดการเรือ

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

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

โครงสร้างรายได้

ตารางต่อไปนี้แสดงโครงสร้างรายได้ของกลุ่มบริษัทฯ แบ่งตามกลุ่มธุรกิจหลักในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

กลุ่มธุรกิจ	สำหรับปีสิ้นสุดบัญชีวันที่					
	31 ธันวาคม 2559		31 ธันวาคม 2560		31 ธันวาคม 2561	
	รายได้ (ล้านบาท)	ร้อยละ	รายได้ (ล้านบาท)	ร้อยละ	รายได้ (ล้านบาท)	ร้อยละ
1. ธุรกิจเรือขนส่งฯ	1,466.8	34.1	1,705.8	37.9	2,254.0	50.3
2. ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU	2,023.8	47.1	1,960.1	43.5	1,395.7	31.2
3. ธุรกิจเรือ Offshore	525.3	12.2	480.0	10.7	471.8	10.5
4. ธุรกิจบริหารเรือ	280.5	6.5	355.0	7.9	358.2	8.0
รวม	4,296.5	100.0	4,501.0	100.0	4,479.7	100.0

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กลุ่มบริษัทฯ มีกองเรือสำหรับดำเนินธุรกิจ โดยแบ่งตามลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัทในกลุ่มบริษัทฯ ดังนี้

ประเภทเรือ	บริษัทฯ และบริษัทย่อย เป็นเจ้าของ		กิจการร่วมค้า เป็นเจ้าของ		กลุ่มบริษัทฯ จ้างมา*		รวม	
	จำนวน เรือ	DWT	จำนวน เรือ	DWT	จำนวน เรือ	DWT	จำนวน เรือ	DWT
1. เรือขนส่ง								
1.1 เรือขนส่ง								
เรือขนส่งขนาดเล็ก (0 - 20,000 DWT)	26	83,251	-	-	4	12,428	30	95,679
เรือขนส่งขนาด Aframax	1	105,996	1	105,535	-	-	2	211,531
รวมเรือขนส่งน้ำมัน	27	189,247	1	105,535	4	12,428	32	307,210
1.2 เรือ FSU								
เรือ FSU ขนาด VLCC	4	1,203,634	1	299,930	-	-	5	1,503,564
รวมเรือ FSU	4	1,203,634	1	299,930	-	-	5	1,503,564
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	32	1,487,880	3	502,220	4	12,428	39	2,002,528
2. เรืออื่นๆ								
เรือ AWB	1	300 คน	-	-	-	-	1	300 คน

หมายเหตุ: *เรือที่กลุ่มบริษัทฯ จ้างมาเพื่อให้บริการขนส่งเอง หมายถึง เรือที่กลุ่มบริษัทฯ จ้างมาบริหารจัดการเอง และนำมาให้บริการแก่ลูกค้าของกลุ่มบริษัทฯ โดยมีลักษณะการทำสัญญาในรูปแบบสัญญาเช่าเหมาลำ Bareboat และ TC

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กองเรือของกลุ่มบริษัทฯ ยังคงเหลือเรือประเภทเปลือกเรือชั้นเดียว (Single Hull Vessel) (“เรือ Single Hull”) จำนวน 6 ลำ โดยกลุ่มบริษัทฯ มีแผนในการเปลี่ยนเรือทั้ง 6 ลำ เป็นเรือ Double Hull ซึ่งจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทางเรือ เนื่องจากเรือ Double Hull มีเปลือกเรือ 2 ชั้น สามารถป้องกันและลดโอกาสการเกิดสินค้ารั่วไหลลงทะเลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ทำให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถให้บริการขนส่งและจัดเก็บแก่ลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะช่วยเพิ่มโอกาสในการทำกำไรของกลุ่มบริษัทฯ อีกด้วย

2.1 ธุรกิจเรือขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว (“ธุรกิจเรือขนส่งฯ”)

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งแก่ลูกค้าที่ทำธุรกิจโรงกลั่นน้ำมัน และผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ เพื่อขนส่งสินค้าทางเรือจากสถานที่ต่าง ๆ ไปสู่จุดหมายปลายทางอีกที่หนึ่ง โดยกลุ่มบริษัทฯ ต้องจัดหาเรือขนส่งที่มีประสิทธิภาพเป็นไปตามความต้องการของลูกค้า และคนประจำเรือที่มีความชำนาญ ความรู้ความสามารถ เพื่อทำการขนส่งได้อย่างปลอดภัยและเป็นไปตามความต้องการของลูกค้า ตลอดจนปฏิบัติงานตามเงื่อนไขที่ตกลงกันระหว่างกลุ่มบริษัทฯ กับลูกค้า

1. ลักษณะการให้บริการ

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ โดยแบ่งเส้นทางการเดินเรือหลักเป็น 2 เส้นทาง ได้แก่ 1) เส้นทางขนส่งในประเทศ และ 2) เส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ โดยมีรายละเอียดดังนี้

■ เส้นทางขนส่งในประเทศ

เรือขนส่งของกลุ่มบริษัทฯ จะรับสินค้าจากโรงกลั่นน้ำมัน คลังน้ำมัน หรือท่าเรือต้นทางในประเทศไทย เช่น ศรีราชา ระยอง และกรุงเทพฯ (บางจาก) และไปส่งสินค้าที่คลังน้ำมัน หรือท่าเรือปลายทางในประเทศไทย เช่นเดียวกัน เช่น สุราษฎร์ธานี สมุทรสาคร ภูเก็ต สงขลา และกรุงเทพฯ โดยกลุ่มบริษัทฯ จะใช้เรือขนส่งขนาดระวางบรรทุกไม่เกิน 10,000 DWT ในการขนส่ง

ตารางแสดงจำนวนเรือและปริมาณการขนส่งในธุรกิจเรือขนส่งในประเทศ ย้อนหลัง 3 ปี

	2559	2560	2561
- กลุ่มบริษัทฯ เป็นเจ้าของ			
จำนวนเรือขนส่ง (ลำ)	12	13	26
ปริมาณการขนส่ง (ล้านลิตร)	2,531	3,508	5,287

	2559	2560	2561
- กลุ่มบริษัทฯ จ้างและให้บริการขนส่งเอง ⁽¹⁾			
จำนวนเรือขนส่ง (ลำ)	3	4	4
ปริมาณการขนส่ง (ล้านลิตร)	377	498	442
- เรือขนส่งอื่น ๆ ⁽²⁾			
จำนวนเรือขนส่ง (ลำ)	13	11	16
ปริมาณการขนส่ง (ล้านลิตร)	1,149	1,358	794
จำนวนเรือขนส่งทั้งหมด ⁽³⁾ (ลำ)	28	28	46
ปริมาณการขนส่ง (ล้านลิตร)	4,057	5,364	6,523

หมายเหตุ: (1) เรือที่กลุ่มบริษัทฯ จ้างมาเพื่อให้บริการขนส่งเอง หมายถึงเรือที่กลุ่มบริษัทฯ จ้างมาบริหารจัดการเอง และนำมาให้บริการแก่ลูกค้าของกลุ่มบริษัทฯ โดยมีลักษณะการทำสัญญาในรูปแบบสัญญาเช่าเหมาลำ Bareboat และ TC

(2) เรือขนส่งอื่น ๆ หมายถึง เรือที่กลุ่มบริษัทฯ จ้างมา เพื่อให้บริการขนส่งแก่ลูกค้าเป็นรายครั้งในช่วงที่เรือของกลุ่มบริษัทฯ ให้บริการเต็มอัตรา

(3) จำนวนเรือขนส่งทั้งหมด หมายถึง เรือที่ให้บริการขนส่งทั้งหมดในแต่ละปี

■ เส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ

เรือขนส่งของกลุ่มบริษัทฯ จะรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศไทย เช่น ท่าเรือมาบตาพุด จังหวัดระยอง และท่าเรือศรีราชา จังหวัดชลบุรี และไปส่งสินค้าที่ท่าเรือปลายทางในประเทศสิงคโปร์ ประเทศกัมพูชา และประเทศเวียดนาม นอกจากนั้น กลุ่มบริษัทฯ ยังให้บริการการขนส่งจากเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ของกลุ่มบริษัทฯ ในน่านน้ำมาเลเซียไปยังท่าเรือที่ลูกค้าต้องการ โดยกลุ่มบริษัทฯ จะใช้เรือขนส่งขนาดระวางบรรทุกมากกว่า 10,000 DWT ในการขนส่ง

1.1 ผลิตภัณฑ์ ที่กลุ่มบริษัทฯ ขนส่ง

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

1.2 รูปแบบสัญญาการให้บริการขนส่ง

กลุ่มบริษัทฯ มีข้อตกลงทางธุรกิจในการบริการขนส่งทั้งหมด 3 ประเภท โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการเรือขนส่งแก่ลูกค้าเพื่อขนส่งสินค้าโดยกำหนดการเดินทางเป็นเที่ยวเรือ ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ เป็นผู้ดำเนินการขนส่งสินค้าและรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่สำคัญในการขนส่งสินค้า 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

■ **การขนส่งสินค้าแบบรายเที่ยว (Spot Charter) (“การขนส่งแบบ SPOT”)**

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งแบบ SPOT ตามความต้องการของลูกค้า โดยลูกค้าจะกำหนดลักษณะเรือขนส่งประเภทและปริมาณสินค้าที่จะขนส่ง ตารางเวลาขนส่ง และสถานที่รับส่งสินค้าให้แก่บริษัทฯ เพื่อตกลงอัตราค่าบริการขนส่งรายเที่ยว และจัดทำใบจัดจ้าง เพื่อเสนอให้กับลูกค้าเป็นรายเที่ยว

■ **การขนส่งสินค้าแบบทำสัญญาตามระยะเวลาที่กำหนดเพื่อให้บริการขนส่งต่อเนื่อง (Contract of Affreightment) (“การขนส่งแบบ COA”)**

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

(2) **การขนส่งสินค้าแบบกำหนดระยะเวลาหนึ่ง (Time Charter) (“การขนส่งแบบ TC”)**

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งแบบ TC สำหรับลูกค้าที่ต้องการขนส่งสินค้าในปริมาณมากอย่างต่อเนื่อง และต้องการมีเรือขนส่งที่เฉพาะเจาะจงในการควบคุมและพร้อมใช้ตลอดเวลา ซึ่งจะส่งผลให้ลูกค้าสามารถบริหารกระบวนการผลิตสินค้า และสินค้าคงคลังได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น 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) ค่าใช้จ่ายภาระการเข้าท่าเรือ (Port Due and Port Charge) ในการเข้าและออกท่าเรือ และ 3) ค่าใช้จ่ายผันแปรอื่น ๆ เป็นต้น

(3) **สัญญาจ้างเรือเปล่า (Bareboat) (“การขนส่งแบบ Bareboat”)**

กลุ่มบริษัทฯ จัดหาเรือเปล่าและอุปกรณ์บนเรือให้แก่ลูกค้าที่ต้องการครอบครองและควบคุมเรือขนส่งเอง โดยกลุ่มบริษัทฯ ส่งมอบเพียงตัวเรือและอุปกรณ์บนเรือเท่านั้น และลูกค้ามีหน้าที่จัดหาคนประจำเรือ ดูแลงานและชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ด้วยตนเอง เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าอาหาร และค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น

1.3 เรือขนส่งที่ใช้ในการให้บริการ

เรือขนส่งถือเป็นหัวใจสำคัญของการประกอบธุรกิจ โดยกลุ่มบริษัทฯ จะเลือกเรือขนส่งที่เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้า โดยคำนึงถึงปัจจัยดังต่อไปนี้

1. ลักษณะและคุณสมบัติของสินค้า
2. ขนาดของเรือขนส่งที่เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้าและทำให้ต้นทุนการขนส่งของลูกค้ามีประสิทธิภาพสูงสุด

3. เส้นทางขนส่ง ขนาดของร่องน้ำ และระดับน้ำเมื่อเวลาน้ำขึ้น-น้ำลงในบริเวณท่าเรือต้นทาง และท่าเรือปลายทาง ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง
4. รายชื่อเรือขนส่งที่ได้รับอนุญาตให้ขนส่งได้ (Vessel approve list) ในกรณีที่ลูกค้าและบริษัทฯ มีสัญญาขนส่งแบบ COA

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 2561 กลุ่มบริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือในกลุ่มธุรกิจเรือขนส่งฯ จำนวน 28 ลำ โดยแบ่งเป็นกลุ่มเรือขนส่งขนาดเล็ก (ขนาดระวางบรรทุกน้อยกว่า 10,000 DWT) จำนวน 26 ลำ มีอายุเฉลี่ยของเรือประมาณ 16 ปี และเรือขนส่งขนาดใหญ่ ประเภท Aframax (ขนาดน้ำหนักบรรทุกระหว่าง 80,000 – 120,000 DWT) จำนวน 2 ลำ มีอายุเฉลี่ยของเรือประมาณ 15 ปี ทั้งนี้ ข้อมูลเรือในกลุ่มธุรกิจเรือขนส่งฯ มีรายละเอียด ดังนี้

(1) เรือขนส่งขนาดเล็ก (ขนาดบรรทุกน้อยกว่า 10,000 DWT)

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดบรรทุกสูงสุด (DWT)	อายุเรือ (ปี)
บริษัท เอ็น.ที.แอล. มารีน จำกัด			
1) เรือสิริธนา	ไทย	4,999	33
2) เรือศรีนารา	ไทย	4,999	26
3) เรือศรีภูเก็ต	ไทย	4,999	26
4) เรือศรีบ้านดอน	ไทย	3,138	6
5) เรือศรีท่าชนะ	ไทย	2,975	6
6) เรือศรีกระบี่	ไทย	2,016	31
7) เรือศรีพังงา	ไทย	1,989	31
8) เรือศรีท่าทอง	ไทย	1,869	26
9) เรือศรีตาปี	ไทย	3,022	2
10) เรือศรีศรีษาด	ไทย	4,999	1
11) เรือศรีดอนสัก	ไทย	3,021	1

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดบรรทุกสูงสุด (DWT)	อายุเรือ (ปี)
12) เรือศรีภาณุจินดิส	ไทย	2,911	1
13) เรือสิริพิพัฒน์	ไทย	3,497	18
บริษัท ไทยมารีน แทงเกอร์ จำกัด			
1) เรือภูริมาศ	ไทย	7,147	9
บริษัท บิ๊กซี จำกัด			
1) SS09	ไทย	1,929	30
2) SS10	ไทย	1,830	30
3) SS14	ไทย	2,376	27
4) SS15	ไทย	1,897	26
5) SS17	ไทย	2,308	24
6) SS20	ไทย	1,908	24
7) SS21	ไทย	1,941	23
8) SS101	ไทย	3,200	8
9) SS102	ไทย	2,384	4
10) SS103	ไทย	2,384	4
11) SS104	ไทย	6,400	6
12) SS105	ไทย	3,187	1
รวมระวางบรรทุก		83,251	

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 เรือในกลุ่มธุรกิจขนส่งฯ ของกลุ่มบริษัทฯ ที่เป็นเจ้าของเรือ ซึ่งเป็นเรือขนาดเล็กมีอัตราการใช้งานโดยเฉลี่ย 3 ปีซ้อนหลัง ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏตามตาราง ดังนี้

ปี	2559	2560	2561
อัตราการใช้งานเฉลี่ย (Utilization Rate)	86%	87%	85%

(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 นอดิคอล สตาร์ จำกัด			
1) เรือ Northern Pearl	ไทย	105,535	18
รวม		211,531	

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 เรือในกลุ่มธุรกิจขนส่งฯ ของกลุ่มบริษัทฯ ที่เป็นเจ้าของเรือซึ่งเป็นเรือขนาดใหญ่มีอัตราการใช้งานโดยเฉลี่ย 3 ปีซ้อนหลัง ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏตามตาราง ดังนี้

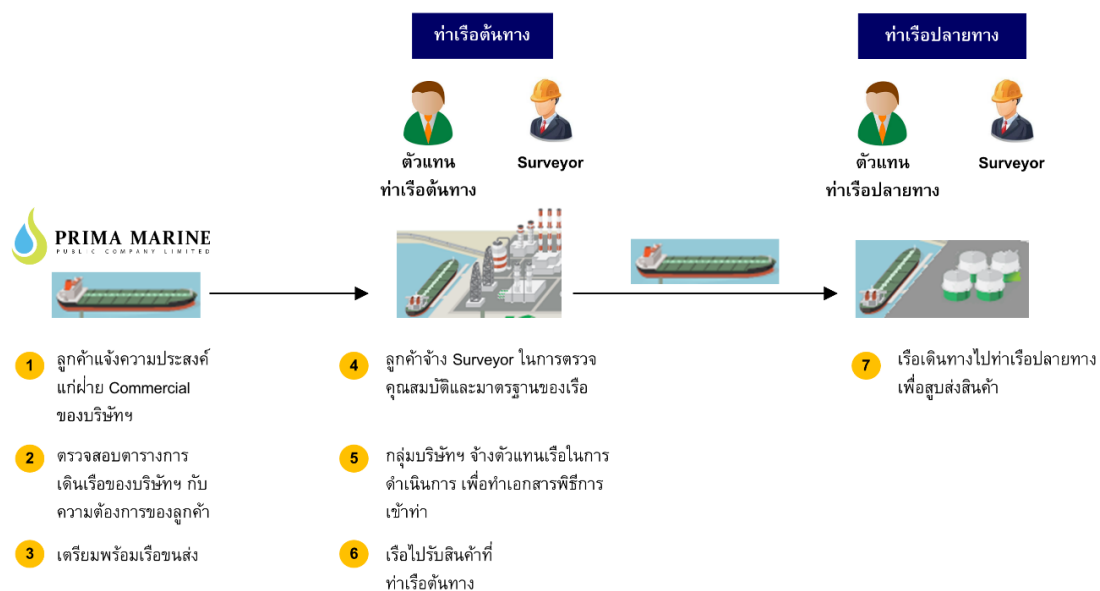
ปี	2559	2560	2561
อัตราการใช้งานเฉลี่ย (Utilization Rate)	91%	75%	88%

(3) เรือขนส่งขนาดเล็กที่กลุ่มบริษัทฯ จ้างจากบริษัทฯ ภายนอกกลุ่ม

กลุ่มบริษัทฯ จะพิจารณาจ้างเรือจากบุคคลภายนอกในกรณีที่กลุ่มบริษัทฯ ไม่สามารถหาเรือภายในกลุ่มบริษัทฯ ได้ ในวันและเวลาที่ลูกค้าต้องการได้ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กลุ่มบริษัทฯ จ้างเรือขนส่งจากบริษัทนอกกลุ่มรวมทั้งสิ้น 20 ลำ โดยมีเรือที่กลุ่มบริษัทฯ จ้างมาเพื่อให้บริการขนส่งเองโดยทำสัญญาให้บริการขนส่งเช่าเหมาลำแบบ Bareboat จำนวน 2 ลำ และ TC จำนวน 2 ลำ รวมระวางบรรทุก 12,320 DWT และมีเรืออื่น ๆ ที่ทำสัญญาให้บริการขนส่งแบบ SPOT และ COA อีกจำนวน 16 ลำ เพื่อรองรับความต้องการขนส่งของลูกค้าเป็นรายครั้งในช่วงที่เรือของกลุ่มบริษัทฯ ให้บริการเต็มอัตราอีกด้วย

1.4 ขั้นตอนการให้บริการขนส่ง

หลังจากกลุ่มบริษัทฯ เข้าทำสัญญาให้บริการขนส่งกับลูกค้า กลุ่มบริษัทฯ จะมีขั้นตอนการดำเนินธุรกิจเรือขนส่งฯ ดังต่อไปนี้



1. ลูกค้าแจ้งความประสงค์กับกลุ่มบริษัทฯ โดยระบุเส้นทางเดินเรือ ท่าเรือต้นทางและปลายทาง ประเภท และปริมาณสินค้า และกำหนดการขนส่ง

2. กลุ่มบริษัทฯ ตรวจสอบตารางการเดินเรือขนส่ง และเจรจาราคาค่าขนส่งกับลูกค้า จากนั้นบริษัทฯ กรอกแบบฟอร์มข้อมูลเรือ และนำส่งแก่ลูกค้า เพื่อให้ลูกค้าตรวจสอบคุณสมบัติและมาตรฐานของเรือ

3. กลุ่มบริษัทฯ เตรียมความพร้อมเรือขนส่ง

4. ลูกค้าว่าจ้างผู้ตรวจสอบ (Surveyor) ที่เป็นตัวกลางเพื่อดำเนินการตรวจสอบสภาพถังจัดเก็บสินค้า และปริมาณสินค้าคงเหลือในถังจัดเก็บสินค้าตามข้อกำหนดในมาตรฐานก่อนการรับสินค้าทั้งท่าเรือต้นทางและปลายทาง

5. ตัวแทนเรือ (Agent) ที่อยู่ในรายชื่อตัวแทนเรือที่ได้รับอนุญาต (Approved Vendor List) เพื่อดำเนินขั้นตอนการขออนุญาตการเข้าท่าเรือต้นทางและปลายทางแทนบริษัทฯ

6. เรือขนส่งเข้าเทียบท่าเรือ เพื่อบรรทุกสินค้าลงในถังจัดเก็บสินค้าภายในเรือ โดยเรือขนส่งรับสินค้าตามที่ลูกค้ากำหนด หลังจากบรรทุกสินค้าลงเรือเรียบร้อยแล้ว ผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตัวแทนท่าเรือ ตัวแทนเรือและผู้ตรวจสอบ (Surveyor) จะทำการตรวจสอบคุณภาพและปริมาณสินค้าขั้นสุดท้าย เพื่อก่อเอกสารใบกำกับสินค้า (Cargo Manifest) และใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading) ตลอดจนใบรับรองคุณภาพสินค้าก่อนเรือออกเดินทาง

7. เรือขนส่งเข้าเทียบท่าเรือปลายทาง เพื่อส่งสินค้าไปยังยังรับสินค้าบนฝั่ง โดยเรือจะทำการส่งสินค้าต่อเมื่อตัวแทนท่าเรือ ตัวแทนเรือ และผู้ตรวจสอบ (Surveyor) ทำการตรวจสอบคุณภาพและปริมาณสินค้าก่อนส่ง เพื่อให้แน่ใจว่าคุณภาพและปริมาณสินค้าไม่แตกต่างจากท่าต้นทาง ตัวแทนท่าเรือปลายทางจึงอนุญาตให้ทำการส่งสินค้าได้

2. ตลาดและการแข่งขัน

2.1 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทฯ คือกลุ่มบริษัทน้ำมันขนาดใหญ่ โรงกลั่นน้ำมัน และผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งต้องการความใส่ใจในคุณภาพ ความปลอดภัย และมาตรฐานการบริการในด้านการขนส่ง เพื่อรักษาคุณภาพของสินค้า ตลอดจนคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมที่ดี ดังนั้น ลูกค้าจึงต้องการผู้ขนส่งที่มีความรู้เฉพาะทางและประสบการณ์ในการบริหารจัดการการขนส่ง รวมถึงการดำเนินการตามกฎหมาย และข้อกำหนดต่าง ๆ 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

2.2 การจำหน่ายและช่องทางการจำหน่าย

ฝ่ายการตลาด (Commercial) ของกลุ่มบริษัทฯ ติดต่อและประสานงานกับลูกค้าที่เป็นบริษัทน้ำมัน ดังนั้น เมื่อลูกค้าต้องการใช้บริการขนส่ง ลูกค้าจะแจ้งความต้องการต่อฝ่ายการตลาดโดยตรง นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ มีการติดต่อประสานงานกับลูกค้าโดยอ้อมผ่านทางนายหน้า (Broker) ทั้งในและต่างประเทศ และสำหรับการเดินเรือในขากลับ ฝ่ายการตลาดจะติดต่อกับลูกค้าโดยตรง รวมถึงติดต่อผ่านนายหน้า (Broker) ในต่างประเทศ เพื่อหาสินค้าลงเรือในเที่ยววิ่งกลับ

นอกจากนั้น นทลีน ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทฯ เป็นตัวแทนกลุ่มบริษัทฯ ในการจัดหาเรือขนส่งให้แก่ลูกค้า โดย นทลีน คิดค่าบริการจัดหาเรือขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงกับกลุ่มบริษัทฯ ในอัตราที่เป็นไปตามเงื่อนไขค่าทั่วไป และเป็นรายการที่เป็นไปเพื่อการดำเนินธุรกิจตามปกติของบริษัทฯ (Arm's length Basis)

2.3 นโยบายราคา

กลุ่มบริษัทฯ กำหนดอัตราค่าบริการขนส่งที่เหมาะสมให้แก่ลูกค้า โดยพิจารณาจากรูปแบบการให้บริการขนส่งและเงื่อนไขของการบริการขนส่ง ซึ่งปัจจัยสำคัญที่นำมาพิจารณาในการคิดค่าบริการขนส่ง เช่น ลักษณะการขนส่ง เส้นทาง การขนส่ง 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 โดยค่าบริการขึ้นอยู่กับระยะเวลาขนาดของเรือที่ให้บริการขนส่ง และค่าจ้างสำหรับผู้บริหารจัดการเรือ
การขนส่งแบบ Bareboat	บริษัทฯ จะคิดค่าบริการขนส่งแบบเหมาลำ โดยค่าบริการขึ้นอยู่กับระยะเวลา และขนาดของเรือที่ให้บริการขนส่ง

บริษัทฯ มีนโยบายในการกำหนดอัตราค่าบริการให้บริการขนส่ง ดังนี้

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

2.4 การแข่งขันในอุตสาหกรรม

ในอุตสาหกรรมเรือขนส่งฯ มีผู้ประกอบการอยู่จำนวนน้อยราย เนื่องจากเป็นธุรกิจที่จำเป็นต้องใช้เงินลงทุนที่สูงมากสำหรับการลงทุนในเรือและอุปกรณ์ทางเรือ รวมทั้งมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่สูงมาก เช่น ค่าใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และค่าใช้จ่ายประกันภัย เป็นต้น

นอกจากนั้น เนื่องจากการประกอบธุรกิจมีความเกี่ยวข้องกับสินค้าที่มีมูลค่าสูง ลูกค้าจึงมีความต้องการการบริการขนส่งที่มีคุณภาพสูง เพราะว่าหากเกิดอุบัติเหตุจะทำให้เกิดความเสียหายเป็นจำนวนมหาศาลรวมถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและผู้คนจำนวนมาก ดังนั้น ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมขนส่ง ต้องอาศัยบุคลากรที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญที่สูงในด้านการปฏิบัติการขนส่งน้ำมันทางเรือ ซึ่งต้องเข้าใจและสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบและมาตรฐานการดำเนินการทางเรือทั้งของลูกค้า 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

2.2 ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป (“ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU”)

1. ลักษณะการให้บริการ

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าแบบลอยน้ำ (Floating Storage Unit, FSU) โดยใช้เรือที่มีถังจัดเก็บสินค้าขนาดใหญ่ (“เรือ FSU”) เป็นสถานที่จัดเก็บ ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ มีหน้าที่ในการเก็บรักษาสินค้าของลูกค้าให้ยังคงคุณภาพ คุณสมบัติ และปริมาณตามที่ลูกค้ากำหนดในระยะเวลาที่ตกลงกันไว้

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

การให้บริการขนส่งและจัดเก็บโดยเรือ FSU มีจุดเด่นที่ทำให้ได้เปรียบถึงจัดเก็บน้ำมันบนบก (Tank Terminal) ดังนี้

- 1) ช่วยลดต้นทุน : กลุ่มบริษัทฯ สามารถพิจารณาใช้เรือมือสองที่มีคุณสมบัติและอายุการใช้งานที่เหมาะสมกับการใช้งานของลูกค้า มาดัดแปลงเป็นเรือ FSU และเสนอค่าบริการขนส่งและจัดเก็บที่ช่วยให้ต้นทุนค่าจัดเก็บโดยรวมของลูกค้าลดลง
- 2) มีความยืดหยุ่นในการใช้งาน : การสร้างและการเลิกใช้งาน Tank Terminal มีกฎหมายและกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตามจำนวนมาก โดยเฉพาะกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม ทำให้มีช่วงระยะเวลาในการใช้ นับตั้งแต่การสร้างจนถึงการเลิกใช้ Tank Terminal ยาวนานกว่าการใช้เรือ FSU
- 3) เพิ่มทางเลือกในการเลือกจุดที่ตั้งยุทธศาสตร์ของคลังน้ำมัน : การใช้เรือ FSU เพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมน้ำมันในการเลือกสถานที่ตั้งคลังน้ำมัน เพื่อช่วยให้ต้นทุนโลจิสติกส์ รวมถึงค่าขนส่งโดยรวมของผู้ประกอบการให้ลดลง
- 4) เพิ่มความสามารถในการทำกำไร : คลังจัดเก็บน้ำมันของเรือ FSU แบ่งเป็นห้องเก็บน้ำมันย่อย (Compartment) ซึ่งเพิ่มความยืดหยุ่นให้แก่ลูกค้าในการผสมน้ำมันเพื่อให้มีคุณลักษณะ (Specification) ต่าง ๆ ได้ในคราวละปริมาณน้อย (Small lot) ซึ่งทำให้ลูกค้าสามารถวางแผนเพื่อการทำกำไรได้สูงสุด (Optimization)

1.1 ผลิตภัณฑ์ ที่กลุ่มบริษัทฯ บริการขนส่งและจัดเก็บ

สินค้าที่กลุ่มบริษัทฯ มีความเชี่ยวชาญในการขนส่งและจัดเก็บ ได้แก่ สินค้าประเภทน้ำมันดิบและน้ำมันเตา

1.2 ลักษณะการให้บริการให้เข้าถึง จัดเก็บ และขนส่งสินค้า

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการให้เข้าถึง จัดเก็บ และขนส่งสินค้าในเรือ FSU ซึ่งมีลักษณะเป็นเรือขนาดใหญ่ที่มีถังเก็บสินค้ารูปสี่เหลี่ยมขนาดใหญ่จำนวน 15 – 17 ถังต่อลำ โดยแบ่งออกเป็น 1) การให้เข้าถึงจัดเก็บแบบเหมาลำ 2) การให้เข้าถึงจัดเก็บแบบบางส่วน (บางถัง) ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ มีการให้บริการดังนี้

- ให้บริการจัดเก็บอย่างเดียว
- ให้บริการผสมน้ำมัน โดยวิธี Air Agitation และ Inter Tank Transfer
- ให้บริการอุ่นน้ำมัน (Heating)

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ สามารถขนส่งและจัดเก็บสินค้าแบบลอยน้ำได้ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยในปัจจุบันเรือ FSU ของกลุ่มบริษัทฯ จอดอยู่บริเวณ Tanjung Pelapas ประเทศมาเลเซีย อยู่ในน่านน้ำระหว่างประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย ซึ่งเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการขนถ่ายน้ำมันของภูมิภาคเอเชีย จำนวน 3 ลำ โดย Tanjung Pelapas มีที่ตั้งที่เหมาะสมกับการจอดเรือ FSU เนื่องจากตั้งอยู่ในเส้นทางเดินเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่วิ่งระหว่างทวีปของโลก และมีสภาพอากาศที่ไม่แปรปรวน และจอดอยู่ที่บริเวณ Linggi ประเทศมาเลเซีย จำนวน 1 ลำ

นอกจากนี้ ในไตรมาส 2/2560 กลุ่มบริษัทฯ เริ่มให้การขนส่งและจัดเก็บน้ำมันด้วยเรือ FSU ในประเทศ จำนวน 1 ลำ หรือมีชื่อว่าเรือ “**บงกชสตาร์**” โดยเป็นการจัดตั้งบริษัทกิจการร่วมค้า ชื่อว่า “บริษัท บงกช มารีน เซอร์วิส จำกัด” ซึ่งปัจจุบันเรือจอดให้บริการอยู่บริเวณอำเภอกะสัง จังหวัดชลบุรี

ภาพที่ตั้งของเรือ FSU ในเขต Tanjung Pelapas ประเทศมาเลเซีย



1.3 รูปแบบสัญญาการให้บริการจัดเก็บ

บริษัทฯ มีข้อตกลงทางธุรกิจในการขนส่งและจัดเก็บสินค้าแบบกำหนดระยะเวลา (Time Charter) โดยกลุ่มบริษัทฯ จะตกลงสัญญาขนส่งและจัดเก็บสินค้า สำหรับลูกค้าที่มีความต้องการจัดเก็บสินค้าเป็นจำนวนมาก ซึ่งสัญญาส่วนใหญ่มีระยะเวลา 1 – 2 ปี โดยในสัญญาจะกำหนดพื้นที่ที่จะทำการจอดเรือ ระยะเวลาการจัดเก็บและขนส่ง ค่าจัดเก็บและขนส่ง เป็นต้น

1.4 เรือที่ใช้ในการขนส่งและจัดเก็บ

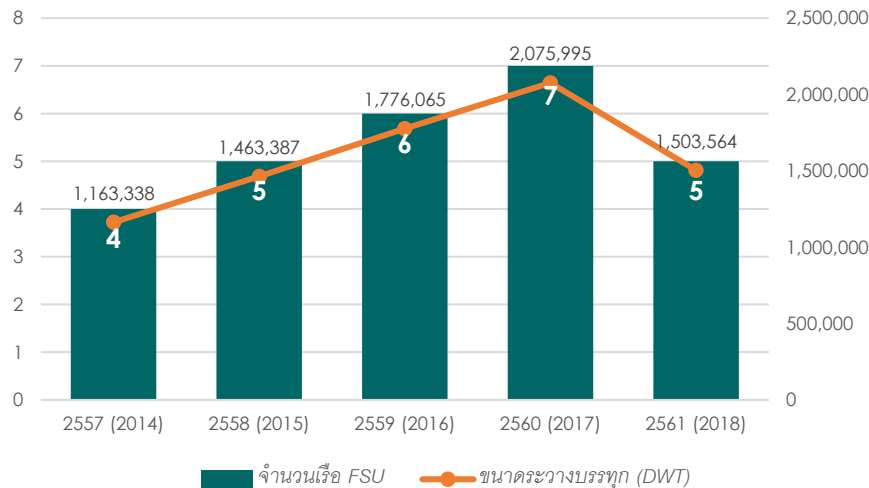
บริษัทฯ จะจัดหาเรือ FSU ที่เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้า โดยคำนึงถึงปัจจัย ดังต่อไปนี้

- ลักษณะและคุณสมบัติของสินค้าที่จัดเก็บ
- ปริมาณสินค้าที่ลูกค้าต้องการจะจัดเก็บ
- ระยะเวลาที่ลูกค้าต้องการจะจัดเก็บสินค้า

กลุ่มบริษัทฯ ได้มีการเพิ่มจำนวนกองเรือ FSU ระหว่างปี 2557 – 2560 อย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ในปี 2561 สถานะตลาดเรือ FSU มีการปรับตัวอย่างผันผวนและรวดเร็ว ทำให้กลุ่มบริษัทฯ ต้องปรับลดจำนวนเรือในธุรกิจ FSU เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะตลาดดังกล่าว โดยคำนึงถึงความต้องการของลูกค้า และการลดภาระต้นทุนในการบริหารจัดการเป็นสำคัญ

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ มีจำนวนเรือ FSU ขนาดระวางบรรทุกรวม และอัตราการใช้งานเฉลี่ยของเรือในธุรกิจ FSU 5 ปี ย้อนหลัง (ระหว่างปี 2557 – 2561) ดังต่อไปนี้

ตารางแสดงจำนวนเรือ และขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือในธุรกิจ FSU



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กลุ่มบริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือ FSU ซึ่งเป็นเรือขนาด VLCC จำนวน 5 ลำ รวมระวางบรรทุก 1,503,564 DWT อายุเฉลี่ยประมาณ 20 ปี ดังรายละเอียด ดังนี้

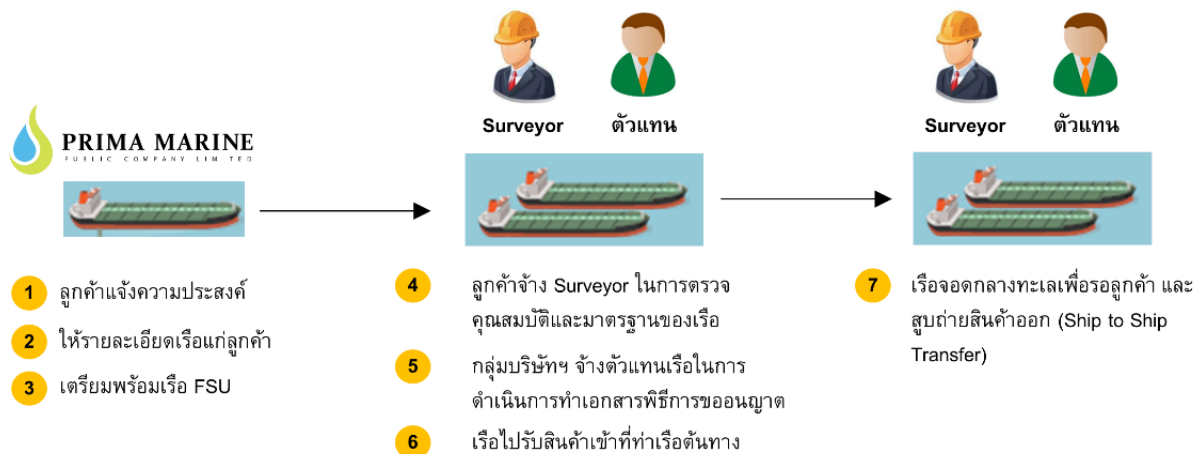
ตารางแสดงข้อมูลเรือ Floating Storage Unit (FSU) ของกลุ่มบริษัทฯ

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดบรรทุกสูงสุด (DWT)	อายุเรือ
บริษัท พริมา มารีน จำกัด (มหาชน)			
เรือ Energy Star	ไทย	309,984	21
เรือ Fortune Star	ไทย	280,973	19
บริษัท สิงหา แท็งเกอร์ จำกัด			
เรือ Grace Star	ไทย	312,678	17
เรือ Jubilee Star	ไทย	299,999	22
บริษัท บงกช มารีน จำกัด			
เรือ Bongkot Star	ไทย	299,930	21
รวม		1,503,564	

ทั้งนี้ เรือ FSU ของกลุ่มบริษัทฯ มีอัตราการใช้งานโดยเฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏตามตาราง ดังนี้

ปี	2559	2560	2561
อัตราการใช้งานเฉลี่ย (%) (Utilization Rate)	82%	83%	86%

1.5 ขั้นตอนการขนส่งและจัดเก็บ FSU



1. ลูกค้าแจ้งความประสงค์กับกลุ่มบริษัท โดยระบุประเภทและปริมาณสินค้าที่ต้องการมาจัดเก็บ และเจรจาราคา ค่าขนส่งและจัดเก็บกับลูกค้า

2. กลุ่มบริษัท ให้รายละเอียดเรือที่จะจัดเก็บและขนส่งแก่ลูกค้าเพื่อให้ลูกค้าตรวจสอบคุณสมบัติและมาตรฐานของเรือ

3. กลุ่มบริษัท เตรียมความพร้อมเรือขนส่งและจัดเก็บ

4. ลูกค้าว่าจ้างผู้ตรวจสอบ (Surveyor) ที่เป็นตัวกลางเพื่อดำเนินการตรวจสอบสภาพถังจัดเก็บสินค้า และปริมาณสินค้าคงเหลือในถังจัดเก็บสินค้าตามข้อกำหนดในมาตรฐานก่อนการรับสินค้า

5. ตัวแทนเรือ (Agent) ที่อยู่ในรายชื่อตัวแทนเรือที่ได้รับอนุญาต (Approved Vendor List) เพื่อดำเนินขั้นตอนการขออนุญาตทั้งก่อนและหลังการรับสินค้า

6. เรือลูกค้าเข้าเทียบเรือ FSU เพื่อถ่ายสินค้าหรือรับส่งสินค้าจากถังจัดเก็บสินค้าภายในเรือ โดยเรือ FSU ถ่ายสินค้าตามทีลูกค้ากำหนด หลังจากถ่ายสินค้าหรือรับส่งสินค้าเรียบร้อยแล้ว ผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตัวแทนท่าเรือ ตัวแทนเรือและผู้ตรวจสอบ (Surveyor) จะทำการตรวจสอบคุณภาพและปริมาณสินค้าขั้นสุดท้าย เพื่อออกเอกสารต่าง ๆ เช่น ใบรับรองมาตรฐานถัง (Empty Tank Certificate) เพื่อออกเอกสารใบกำกับสินค้า (Cargo Manifest) และใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading) แล้วแต่กรณี

7. เรือจอดกลางทะเลเพื่อรอลูกค้าและถ่ายสินค้าระหว่างเรือ (Ship to Ship Transfer)

2. การตลาดและการแข่งขัน

2.1 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของกลุ่มบริษัท ในธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU เป็นกลุ่มบริษัทน้ำมันขนาดใหญ่ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ประเภทลูกค้า	ลักษณะของลูกค้า
ลูกค้าในประเทศ	บริษัทน้ำมันขนาดใหญ่ที่มีความต้องการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า เนื่องจากอัตราการขยายตัวของการผลิตและการใช้น้ำมัน
ลูกค้าต่างประเทศ	บริษัทน้ำมันขนาดใหญ่ต่างประเทศที่มีความต้องการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้าในบริเวณประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย

2.2 ช่องทางการจัดจำหน่าย

กลุ่มบริษัทฯ ติดต่อและให้บริการขนส่งและจัดเก็บกับลูกค้าโดยตรง สำหรับลูกค้าภายในประเทศ ฝ่ายการตลาด (Commercial) ซึ่งทำหน้าที่ติดต่อประสานงานและคอยติดตามการขนส่งภายในประเทศของลูกค้าอยู่แล้วนั้น จะเป็นผู้ติดต่อและรับผิดชอบต่อความต้องการจากลูกค้า

สำหรับลูกค้าต่างประเทศ ฝ่าย Commercial ของบริษัทฯ และ NSSG จะเป็นผู้ติดต่อประสานงานและเป็นผู้รับผิดชอบต่อความต้องการจากลูกค้า

2.3 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

2.4 การแข่งขันในอุตสาหกรรม

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

ปัจจุบัน จำนวนเรือ FSU ที่จอดที่ท่า Tunjung Pelepas มีจำนวนทั้งหมด 4 ลำ โดยกลุ่มบริษัทฯ มีเรือ FSU ที่ประจำที่ท่าดังกล่าวจำนวน 3 ลำ โดยบริษัทหลักที่ดำเนินธุรกิจเรือ FSU มีจำนวนน้อยราย เช่น บริษัท China Shipping และบริษัท Sentek Marine เป็นต้น

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ ยังเป็นผู้ให้บริการเรือ FSU ลำแรกในประเทศไทย โดยได้จัดตั้งบริษัทกิจการร่วมค้า ชื่อว่า บริษัท บงกช มาวิน เซอร์วิส จำกัด ซึ่งเป็นการร่วมลงทุนกับ บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) โดยมีเรือให้บริการ ชื่อว่าเรือ “บงกชสตาร์” เริ่มให้บริการตั้งแต่ช่วงไตรมาส 2/2560 โดยในปัจจุบันเรือลำดังกล่าวจอดปฏิบัติงานอยู่ ณ บริเวณอำเภอกะสีซัง จังหวัดชลบุรี

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

1. ลักษณะการให้บริการ

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

1.1 ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบสำหรับแท่นขุดเจาะน้ำมัน (“ธุรกิจเรือ FSO”)

กลุ่มบริษัทฯ ขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบโดยใช้เรือที่มีลักษณะเป็นถังเก็บน้ำมันดิบขนาดใหญ่และมีเครื่องมือในการสนับสนุนการถ่ายเทน้ำมันดิบจากแท่นขุดเจาะน้ำมันกลางทะเลโดยตรง ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ มีหน้าที่ในการรองรับและเก็บรักษาน้ำมันดิบของลูกค้าจากแท่นขุดเจาะน้ำมันและรอการถ่ายน้ำมันไปสู่เรือขนาดเล็กเพื่อขนส่งไปยังโรงกลั่นน้ำมัน

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กลุ่มบริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือ FSO ขนาด Aframax สำหรับให้บริการลูกค้าจำนวน 2 ลำ มีขนาดระวางบรรทุกสูงสุดจำนวน 191,754 DWT อายุเฉลี่ยประมาณ 23 ปี ตามตารางดังต่อไปนี้

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดน้ำหนักบรรทุก (DWT)	อายุเรือ
บริษัท พริมา มารีน จำกัด (มหาชน)			
เรือ Sriracha Eagle	ไทย	94,999	22
บริษัท ท็อป นอดิคอลสตาร์ จำกัด			
เรือ Southern Pearl	ไทย	96,755	24
รวม		191,754	

ทั้งนี้ เรือ FSO ของกลุ่มบริษัทฯ มีอัตราการใช้งานโดยเฉลี่ย 3 ปีซ้อนหลัง ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏตามตาราง ดังนี้

ปี	2559	2560	2561
อัตราการใช้งานเฉลี่ย (%) (Utilization Rate)	100%	100%	100%

สัญญาในการขนส่งและกักเก็บโดยใช้เรือ FSO จะเป็นสัญญาแบบ TC โดยปัจจุบันมีอายุสัญญาเฉลี่ย 5 ปี เนื่องจากลูกค้ามีความจำเป็นต้องควบคุมเรือ FSO ไว้ตลอดเวลาเพื่อรองรับการปฏิบัติงานขุดเจาะน้ำมันอย่างต่อเนื่อง

1.2 ธุรกิจเรือขนส่งและที่พักอาศัยสำหรับพนักงานประจำแท่นขุดเจาะน้ำมันปิโตรเลียม (Accommodation Work Barge)

กลุ่มบริษัทฯ มีเรือขนส่งและที่พักอาศัยเพื่อให้พนักงานประจำบนแท่นขุดเจาะ บริษัทสำรวจและผลิตปิโตรเลียมพักอาศัยระหว่างปฏิบัติงานบนแท่นขุดเจาะน้ำมัน โดยเรือที่พักจะจอดเรืออยู่บริเวณใกล้แท่นขุดเจาะน้ำมันของลูกค้าเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่พนักงานประจำบนแท่นขุดเจาะน้ำมัน ทั้งด้านที่พักอาศัย ด้านเสียง และด้านการพยาบาล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กลุ่มบริษัทฯ มีเรือที่พักให้บริการจำนวน 1 ลำซึ่งกลุ่มบริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือ ได้แก่ เรือโนราห์ที่สามารถรองรับพนักงานได้จำนวน 300 คน โดยประกอบไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ห้องครัว ห้องรับประทานอาหาร ห้องสันทนาการ ทั้งนี้ ในช่วงต้นไตรมาส 3/2561 เรือที่พักอาศัยสำหรับพนักงานประจำแท่น

ชุดเจาะน้ำมันปิโตรเลียมได้หมดสัญญากับทางลูกค้า อย่างไรก็ตาม ในช่วงปลายไตรมาส 4/2561 เรือที่พักอาศัยสำหรับพนักงานประจำแท่นชุดเจาะน้ำมันปิโตรเลียมได้เข้าให้บริการลูกค้าอีกครั้ง ซึ่งเป็นการรองรับสถานการณ์การประมูลสัมปทานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมแหล่งบงกช-เอราวัณที่เริ่มมีความความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดบรรทุกสูงสุด (DWT)	อายุเรือ (ปี)
บริษัท พรินา มารีน จำกัด (มหาชน)			
เรือ นวธานี	ไทย	10,678	8



ทั้งนี้ เรือที่พักของกลุ่มบริษัท มีอัตราการใช้งานโดยเฉลี่ย 3 ปีซ้อนหลัง ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏตามตาราง ดังนี้

ปี	2559	2560	2561
อัตราการใช้งานเฉลี่ย (Utilization Rate)	64%	50%	56%

โดยสัญญาในการบริการธุรกิจเรือที่พัก จะเป็นสัญญาเช่าแบบ TC โดยปัจจุบันมีอายุสัญญา 7 เดือน เนื่องจากเรือต้องประจำที่บริเวณแท่นชุดเจาะน้ำมันตลอดเวลาสำหรับเป็นที่พักอาศัยของพนักงานประจำแท่นชุดเจาะน้ำมัน

2. การตลาดและการแข่งขัน

2.1 กลุ่มลูกค้าเป้าหมายและช่องทางการจัดจำหน่าย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของกลุ่มบริษัท ในธุรกิจเรือ Offshore คือ กลุ่มบริษัทสำรวจและผลิตน้ำมันดิบในทะเล ซึ่งมีการปฏิบัติงานการสำรวจและผลิตน้ำมันดิบกลางทะเลภายในประเทศไทย

ทั้งนี้ ฝ่ายการตลาดของกลุ่มบริษัท มีการติดต่อและประสานงานกับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายโดยตรงอย่างต่อเนื่อง เพื่อทราบความต้องการของลูกค้าและสามารถตอบสนองได้อย่างทันที่

2.2 นโยบายกำหนดราคา

กลุ่มบริษัท กำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสมกับลูกค้า โดยพิจารณาจากรูปแบบการให้บริการและเงื่อนไขของบริการ ทั้งนี้ ปัจจัยสำคัญที่นำมาพิจารณาการคิดค่าบริการได้แก่ ประเภทสินค้า ขนาดของเรือ ประเภทของเรือ เส้นทาง การขนส่งและจัดเก็บ และระยะเวลาการให้บริการ

กลุ่มบริษัทฯ จะคิดค่าบริการแบ่งตามการประเภทการให้บริการ ดังนี้

ประเภทการให้บริการ	การคิดค่าบริการ
การให้บริการเรือ Offshore	คิดค่าบริการแบบเหมาลำตามระยะเวลา (Time Charter)

บริษัทฯ มีนโยบายกำหนดราคา ดังนี้

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

ทั้งนี้ บริษัทฯ จะพิจารณาการกำหนดราคาจากความต้องการของลูกค้า และภาวะการแข่งขันของตลาดควบคู่กันไป

2.3 การแข่งขันในอุตสาหกรรม

ในอุตสาหกรรมเรือ Offshore มีผู้ประกอบการอยู่จำนวนน้อยรายเนื่องจากเป็นธุรกิจที่จำเป็นต้องใช้เงินลงทุนที่สูงมากในการดำเนินการ ได้แก่ การลงทุนในตัวเรือและอุปกรณ์ทางเรือ และมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูง เช่น ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ค่าใช้จ่ายประกันภัย เป็นต้น

2.4 ธุรกิจบริหารจัดการเรือ (“ธุรกิจบริหารเรือ”)

1. ลักษณะการให้บริการ

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

1.1 การให้บริการบริหารจัดการด้านเทคนิค (Technical Management)

กลุ่มบริษัทฯ ในฐานะผู้บริหารเรือจะกำกับและดูแลเรือให้มีคุณสมบัติตรงตามกฎระเบียบของหน่วยงานในประเทศ และองค์ระหว่างประเทศเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี โดยดำเนินงานหลัก ๆ ดังนี้

- กลุ่มบริษัทฯ จะกำหนดให้คนประจำเรือแผนกห้องเครื่องหรือช่างกล ดำเนินการกำกับและดูแลเกี่ยวกับการบำรุงรักษา การซ่อมแซม สภาพทั่วไปของเรือและเครื่องจักรอุปกรณ์ต่าง ๆ ในเรือ
- กำกับดูแลงานเข้าอยู่ของเรือ
- กำกับดูแลงานด้านการปฏิบัติงานสินค้าอย่างปลอดภัย (Safe Cargo Operation)
- กำกับดูแลงานด้านการตรวจเรือ (Ship Inspections and Surveys) ให้พร้อมสำหรับการปฏิบัติงานในท่าเรือของผู้ว่าจ้างเรือ
- ดำเนินการเกี่ยวกับเอกสารสำคัญต่าง ๆ ประจำเรือของหน่วยงานที่สำคัญ ได้แก่ กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร และสำนักงาน กสทช.

- กำกับดูแลให้เรือปฏิบัติงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อคนประจำเรือ ตัวเรือ สินทรัพย์และสิ่งแวดล้อมตามระบบ (International Safety Management, ISM)

1.2 การบริหารจัดการด้านคนประจำเรือ (Crew Management)

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

- คัดสรรบุคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับตำแหน่งงาน ขนาดเรือ และเขตการเดินเรือ โดยให้มีเอกสารหนังสือรับรองของคนประจำเรือตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด
- กำกับดูแลให้คนประจำเรือทำงานด้วยความปลอดภัย และปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับการใช้สารเสพติดและการดื่มแอลกอฮอล์อย่างเคร่งครัด
- บริหารจัดการเงินเดือน ค่าตอบแทนอื่น ๆ และสวัสดิการ สำหรับคนประจำเรือตามระเบียบที่บริษัทฯ กำหนด และประสานงานการฝึกอบรมที่จำเป็นให้แก่คนประจำเรือ
- พัฒนาคคนประจำเรือให้มีความรู้ความสามารถเพียงพอกับการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- 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”)	ให้บริการบริหารเรือภายในประเทศ โดยครอบคลุมเรือขนาดเล็ก (ขนาดไม่เกิน 10,000 DWT) และเรือรับส่งพนักงาน (Crew Boat) โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัท NMC ให้บริการบริษัทในกลุ่มเป็นส่วนใหญ่
Nathalin Shipping Pte Ltd. (“NSSG”)	จัดตั้งที่ประเทศสิงคโปร์ เพื่อดำเนินธุรกิจขนส่งฯ บริหารเรือ และบริการจัดเก็บน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป แก่ลูกค้าต่างประเทศ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 NSSG ให้บริการเรือ FSU ทั้งหมด
บริษัท ที.ไอ.เอ็ม. ชิพ แมนเนจเม้นท์ จำกัด (“TIM”)	เป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจบริหารเรือ โดยครอบคลุมทั้งเรือขนาดเล็ก และขนาดใหญ่ รวมถึงเรือรับส่งพนักงาน (Crew Boat) ภายในประเทศและต่างประเทศ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 TIM ให้บริการแก่เรือประเภทขนส่ง และเรือ FSO

1.3 ขั้นตอนการให้บริการบริหารเรือ

ขั้นตอนการดำเนินธุรกิจบริหารเรือ มีดังนี้

- 1) กลุ่มบริษัทฯ ขอรายละเอียดการให้บริการที่ลูกค้าต้องการ ได้แก่ ขนาดและประเภทของเรือ และเส้นทางการเดินเรือจากลูกค้า และผู้เช่าเรือ เป็นต้น เพื่อจัดทำข้อเสนองานส่งกลับให้แก่ลูกค้า หากลูกค้าตกลงในข้อเสนอกลุ่มบริษัทฯ จะจัดทำสัญญาให้บริการบริหารจัดการเรือ (Ship Management Agreement)
- 2) กลุ่มบริษัทฯ ดำเนินการบริหารจัดการคนประจำเรือที่มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด โดยกลุ่มบริษัทฯ จะกำหนดคุณสมบัติ และจำนวนคนประจำเรือให้เหมาะสมตามข้อบังคับของกรมเจ้าท่าและกฎการเดินเรือสากล
- 3) กลุ่มบริษัทฯ ผู้ให้บริการบริหารเรือทำสัญญาจ้างจ้างคนประจำเรือ (Employee Agreement) กับผู้สมัครที่ผ่านการคัดเลือก
- 4) กลุ่มบริษัทฯ จัดบุคลากรเพื่อคอยดูแลและประสานงาน กับคนประจำเรือ และเจ้าของเรือ โดยบุคลากรดังกล่าวจะขึ้นเรือตามแผนที่กำหนด หรือตามความเหมาะสม

2. การตลาดและการแข่งขัน

2.1 กลุ่มลูกค้าเป้าหมายและช่องทางการจัดจำหน่าย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของกลุ่มบริษัทฯ ในธุรกิจบริหารเรือ เป็นกลุ่มลูกค้าที่ประกอบธุรกิจเรือขนส่งสินค้าและน้ำมัน ธุรกิจเรือ FSU และธุรกิจเรือ Offshore

โดยในปี 2561 กลุ่มบริษัทฯ ได้ให้บริการบริหารจัดการเรือ ดังนี้

บริษัท	การดำเนินธุรกิจ
บริษัท นทลิน แมนเนจเม้นท์ จำกัด ("NMC")	ให้บริการบริหารจัดการเรือภายในกลุ่มบริษัทฯ จำนวน 15 ลำ และ ให้บริการบริหารจัดการเรือภายนอกกลุ่มบริษัทฯ จำนวน 2 ลำ
Nathalin Shipping Pte Ltd. ("NSSG")	ให้บริการบริหารจัดการเรือภายในกลุ่มบริษัทฯ จำนวน 5 ลำ และ ให้บริการบริหารจัดการเรือภายนอกกลุ่มบริษัทฯ จำนวน 1 ลำ
บริษัท ที.ไอ.เอ็ม. ชิพ แมนเนจเม้นท์ จำกัด ("TIM")	ให้บริการบริหารจัดการเรือภายในกลุ่มบริษัทฯ จำนวน 3 ลำ และ ให้บริการบริหารจัดการเรือภายนอกกลุ่มบริษัทฯ จำนวน 8 ลำ

อย่างไรก็ดี เนื่องด้วยคุณภาพและมาตรฐานของการให้บริการบริหารจัดการเรือของกลุ่มบริษัทฯ ทำให้มีลูกค้าทั้งในและต่างประเทศนอกกลุ่มบริษัทฯ ใช้บริการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

2.2 นโยบายราคา

กลุ่มบริษัทฯ มีนโยบายกำหนดราคาตามราคาต้นทุนบริการบวกอัตรากำไรขั้นต้นที่เหมาะสม (Cost Plus Method) โดยพิจารณาจากรูปแบบการให้บริการและเงื่อนไขของบริการ ทั้งนี้ ปัจจัยสำคัญที่นำมาพิจารณาในการกำหนดค่าบริการในการบริหารเรือ เช่น ประเภทและขนาดเรือ ประเภทบริการ ขอบเขตการให้บริการ เส้นทางการเดินเรือ และประเทศที่เรือปฏิบัติงาน เป็นต้น โดยประเภทการให้บริการของกลุ่มบริษัทฯ ครอบคลุมถึง การบริหารจัดการเรือ และการบริหารจัดการคนประจำเรือ ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าบริการแต่ละประเภทเป็นรายเดือน

2.3 การแข่งขันในอุตสาหกรรม

กลุ่มบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจบริหารเรือให้แก่เรือของกลุ่มบริษัทฯ เป็นหลัก และในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา กลุ่มบริษัทฯ ยังได้รับความไว้วางใจจากลูกค้าภายนอกใช้บริการการบริหารจัดการเรือเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ เนื่องจากธุรกิจการบริหารจัดการเรือในประเทศมีลักษณะเฉพาะ และมีต้นทุนสูงในการบ่มเพาะบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติงาน จึงทำให้ไม่มีคู่แข่งในอุตสาหกรรมการบริหารจัดการเรือมากนัก นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ ยังให้บริการบริหารเรือ FSU ในต่างประเทศ ซึ่งด้วยความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติงาน จึงทำให้ได้รับการยอมรับจากลูกค้า

การกำหนดผลิตภัณฑ์และบริการ

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

1. การจัดหาสัญญาบริการขนส่ง

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

1.1 การประมูลงาน กลุ่มบริษัทฯ จะเข้าร่วมการประมูลงานด้วยตนเอง โดยก่อนที่จะเข้าร่วมการประมูลงาน กลุ่มบริษัทฯ จะนำข้อกำหนดโครงการ (Term of Reference; TOR) มาวิเคราะห์และประเมินผลตอบแทนของโครงการ หากกลุ่มบริษัทฯ มีโอกาสที่จะชนะการประมูลและสามารถสร้างผลตอบแทนที่เหมาะสม กลุ่มบริษัทฯ จะอนุมัติการเข้าร่วมประมูลและจัดทำข้อเสนอโครงการให้แก่ลูกค้าหรือองค์กร

1.2 การรับจ้างโดยตรง กลุ่มบริษัทฯ จะรับงานโดยตรงจากลูกค้าโดยการจัดทำสัญญาการให้บริการ หรือใบสั่งจ้าง อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทฯ จะพิจารณาจัดทำในรูปแบบสัญญาหรือใบสั่งจ้างนั้น ขึ้นอยู่กับประเภทของการให้บริการขนส่ง หรือจัดเก็บทั้งในแบบ SPOT หรือ แบบ COA หรือ แบบ TC

2. การจัดหาเรือ

กลุ่มบริษัทฯ จะจัดหาเรือที่เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้า โดยสามารถแบ่งออกเป็นการให้บริการขนส่ง และการให้บริการจัดเก็บ สำหรับบริการขนส่ง ลูกค้าจะส่งรายละเอียดที่สำคัญ เช่น ประเภทสินค้าและปริมาณ ท่าเรือต้นทางและปลายทาง วันและเวลาที่ลูกค้าต้องการให้ขนส่ง เป็นต้น และสำหรับบริการจัดเก็บ ลูกค้าจะส่งรายละเอียดที่สำคัญ เช่น ประเภทสินค้าและปริมาณ น้ำหนักหรือบริเวณที่ต้องการจอดเรือ และระยะเวลาที่ต้องการใช้บริการ เป็นต้น โดยกลุ่มบริษัทฯ มีวิธีการจัดหาเรือ 3 รูปแบบ ได้แก่ 1) การซื้อเรือมือสอง 2) การต่อเรือใหม่ และ 3) การจ้างเรือจากภายนอกกลุ่มบริษัทฯ (เฉพาะเรือขนส่ง)

2.1 การซื้อเรือมือสอง

กลุ่มบริษัทฯ จะติดต่อผ่านนายหน้าจัดหาเรือโดยกลุ่มบริษัทฯ จะตรวจสอบสภาพเรือและประเมินค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงและบำรุงรักษาเรือเพื่อจัดทำความเป็นไปได้ในการลงทุน (Feasibility Study) หากกลุ่มบริษัทฯ พิจารณาว่าโครงการมีผลตอบแทนที่คุ้มค่า กลุ่มบริษัทฯ จะขออนุมัติการซื้อเรือจากคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ พิจารณาการซื้อเรือมือสองโดยคำนึงถึงประเภท คุณสมบัติ และอายุของเรือที่มีความเหมาะสมตามความต้องการของลูกค้า

กลุ่มบริษัท จะปรับปรุงเรือให้มีความพร้อมก่อนการนำเรือออกให้บริการแก่ลูกค้า โดยมีขั้นตอนที่สำคัญ ได้แก่ การซ่อมแซมเรือ การติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติม การจัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิง การจัดจ้างผู้บริหารเรือ ทั้งนี้ผู้บริหารเรือจะดำเนินการจัดการคนประจำเรือ ขอบอนุญาตต่าง 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 ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องทำสัญญาการจัดการเรือกับนายหน้าเฉพาะราย เนื่องจากกลุ่มบริษัท สามารถเปรียบเทียบ ราคา คุณสมบัติของเรือ และเงื่อนไขการชำระเงินเพื่อให้ได้เงื่อนไขที่ดีที่สุด

2.2 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

2.3 การจ้างเรือจากภายนอกกลุ่มบริษัท

กลุ่มบริษัท จะพิจารณาจ้างเรือจากบุคคลภายนอก ในกรณีที่กลุ่มบริษัท ไม่สามารถหาเรือภายในกลุ่มบริษัท ได้ ในวันและเวลาที่ลูกค้าต้องการได้ โดยกลุ่มบริษัท จะติดต่อกับเจ้าของเรือโดยตรงหรือนายหน้า เพื่อจ้างเรือ ซึ่งกลุ่มบริษัท จะตรวจสอบรายละเอียดและคุณสมบัติ (Specification) ของเรือ ใบอนุญาตต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าเรือที่จ้างมีมาตรฐานและคุณสมบัติตรงตามที่ลูกค้ากำหนดและเหมาะสมกับสินค้าของลูกค้า

3. การจัดหาผู้ให้บริการบริหารจัดการเรือ

กลุ่มบริษัทฯ จะจัดการบริหารจัดการเรือผ่านบริษัทในกลุ่มเป็นหลัก ได้แก่ บริษัท นทลิน แมนเนจเม้นท์ จำกัด (“NMC”) Nathalin Shipping Pte. Ltd. (“NSSG”) และบริษัท ที.ไอ.เอ็ม. ชิพ แมนเนจเม้นท์ จำกัด (“TIM”)

กลุ่มบริษัทฯ จะพิจารณาจัดจ้างตามความเชี่ยวชาญการบริหารเรือที่แตกต่างกัน โดยบริษัท NMC จะเชี่ยวชาญการบริหารจัดการเรือขนส่งฯ และเรือรับส่งคนประจำเรือ (Crew Boat) บริษัท NSSG จะเชี่ยวชาญการบริหารจัดการเรือ FSU ในขณะที่บริษัท TIM จะมีความเชี่ยวชาญการบริหารจัดการเรือ FSO และเรือขนส่งฯ ในเส้นทางระหว่างประเทศ

4. น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเดินเรือ (Bunker)

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ เนื่องจากเรือทุกประเภทของกลุ่มบริษัทฯ จำเป็นต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องยนต์ของเรือ ดังนั้นกลุ่มบริษัทฯ จึงให้ความสำคัญกับการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงคุณภาพดีในราคาที่เหมาะสม

กลุ่มบริษัทฯ จะจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากบริษัทผู้ค้าน้ำมันชั้นนำทั้งในประเทศและนอกประเทศที่อยู่ในรายชื่อที่ได้รับการอนุมัติแล้วของกลุ่มบริษัทฯ (Approved List) ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ ได้ทำการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานการประกอบกิจการค้าน้ำมัน เพื่อให้มั่นใจว่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่จัดซื้อมีคุณภาพที่ดีสำหรับเครื่องยนต์เรือ

นอกจากนั้น กลุ่มบริษัทฯ มีขั้นตอนการจัดซื้อน้ำมันที่ทำให้กลุ่มบริษัทฯ ได้น้ำมันเชื้อเพลิงในราคาที่เหมาะสม โดยกลุ่มบริษัทฯ จะติดต่อผู้ค้าน้ำมันอย่างน้อย 2 รายเพื่อสอบถามราคา โดยระบุปริมาณ ประเภทน้ำมัน และสถานที่จัดส่ง เพื่อนำมาเปรียบเทียบความสมเหตุสมผลของราคาเพื่อให้ผู้มีอำนาจพิจารณาอนุมัติ หลังจากนั้น ฝ่ายขายจะติดต่อผู้ค้าน้ำมันเพื่อแจ้งรายละเอียดการจัดส่งต่อไป

กลุ่มบริษัทฯ สามารถจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงได้โดยง่ายเนื่องจากมีผู้ค้าน้ำมัน (Supplier) หรือผู้ค้าน้ำมันตามมาตรา 7 จำนวนมากในอุตสาหกรรม โดยในปี 2561 กลุ่มบริษัทฯ จัดหาน้ำมันจากผู้จำหน่ายหลายราย เช่น บริษัท ซีออยล์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) และบริษัท เชฟรอน (ไทย) จำกัด เป็นต้น

5. การจัดหาคนประจำเรือ

กลุ่มบริษัทฯ คัดสรรบุคลากรและคนประจำเรือที่มีประสบการณ์ และมีความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติงานในหน้าที่ต่าง ๆ บนเรือ เนื่องจากกลุ่มบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่มีมูลค่าสูง และอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในวงกว้างได้หากไม่ได้รับการบริหารจัดการที่เหมาะสม นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือที่กำหนดโดยหน่วยงานต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด เช่น องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization; IMO) และหน่วยงานราชการที่กำกับดูแลการเดินเรือและท่าเรือ เป็นต้น

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ จัดหาและคัดสรรบุคลากรและคนประจำเรือผ่านทางช่องทางต่าง ๆ ได้แก่ แจ้งข่าวสารการรับสมัครงานผ่านศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี และโรงเรียนการเดินเรือต่าง ๆ เช่น วิทยาลัยเทคโนโลยีทางทะเลแห่งเอเชีย Maritime School เป็นต้น หรือแจ้งผ่านวารสารที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ และแจ้งผ่านพนักงานของกลุ่มบริษัทฯ เว็บไซต์และทางสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) เช่น เฟสบุ๊ก (Facebook) และไลน์ (Line) เป็นต้น โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกที่สำคัญ เช่น

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

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท กำหนดให้มีการอบรมที่จัดโดยบุคลากรภายในกลุ่มบริษัท และวิทยากรจากภายนอก ซึ่งเป็น การอบรมเพื่อให้คนประจำเรือเข้าใจระเบียบและวิธีการปฏิบัติงานบนเรือ 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 และ หลักสูตร 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

6. การซ่อมบำรุงเรือ

เพื่อให้เรือของกลุ่มบริษัท สามารถให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมัน กึ่งสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว ได้ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ รวมถึงให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยในการเดินเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และกรมเจ้าท่าของประเทศไทย กลุ่มบริษัท จึงมีการวางแผนการซ่อมบำรุงเรือของกลุ่มบริษัท โดยแบ่งเป็นการซ่อมบำรุง 2 ประเภท คือ 1) การซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) และ 2) การเข้าอู่แห้ง (Dry Docking) โดยมีรายละเอียดดังนี้

6.1 การซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance)

การซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน เป็นการซ่อมบำรุงตัวเรือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ประจำเรือ ระบบไฟฟ้า และระบบควบคุมต่าง ๆ รวมถึงท่อต่าง ๆ ที่ติดตั้งในเรือ โดยทำการซ่อมบำรุงตามระยะเวลา หรือระยะทาง หรือตามคำแนะนำของผู้ผลิต โดยกลุ่มบริษัท มีทีมซ่อมบำรุงเป็นพนักงานของกลุ่มบริษัท เอง รวมทั้งมีการว่าจ้างผู้รับเหมาที่อยู่ในรายชื่อผู้จัดหาและผู้ให้บริการที่ได้รับอนุมัติ (Approved Vendor List) ของกลุ่มบริษัท

สำหรับเรือที่มีอายุไม่เกิน 5 ปี การซ่อมบำรุงเชิงป้องกันสามารถทำได้โดยการตรวจสอบสภาพตัวเรือใต้แนวน้ำ (Under water survey) แทนการเข้า坞ในช่วง 30 เดือนแรก ทำให้กลุ่มบริษัท บริหารจัดการต้นทุนและเวลาการดำเนินงานได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

6.2 การเข้า坞แห้ง (Dry Docking)

เรือของกลุ่มบริษัท จะมีการเข้า坞แห้งหรือการซ่อมเรือครั้งใหญ่ทุก 2.5 ปี เพื่อตรวจสอบโครงสร้างหลักของตัวเรือ และระบบต่าง ๆ บนเรือ เช่น ระบบเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเรือ ระบบไฟฟ้าและแสงสว่างภายในเรือ ระบบการติดต่อสื่อสาร ระบบควบคุมการเดินเรือ ระบบท่อและเครื่องมือในการรับส่งสินค้าและถังบรรจุสินค้า และระบบความปลอดภัยในเรือ เป็นต้น ซึ่งการขึ้น坞แห้ง (Dry Dock) แต่ละครั้งใช้เวลาในการดำเนินการตั้งแต่นำเรือขึ้นจากทะเลจนนำเรือกลับลงสู่ทะเล ประมาณ 3 – 4 สัปดาห์

ในการนำเรือขึ้น坞แห้ง (Dry Dock) แต่ละครั้ง กลุ่มบริษัท จะมีการวางแผนล่วงหน้าเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อ การให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าของกลุ่มบริษัท ทั้งนี้ 坞เรือที่บริษัท ใช้บริการเป็น坞เรือที่บริษัท ใช้บริการประจำมี ประมาณ 4 – 5 ราย ซึ่งเป็น坞เรือที่มีมาตรฐานในการให้บริการและมีอัตราค่าบริการที่เหมาะสม รวมทั้งสามารถรองรับการ ขึ้น坞แห้ง (Dry Dock) พร้อมกันได้หลายลำจึงทำให้ไม่มีผลกระทบต่อ การดำเนินงาน

ภาวะอุตสาหกรรมน้ำมัน และการขนส่งและจัดเก็บน้ำมัน

อ้างอิงจากบทวิเคราะห์สถานการณ์พลังงานปี 2561 และแนวโน้มปี 2562 ของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน ซึ่งชี้ให้เห็นว่า โดยภาพรวมประเทศไทยมีการใช้พลังงานขั้นต้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.8 ขณะที่อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของไทยช่วง 9 เดือนแรกของปี 2561 มีการขยายตัวร้อยละ 4.3 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน รวมถึงการใช้จ่ายและการลงทุนภาครัฐที่ขยายตัวต่อเนื่อง สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจไทยในปี 2561 จะขยายตัวร้อยละ 4.2 จากการขยายตัวของภาคส่งออก การบริโภคภาคเอกชน และการลงทุนรวม การใช้พลังงานขั้นต้น เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.8 ซึ่งเพิ่มขึ้นไม่สูงมากนัก ในขณะที่การใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8 จากการใช้ในภาคการขนส่งและการคมนาคม

สถานการณ์พลังงานแต่ละชนิด

ในปี 2561 การใช้น้ำมันสำเร็จรูปอยู่ที่ระดับ 142.1 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

น้ำมันเบนซินและแก๊สโซฮอล์ ปริมาณการใช้เฉลี่ยอยู่ที่ 31.0 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 ตามความต้องการใช้ในการเดินทางที่สูงขึ้นสอดคล้องกับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น และราคาขายปลีกเฉลี่ยน้ำมันเบนซินและแก๊สโซฮอล์ยังอยู่ในระดับที่ไม่สูงมากนัก ส่งผลให้มีความต้องการใช้รถยนต์ในการเดินทางในช่วงเทศกาลและวันหยุดต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง

น้ำมันดีเซล มีปริมาณการใช้เฉลี่ยอยู่ที่ 64.6 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 จากการใช้ในภาคขนส่งทางบกที่เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของภาคการส่งออก การบริการและการท่องเที่ยวประกอบกับการขนส่งสินค้าเกษตรที่เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของภาคการส่งออก การบริการการท่องเที่ยวประกอบกับการขนส่งสินค้าเกษตรที่เพิ่มขึ้นตามภาวะเศรษฐกิจที่มีการเติบโตต่อเนื่อง โดยเศรษฐกิจการเกษตรปี 2561 ขยายตัวร้อยละ 4.6 เมื่อเทียบกับปีก่อน นอกจากนั้น ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลเฉลี่ยในปี 2561 แม้จะปรับสูงขึ้นกว่าปีก่อนแต่ยังคงมีราคาไม่เกิน 30 บาท จึงส่งผลให้ปี 2561 มีการใช้น้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้น

น้ำมันเครื่องบิน มีปริมาณการใช้เฉลี่ยอยู่ที่ 19.5 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 ตามการขยายตัวของภาคการท่องเที่ยวที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศเพิ่มขึ้นจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่มีแนวโน้มดีขึ้น โดยในปี 2561 คาดการณ์ว่านักท่องเที่ยวจะขยายตัวถึงร้อยละ 5.1 อีกทั้งราคาค่าโดยสารโดยเครื่องบินภายในประเทศไม่สูงมากนักเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยรถยนต์ และการแข่งขันของสายการบินต้นทุนต่ำมีโปรโมชันลดราคาออกมาอย่างต่อเนื่อง

น้ำมันเตา มีปริมาณการใช้เฉลี่ยอยู่ที่ 6.0 ล้านลิตรต่อวัน ลดลงร้อยละ 3.0 จากการใช้ในภาคอุตสาหกรรมที่ลดลงเนื่องจากมีการใช้เชื้อเพลิงอื่นทดแทน ขณะที่การใช้ในภาคขนส่งเพิ่มขึ้น

ตารางแสดงปริมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูปและแนวโน้มการใช้น้ำมันสำเร็จรูปในปี 2562

(หน่วย: ล้านลิตร/วัน)	2558	2559	2560	2561P	2562F
ดีเซล	60.1	61.9	63.8	64.6	65.7
เบนซินและแก๊สโซฮอล์	26.4	29.0	30.1	31.0	31.8
เครื่องบิน*	16.5	17.7	18.5	19.5	20.3
น้ำมันเตา	5.6	6.2	5.8	6.0	6.1
LPG**	23.1	21.9	21.7	21.0	20.7
รวม	131.5	136.7	139.8	142.1	144.6

หมายเหตุ *น้ำมันเครื่องบินและน้ำมันก๊าด

**ไม่รวมการใช้ LPG ที่ใช้เป็น Feed stocks ในปีใดก็ตาม

P = ข้อมูลเบื้องต้น, F = ข้อมูลประมาณการ

แนวโน้มการใช้น้ำมันสำเร็จรูปปี 2562

คาดการณ์การใช้น้ำมันสำเร็จรูป ปี 2562 จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 เมื่อเทียบกับปี 2561 โดยการใช้ดีเซลคาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8 โดยเฉพาะการใช้ในภาคการขนส่งที่คาดว่าจะขยายตัวการส่งออกและขายสินค้าผ่านระบบออนไลน์ที่เพิ่มขึ้นที่ส่งผลให้มีการใช้น้ำมันดีเซลในการขนส่งวัตถุดิบและขนส่งสินค้าให้ผู้บริโภคเพิ่มขึ้น

การใช้เบนซินและแก๊สโซฮอล์ คาดว่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 ตามความต้องการใช้น้ำมันที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและแนวโน้มราคาน้ำมันดิบยังคงอยู่ในระดับที่ไม่สูงมากนัก การใช้เครื่องบิน คาดว่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.0 ตามการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของเศรษฐกิจโลก และการดำเนินมาตรการแก้ไขปัญหาด้านการท่องเที่ยวและมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาครัฐ รวมถึงการแข่งขันของสายการบิน Low cost สำหรับการใช้น้ำมันเตาเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 จากการนำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าสอดคล้องกับแผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้าของประเทศ พุทธศักราช 2558 – 2579 ขณะที่การใช้ LPG ในส่วนที่ไม่รวมการใช้ใน Feed Stocks ของอุตสาหกรรมปิโตรเคมี คาดว่าจะลดลงร้อยละ 1.7 จากการใช้ในภาคขนส่งลดลง

ที่มา: บทวิเคราะห์สถานการณ์พลังงานปี 2561 และแนวโน้มปี 2562 ของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

■ ภาพรวมปริมาณการผลิตและการใช้น้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย

ภาพรวมปริมาณการผลิตและจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทยในปี 2557 - 2561 มีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปริมาณการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 158 ล้านลิตรต่อวัน ในปี 2557 เป็น 187 ล้านลิตรต่อวัน ในปี 2561 อัตราการเติบโตการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปเฉลี่ยต่อปี (ตั้งแต่ปี 2557 - 2561) เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 4.3

ตารางแสดงปริมาณการผลิตน้ำมันสำเร็จรูป

(หน่วย: ล้านลิตร/วัน)	2557	2558	2559	2560	2561*
น้ำมันดีเซล	66	74	70	74	75
น้ำมันเบนซิน	27	31	33	35	36
น้ำมันอากาศยาน	18	19	19	20	22
น้ำมันเตา	16	16	15	16	16
น้ำมันก๊าด	3	4	6	5	6
LPG	28	28	29	31	32
รวม	158	172	173	181	187

หมายเหตุ: *ข้อมูลเดือนมกราคม – พฤศจิกายน 2561

ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน

ทั้งนี้ ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 126 ล้านลิตรต่อวัน ในปี 2557 เป็น 142 ล้านลิตรต่อวัน ในปี 2561 อัตราการเติบโตการใช้น้ำมันสำเร็จรูปเฉลี่ยต่อปี (ตั้งแต่ปี 2557-2561) เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.7

ตารางแสดงปริมาณการใช้ น้ำมันสำเร็จรูป

(หน่วย: ล้านลิตร/วัน)	2557	2558	2559	2560	2561*
น้ำมันดีเซล	58	60	62	64	64
น้ำมันเบนซิน	23	26	29	30	31
น้ำมันอากาศยาน	15	17	18	18	19
น้ำมันเตา	6	6	6	6	6
น้ำมันก๊าด	0.03	0.03	0.03	0.02	0.02
LPG	25	23	22	22	21
รวม	126	132	137	140	142

หมายเหตุ: *ข้อมูลเดือนมกราคม – พฤศจิกายน 2561

ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน

■ ภาพรวมปริมาณการนำเข้าและการส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย

ภาพรวมปริมาณการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทยในปี 2557-2561 ยังคงทรงตัว โดยในปี 2561 มีปริมาณการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงรวม 9.5 ล้านลิตร/วัน ลดลงร้อยละ 11.6 เมื่อเทียบกับปี 2560 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการนำเข้าน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตาที่ลดลง

ตารางแสดงปริมาณการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป

(หน่วย: ล้านลิตร/วัน)	2557	2558	2559	2560	2561*
น้ำมันดีเซล	0.95	0.3	2.3	2.2	1.7
น้ำมันเบนซิน	2.4	2.1	4.2	4.8	4.2
น้ำมันอากาศยาน	0.01	0.01	0.24	0.13	0.14

(หน่วย: ล้านลิตร/วัน)	2557	2558	2559	2560	2561*
น้ำมันเตา	1.0	0.5	0.3	0.2	0.03
LPG	10.7	6.9	2.3	3.3	3.4
รวม	15.1	9.9	9.4	10.6	9.5

หมายเหตุ: *ข้อมูลเดือนมกราคม – พฤศจิกายน 2561

ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน

อย่างไรก็ดี ภาพรวมปริมาณการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงในช่วงปี 2557 - 2561 มีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2561 มีปริมาณการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงรวม 31.4 ล้านลิตร/วัน เพิ่มขึ้นจากปี 2560 ร้อยละ 2.6 โดยมีสาเหตุมาจากปริมาณการผลิตของโรงกลั่นที่เพิ่มขึ้น

ตารางแสดงปริมาณการส่งออกน้ำมันสำเร็จรูป

(หน่วย: ล้านลิตร/วัน)	2557	2558	2559	2560	2561*
น้ำมันดีเซล	11.8	16.9	13.1	14.4	14.9
น้ำมันเบนซิน	3.8	4.2	3.8	4.4	4.8
น้ำมันอากาศยาน	3.6	4.2	1.5	2.1	2.6
น้ำมันเตา	10.5	10.0	8.9	9.6	9.1
น้ำมันก๊าด	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0
รวม	29.8	35.3	27.4	30.5	31.4

หมายเหตุ: *ข้อมูลเดือนมกราคม – พฤศจิกายน 2561

ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน

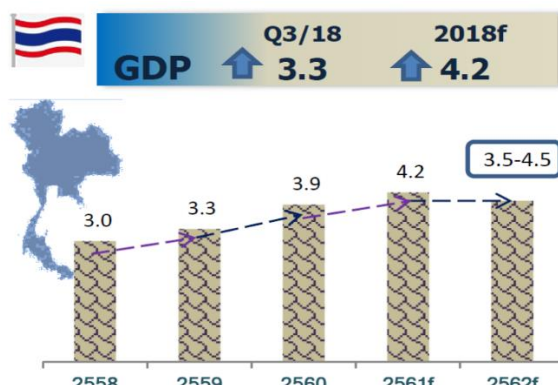
■ ปัจจัยที่สำคัญกับความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทย

1) ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product, GDP)

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

กราฟแสดง GDP ย้อนหลัง 3 ปี (ปี 2558-2560) และประมาณการ GDP ของประเทศไทยในปี 2561-2562

(หน่วย: ร้อยละ)



ที่มา : แถลงข่าวจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ วันที่ 19 พฤศจิกายน 2561

2) การเพิ่มกำลังการผลิตของโรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทย

จากข้อมูลกำลังการกลั่นของโรงกลั่นน้ำมันในประเทศ พบว่ามีอัตราการกลั่นที่ใกล้ขีดความสามารถสูงสุด ดังนั้น หากโรงกลั่นน้ำมันมีแผนการลงทุนในการเพิ่มกำลังการกลั่นจะทำให้โรงกลั่นสามารถผลิตผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปได้มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้การขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น

ทั้งนี้ ในช่วงปีที่ผ่านมา บริษัทค้าน้ำมันชั้นนำของประเทศไทยได้ออกมาชี้แจงแผนการเพิ่มกำลังการผลิตของโรงกลั่น ซึ่งเป็นการรองรับความต้องการการบริโภคน้ำมันในประเทศที่เติบโตอย่างต่อเนื่องในทุกปี ดังจะเห็นว่า บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีอัตราการใช้กำลังการกลั่นร้อยละ 113.8 ได้ชี้แจงแผนการเตรียมขยายกำลังการผลิตจาก 275,000 บาร์เรลต่อวันเป็น 400,000 บาร์เรลต่อวัน, บางจากปิโตรเลียมเตรียมขยายกำลังการผลิตจาก 120,000 บาร์เรลต่อวันเป็น 140,000 บาร์เรลต่อวัน และสตาร์ปิโตรเลียมเตรียมขยายกำลังการผลิตจาก 165,000 บาร์เรลต่อวันเป็น 175,000 บาร์เรลต่อวัน ด้วยเช่นกัน

ตารางแสดงอัตราการใช้กำลังการกลั่นของโรงกลั่นน้ำมันของผู้ประกอบการน้ำมันชั้นนำในประเทศไทย
ช่วงเดือนมกราคม – พฤศจิกายน 2561

โรงกลั่น	กำลังการกลั่น	การใช้กำลังการกลั่น*	อัตราการใช้กำลังการกลั่น
	(พันบาร์เรลต่อวัน)	(พันบาร์เรลต่อวัน)	(ร้อยละ)
ไทยออยล์	275	305	110.9
ไออาร์พีซี	215	209	97.2
เอสโซ่	177	146	82.5
สตาร์ปิโตรเลียม	165	174	105.5
ปตท.โกลบอลเคมีคอล	280	195	69.6
บางจากปิโตรเลียม	120	99	82.5
รวม	1,232	1,128	91.6

หมายเหตุ: *ข้อมูลเดือนมกราคม – พฤศจิกายน 2561

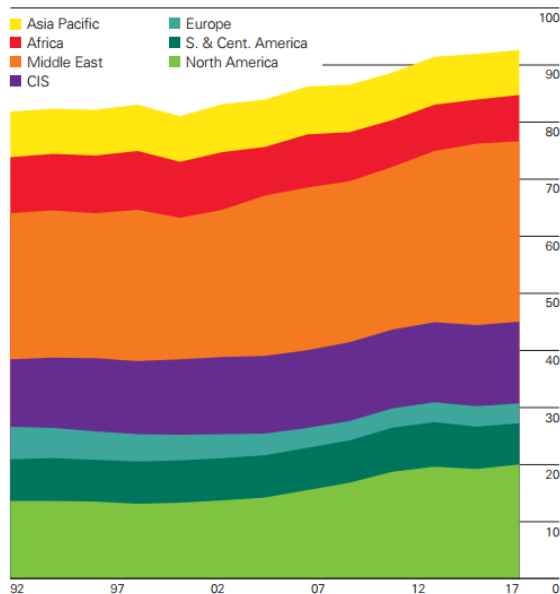
ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน, ข้อมูล ณ เดือนพฤศจิกายน 2561

■ การใช้น้ำมันในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเติบโตอย่างต่อเนื่อง

ปัจจัยหนึ่งที่เป็นตัวแปรในการใช้บริการเรือ FSU เพื่อการกักเก็บน้ำมัน คือ ความเคลื่อนไหวของราคาน้ำมันดิบโลก แม้ราคาน้ำมันดิบของโลกในปีที่ผ่านมาจะมีความผันผวน แต่การใช้น้ำมันของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง ในปี 2559 ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีปริมาณการใช้น้ำมันสูงที่สุดในโลก โดยมีปริมาณการใช้น้ำมันรวม 1,643.4 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 35.6 ของปริมาณการใช้น้ำมันของทั่วโลก และคิดเป็นอัตราเติบโตเฉลี่ยต่อปีร้อยละ 2.9

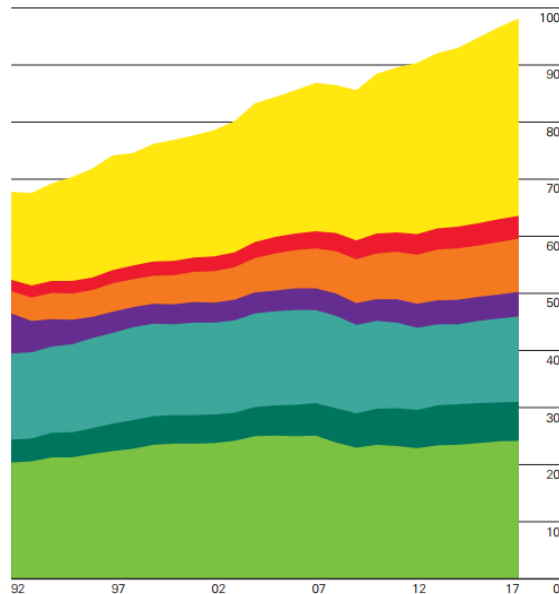
สัดส่วนการผลิตน้ำมันในแต่ละภูมิภาค

(หน่วย: ล้านบาร์เรล/วัน)



สัดส่วนการใช้น้ำมันในแต่ละภูมิภาค

(หน่วย: ล้านบาร์เรล/วัน)



ในปี 2561 ปริมาณการผลิตน้ำมันโลกเพิ่มขึ้นเพียง 0.6 ล้านบาร์เรลต่อวัน น้อยกว่าค่าเฉลี่ยการประมาณการต่อเนื่องกัน 2 ปี โดยเป็นผลมาจากการผลิตน้ำมันดิบในกลุ่มประเทศตะวันออกกลางลดลง 0.25 ล้านบาร์เรลต่อวัน และกลุ่มประเทศในอเมริกากลางและอเมริกาใต้ลดลง 0.4 ล้านบาร์เรลต่อวัน ในขณะที่กลุ่มประเทศในอเมริกาเหนือและแอฟริกาปริมาณการผลิตน้ำมันดิบเพิ่มขึ้น 0.82 และ 0.39 ล้านบาร์เรลต่อวันตามลำดับ ในขณะที่ปริมาณการใช้น้ำมันมีปริมาณการใช้เพิ่มขึ้นเฉลี่ย 1.7 ล้านบาร์เรลต่อวัน ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยการใช้น้ำมันย้อนหลัง 10 ปี ที่มีอัตราการใช้เฉลี่ยที่ 1.1 ล้านบาร์เรลต่อวัน ต่อเนื่องกันเป็นปีที่ 3 โดยประเทศที่มีปริมาณการใช้สูงที่สุดคือ ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และ ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยมีปริมาณการใช้ 0.5 และ 0.19 ล้านบาร์เรลต่อวัน ตามลำดับ

ที่มา : BP Statistical Review of World Energy 67th Edition, June 2018

งานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล (Offshore Support Vessel)

อุปสงค์ของเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมัน FSO แปรผันตามกิจกรรมการขุดเจาะและสำรวจปิโตรเลียมในประเทศไทย โดย ณ สิ้นปี 2560 จำนวนสัมปทานปิโตรเลียมในอ่าวไทยมีจำนวน 39 สัมปทาน และ 49 แปลงสำรวจ

ที่มา : รายงานประจำปี 2560 กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ กระทรวงพลังงาน และข้อมูลหน้าเว็บไซต์กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ กระทรวงพลังงาน ณ วันที่ 11 ธันวาคม 2561

นอกจากนั้น จากข้อมูลการจัดหาปิโตรเลียมจากแหล่งปิโตรเลียมในประเทศไทยของกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ กระทรวงพลังงาน พบว่ามีการผลิตปิโตรเลียมในประเทศไทยในปี 2560 มีปริมาณรวม 284.8 ล้านบาร์เรลเทียบเท่าน้ำมันดิบ หรือคิดเป็นอัตราเฉลี่ยประมาณวันละ 780,284 บาร์เรลเทียบเท่าน้ำมันดิบ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 มีปริมาณการผลิตลดลงร้อยละ 4.7 สาเหตุหลักเนื่องมาจากแหล่งผลิตปิโตรเลียมมีศักยภาพลดลง ทั้งนี้ แหล่งผลิตน้ำมันดิบในประเทศไทยเป็นแหล่งขนาดเล็กและมีศักยภาพการผลิตลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2560 มีการหยุดผลิตปิโตรเลียมจากแหล่งราชพฤกษ์และแหล่งทานตะวัน รวมถึงในบางแหล่งมีการหยุดผลิตชั่วคราวเพื่อรอการพัฒนาต่อไป อย่างไรก็ตาม หลังจากการประกาศผู้ได้รับสัมปทานสำรวจและผลิตก๊าซธรรมชาติแหล่งบงกช-เอราวัณในช่วงปี 2561 ที่ผ่านมา คาดการณ์ว่ากิจกรรมการสนับสนุนการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเลจะเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งจะส่งผลให้ธุรกิจเรือ Offshore ของกลุ่มบริษัทฯ มีการเติบโตไปในทิศทางเดียวกันต่อไป

ใบอนุญาตประกอบธุรกิจ

กลุ่มบริษัทฯ มีใบอนุญาตสำหรับประกอบธุรกิจภายในประเทศ และต่างประเทศ ดังต่อไปนี้

1. ใบอนุญาตสำหรับประกอบธุรกิจภายในประเทศ

ใบอนุญาต	ผู้ออกใบอนุญาต	วันที่ออก	บริษัทที่ได้รับ
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12	กรมธุรกิจพลังงาน	17 ก.ย. 2558	บริษัทฯ
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12	กรมทะเบียนการค้า	28 พ.ค. 2544	NTL
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12	กรมทะเบียนการค้า	11 พ.ย. 2544	TMT
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12	กรมธุรกิจพลังงาน	13 ธ.ค. 2556	TNS
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12	กรมธุรกิจพลังงาน	8 มิ.ย. 2558	SHT
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12	กรมธุรกิจพลังงาน	15 มิ.ย. 2558	STC

2. ใบอนุญาตสำหรับประกอบธุรกิจในประเทศมาเลเซีย

ใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ในประเทศมาเลเซียมี 2 ประเภท ได้แก่

1) ใบอนุญาต Domestic Shipping License (“DSL”)

ใบอนุญาต DSL เป็นใบอนุญาตสำหรับบริษัทที่ประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศมาเลเซีย โดยเรือที่ไม่ใช่เรือธงมาเลเซียต้องยื่นขอใบอนุญาตต่อสมาคมเจ้าของเรือแห่งประเทศมาเลเซีย (Malaysia Shipowners’ Association, “MASA”) และ Domestic Shipping Licensing Board เพื่อได้รับใบอนุญาต DSL ซึ่งมีระยะเวลา 3 เดือนและสามารถต่ออายุโดยไม่มีจำกัดจำนวนครั้ง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 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 2561 การดำเนินการส่ง-รับสินค้ากลางทะเลสำหรับเรือ FSU ทุกลำของกลุ่มบริษัทฯ มีใบอนุญาต STS Approval

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

กลุ่มบริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญในเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยเป็นอย่างมาก เนื่องจากความเสียหายหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากเรือขนส่ง หรือเรือจัดเก็บน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ส่งผลกระทบเป็นวงกว้างไม่เฉพาะแค่ความสูญเสียในชีวิตของผู้ปฏิบัติงานและทรัพย์สินของกลุ่มบริษัทฯ แต่ยังส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลภายนอก และสิ่งแวดล้อมในบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ รวมถึงชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของกลุ่มบริษัทฯ

กลุ่มบริษัทฯ จึงมีการคัดเลือกผู้บริหารจัดการเรือ (Ship Management) ที่มีประสิทธิภาพ และมีประสบการณ์ในการบริหาร ตรวจสอบคุณภาพ และการปฏิบัติงานบนเรือเป็นที่ยอมรับได้ตามมาตรฐานสากลของกลุ่มบริษัทน้ำมันและเคมี และกลุ่มบริษัทฯ จัดให้มีหน่วยงานภายใน ซึ่งจะติดตาม ประสานงานเรื่องกฎระเบียบข้อบังคับด้านความปลอดภัย อุปกรณ์บนเรือ และพนักงานบนเรือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เพื่อให้มั่นใจว่าเรือของกลุ่มบริษัทฯ ทั้งหมดมีประสิทธิภาพและคุณสมบัติครบถ้วนและเพียงพอ ตลอดจนมีการดูแลไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในทุกพื้นที่ที่เรือของกลุ่มบริษัทฯ ประกอบกิจการ อีกทั้งฝ่ายบริหารได้กำหนดนโยบายในการดูแลมลพิษ สังคม และสิ่งแวดล้อม และให้ความเอาใจใส่อย่างต่อเนื่อง

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

รางวัลและมาตรฐานที่ได้รับ

กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นในการพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้าและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันและการจัดหาลูกค้าของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งทำให้กลุ่มบริษัทฯ ผ่านการรับรองมาตรฐานจากองค์กรทั้งในและต่างประเทศ และได้รับรางวัลจากทั้งภาครัฐ และเอกชนมากมาย ดังต่อไปนี้

ปี	รางวัลและมาตรฐานที่ได้รับ
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)
2556	รางวัลเรือที่มีความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานดีเด่นอันดับที่ 2 โดย บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) Achievement of Incident & Injury Free โดย บริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) (SPRC)

ปี	รางวัลและมาตรฐานที่ได้รับ
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 ได้ยอดเยี่ยมสำหรับการขนส่งน้ำมันใส่ให้คลังปิโตรเลียมสงขลา 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)
2561	รางวัลดีเด่นด้านความปลอดภัย (IESG Safety Awards) ประจำปี 2561 ได้แก่ เรือศรีบ้านดอน และเรือศรีท่าทอง
	รางวัลจากท่า SPRC เรือวิ่งครบ 500 เที่ยว โดยไม่เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ เรือศรีท่าชนะ
	รางวัลจากท่า PTTGC เรือวิ่งครบ 400 เที่ยว โดยไม่เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ เรือศรีท่าทอง
	รางวัล Ship Owner of the Year โดยบริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
	รางวัล Best Performance โดยบริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
	รางวัล Best Vessel โดยบริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด

3. ปัจจัยความเสี่ยง

ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการทำงาน

เนื่องจากกลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าซึ่งมีมูลค่าสูงและเป็นสินค้าไวไฟ ซึ่งหากเรือเกิดอุบัติเหตุ อาจทำให้คนประจำเรือและบุคคลอื่นได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย ตลอดจนความน่าเชื่อถือของกลุ่มบริษัทฯ รวมถึงเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และฐานะการเงินของกลุ่มบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ จัดการความเสี่ยงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นโดยให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติตามกฎข้อบังคับด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ความปลอดภัยกับสินค้า การเดินเรือ การปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน เป็นต้น และเมื่อเรือครบกำหนดตามแผนบำรุงรักษา เช่น การบำรุงรักษาตามกำหนด (Preventive Maintenance System, PMS) การเข้าอู่แห้ง (Dry Dock) เป็นต้น กลุ่มบริษัทฯ จัดให้มีการดำเนินการตามแผนดังกล่าว เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพความคงทนทะเล (Sea Worthiness) และความปลอดภัยในการทำงาน ทำให้มั่นใจได้ว่ากลุ่มบริษัทฯ สามารถจัดการความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่อาจนำไปสู่การหยุดชะงักของการทำงานและความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน และลดการปล่อยมลพิษได้

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ ได้ทำการฝึกสถานการณ์ฉุกเฉินร่วมกับกลุ่มบริษัทน้ำมันชั้นนำ (Major oil) อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ทุกฝ่ายเกิดความตระหนักและคุ้นเคย ซึ่งจะช่วยให้สามารถรับมือแก้ไขปัญหาและควบคุมสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว โดยมีการจำลองเหตุการณ์ต่าง ๆ เช่น เหตุการณ์ไฟไหม้ระหว่างเรือทำสินค้าอยู่ที่ท่าเรือ หรือการเกิดเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหล (Oil Spill)

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

ความเสี่ยงด้านสภาพอากาศและภัยธรรมชาติที่รุนแรง

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

อย่างไรก็ตาม ในการบริหารการเดินเรือ กลุ่มบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายในการปฏิบัติงานไว้อย่างรัดกุมโดยต้องวางแผนการเดินเรือและศึกษารายละเอียดเส้นทาง เช่น ขาวอากาศ ระดับน้ำสูงสุด – ต่ำสุด ร่องน้ำที่เรือจะวิ่งผ่าน ตลอดจนเส้นทางการเดินเรือ เพื่อหลบเลี่ยงภัยจากสภาพอากาศที่แปรปรวนหรือภัยธรรมชาติร้ายแรง เป็นต้น

สำหรับเรือขนส่งของกลุ่มบริษัทฯ ได้มีการติดตั้งวิทยุสื่อสาร ตามมาตรฐานความปลอดภัยของเรือตามข้อบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization; IMO) ในแต่ละพื้นที่ตามกฎข้อบังคับ The Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) เพื่อใช้ในการติดตามสภาพอากาศ การเตือนภัย และข่าวสารอื่น ๆ ทั้งก่อนออกเดินทางและระหว่างเดินทางเพื่อปรับปรุงแผนการเดินทางเรือให้มีความปลอดภัยสูงสุด และจะคอยติดตามสภาพอากาศ ตำแหน่งของเรือ และรายงานต่อผู้เกี่ยวข้อง เพื่อให้การรับและส่งมอบสินค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพตรงต่อเวลา และปลอดภัย

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ มีการเตรียมพร้อมรับมือสถานการณ์อันเกิดจากสภาพอากาศและภัยธรรมชาติที่รุนแรงโดยจัดทำแผนฉุกเฉินและซ้อมแผนฉุกเฉินประจำปี

ทั้งนี้ ด้วยประสบการณ์การขนส่งทางเรือของกลุ่มบริษัทฯ ที่ยาวนานกว่า 30 ปี กลุ่มบริษัทฯ สามารถให้บริการขนส่งทางเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย 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 และในการทำสัญญาว่าจ้างกับผู้ว่าจ้างเพื่อขนส่งสินค้า กลุ่มบริษัทฯ ได้ยึดถือหลักการตามมาตรฐานสากล ซึ่งในสัญญานั้นได้กล่าวถึงหน้าที่และความรับผิดชอบต่อแต่ละฝ่ายอย่างชัดเจน

ความเสี่ยงจากเหตุโจรกรรมและการปล้นสะดมจากโจรสลัดทางเรือ

กลุ่มบริษัทฯ ขนส่งและจัดเก็บสินค้าที่มีมูลค่าสูงและมีเส้นทางการเดินเรือในทะเล ซึ่งอาจต้องผ่านบริเวณที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรมทางทะเล เช่น ช่องแคบสิงคโปร์ ช่องแคบมะละกา บริเวณตะวันออกของมาเลเซีย และเขตตะวันออกกลาง เป็นต้น หากเกิดเหตุการณ์โจรกรรมหรือการปล้นสะดมจากโจรสลัดขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของพนักงานประจำเรือ สินค้า ตัวเรือ หรือบุคคลที่สาม ซึ่งส่งผลให้กลุ่มบริษัทฯ อาจถูกลูกค้าเรียกร้องค่าเสียหายของสินค้าในเที่ยวเรือที่เกิดเหตุการณ์ขึ้น ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานและฐานะการเงินของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ดี ในการปฏิบัติงานของกองเรือของกลุ่มบริษัทฯ ก่อนที่เรือออกเดินทางและผ่านบริเวณที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรมทางทะเล กลุ่มบริษัทฯ ต้องดำเนินการแจ้งศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (“หน่วยงาน ศรชล.”) ซึ่งเป็นหน่วยงานในประเทศโดยที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายทางทะเลต่าง ๆ รวมถึงการป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด ตลอดจนเฝ้าติดตามและรายงานเป็นระยะตลอดเส้นทางจนถึงจุดหมายปลายทาง

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ เตรียมตัวรับมือเหตุการณ์โจรกรรมและการปล้นสะดมจากโจรสลัดไว้โดยปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการรักษาความปลอดภัยของพนักงานประจำเรือ สินค้า ตัวเรือ หรือบุคคลที่สามซึ่งได้รับผลกระทบ ได้แก่ กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของกรมเจ้าท่า ซึ่งครอบคลุมถึงมาตรฐานความปลอดภัยของเรือตามข้อบังคับของ IMO ในส่วนอนุสัญญา SOLAS การนำแนวทางปฏิบัติตามหลักสากล BMP4 (Best Management Practice Version 4) มาใช้กับเรือเดินทะเลของกลุ่มบริษัทฯ ที่ต้องวิ่งไปรับสินค้าในเส้นทางที่มีความเสี่ยงของการปล้นสะดมจาก

โจรสลัดในบริเวณตะวันออกกลาง และกลุ่มบริษัท มีการกำหนดระเบียบปฏิบัติงานภายในกลุ่ม ซึ่งระบุถึงแนวทางและวิธีการปฏิบัติหากเกิดเหตุการณ์ซึ่งเสี่ยงต่อความปลอดภัยของเรือ สินค้า และพนักงานประจำเรือ รวมถึงเหตุโจรสลัดและปล้นสะดมของโจรสลัด และกลุ่มบริษัท ยังมีการเตรียมการในการติดต่อสื่อสารแจ้งเหตุกับทางภาครัฐทั้ง ศร.ชล.ของไทย และหน่วยงานความมั่นคงทางทะเลของประเทศต่าง ๆ ในบริเวณที่เรือทำการขนส่ง อาทิเช่น UKMTO (The United Kingdom Marine Trade Operation) อีกด้วย

นอกจากการทำประกันภัยชั้นพื้นฐาน ประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร H&M Insurance (Hull and Machinery Insurance: H&M Insurance) และประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น P&I Insurance (Protection and Indemnity Insurance: P&I Insurance) ที่กลุ่มบริษัท มีนโยบายการทำประกันภัยอย่างครบถ้วนเพื่อป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวมาข้างต้นแล้วนั้น และเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากกรณีเหตุโจรสลัดและปล้นสะดมของโจรสลัด กลุ่มบริษัท ยังจัดให้มีการทำประกันภัย เพิ่มเติมเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ War Risk Insurance

ความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเดินเรือ (Bunker) เป็นต้นทุนการให้บริการที่สำคัญของธุรกิจเรือขนส่งฯ ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU และธุรกิจเรือ Offshore ทั้งนี้ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเดินเรือ (Bunker) คิดเป็นร้อยละ 8.7 ร้อยละ 13.19 และ ร้อยละ 16.13 ของรายได้จากการให้บริการรวม สำหรับปี 2559 ถึง 2561 ตามลำดับ โดยกลุ่มบริษัท จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการเดินเรือ (Bunker) ยกเว้นกรณีที่ข้อตกลงทางธุรกิจเป็นการขนส่งแบบกำหนดระยะเวลาหนึ่ง (Time Charter) (“การขนส่งแบบ TC”) ซึ่งผู้เช่าเรือเป็นผู้รับผิดชอบค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเดินเรือ (Bunker) ดังนั้น หากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกเพิ่มขึ้น จะส่งผลให้ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเดินเรือเพิ่มขึ้นเช่นกัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และฐานะการเงินของกลุ่มบริษัท อย่างมีนัยสำคัญ

แม้ว่าการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Bunker) จะทำให้ต้นทุนการให้บริการของกลุ่มบริษัท เพิ่มขึ้นในการดำเนินธุรกิจเรือขนส่งฯ อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัท ได้ลดความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงโดยมีการทำสัญญาเช่าเรือจะมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการขนส่งสินค้าเฉพาะเที่ยว (Voyage Charter) (“การขนส่งแบบ VOYAGE”) เช่นกัน เนื่องจากกลุ่มบริษัท มีนโยบายในการกำหนดราคาด้วยต้นทุนบวกกำไร (Cost Plus Pricing Method) โดยเป็นต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการให้บริการขนส่งบวกด้วยกำไรตามที่กลุ่มบริษัท กำหนดซึ่งจะแปรผันกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขายปลีกหน้าสถานีน้ำมันในกรุงเทพฯ ในทิศทางเดียวกัน

ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์และอุปทานของตลาดการขนส่งที่รวดเร็วและรุนแรง

การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับอุปสงค์และอุปทานของการบริการขนส่งและการจัดเก็บน้ำมัน ปิโตรเลียม และปิโตรเคมีเหลว ทางทะเล ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ดังนั้น ปัจจัยมหภาค เช่น การเจริญเติบโตหรือการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก (ซึ่งอาจวัดได้จากค่าจีดีพี) การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาการของเทคโนโลยี พลังงานไฟฟ้า และ/หรือ พลังงานทางเลือก การเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ หรือภัยพิบัติครั้งใหญ่ ซึ่งอาจจะมีผลทำให้ความต้องการใช้น้ำมัน ปิโตรเลียม และปิโตรเคมีเหลว เปลี่ยนแปลงไป และจะส่งผลให้อุปสงค์ของการบริการขนส่งและการจัดเก็บน้ำมัน ปิโตรเลียม และปิโตรเคมี ทางทะเล เปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน

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

และหากมีการเพิ่มขึ้นของอุปทานของการบริการขนส่งและการจัดเก็บน้ำมัน ปิโตรเลียม และปิโตรเคมีเหลว ทางทะเล เช่น มีการต่อเรือบรรทุกสินค้าใหม่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อาจส่งผลให้การแข่งขันในการให้บริการรุนแรงขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่ออัตราค่าบริการที่กลุ่มบริษัท จะคิดได้จากลูกค้าลดลง และส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัท ได้มีการวางกลยุทธ์และกำหนดวิธีแก้ไขสถานการณ์ดังกล่าวไว้แล้ว อีกทั้งยังมีการติดตามสถานการณ์ตลาดและปัจจัยอันส่งผลกระทบต่อการค้าและธุรกิจอย่างใกล้ชิด พร้อมทั้งทบทวนความเหมาะสมและเพียงพอของกองเรืออยู่เสมอ

ความเสี่ยงต่อการเปลี่ยนของสภาพเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคที่อาจกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท

ขอบเขตการทำงานของกลุ่มบริษัท นั้นอยู่ในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สภาพเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ย่อมส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงินของกลุ่มบริษัท ถึงแม้ภาวะเศรษฐกิจจะชะลอตัวอันเนื่องมาจากสงครามทางการค้าระหว่างประเทศจีนและสหรัฐอเมริกาแต่อัตราความต้องการใช้น้ำมันยังคงเดิมโดยเฉพาะความต้องการใช้ในประเทศที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงทำให้บริษัท สามารถขยายกองเรือ เส้นทางเดินเรือภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้านได้ตามแผนที่กำหนดไว้

อย่างไรก็ตามบริษัท ได้กำหนดกลยุทธ์เพื่อเตรียมพร้อมรับมือความเสี่ยงดังกล่าวโดยมีการติดตามและวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยมหภาคเหล่านี้อยู่เสมอ อีกทั้งมีการใช้นโยบาย Lean Management เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน ลดการสูญเสียและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ปรับปรุงการบริหารเงินทุนหมุนเวียน การวางแผนภาษี และกำหนดให้มีการประเมินผลกระทบของความเสี่ยงดังกล่าวนี้ก่อนการลงทุนและขยายธุรกิจของบริษัท

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยทางทะเล เช่น IMO2020, BWMS เป็นต้น

ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท นั้น ต้องเกี่ยวข้องและปฏิบัติตามข้อกำหนดและกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม เพื่อความปลอดภัยและเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งกลุ่มบริษัท ได้ตระหนักและปฏิบัติตามข้อกำหนดและกฎหมายอย่างเคร่งครัดมาตลอด เพื่อสร้างความมั่นใจและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและดำเนินการของบริษัท

ในการขนส่งสินค้าทางเรือเดินสมุทรจะใช้ระบบของน้ำอับเฉา (Ships' Ballast Water) เพื่อปรับจุดศูนย์ถ่วงให้เรือสามารถทรงตัวได้ดี ในการถ่ายน้ำอับเฉาเรือพบว่าสิ่งมีชีวิตทั้งพืชและสัตว์ รวมกันกว่าแปดพันชนิดอยู่ในน้ำอับเฉาเรือที่สูบน้ำขึ้นที่ท่าของปัญหาการนำชนิดพันธุ์ต่างถิ่นไปสู่สิ่งแวดล้อมใหม่ ซึ่งบางชนิดสามารถเติบโตและแพร่พันธุ์อย่างรวดเร็ว

ทำให้ส่งผลกระทบต่อความสมดุลของระบบนิเวศ เศรษฐกิจ รวมทั้งการก่อให้เกิดโรคแก้มมนุษย์ ดังนั้นเพื่อเป็นการป้องกันลด และการยุติการกระจายของสัตว์น้ำที่มีอันตรายและก่อให้เกิดโรค ด้วยการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาเรือและตะกอนของน้ำอับเฉา ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันการลดและการยุติการกระจายของสัตว์น้ำที่มีอันตรายและก่อให้เกิดโรค ด้วยการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาเรือและตะกอนของน้ำอับเฉา องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ International Maritime Organization (IMO) จึงได้กำหนดอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำอับเฉาเรือและตะกอนที่ประกาศใช้เมื่อ 8 กันยายน 2547 ดังนั้น บริษัทฯ อาจจะต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียที่เป็นตามมาตรฐาน MEPC (IMO's Marine Environment Protection Committee) และ USCG/IMO (United State Coast Guard) สำหรับเรือที่ขนส่งในน่านน้ำสากล

ในปัจจุบันเรือขนส่งและบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศ เป็นแหล่งกำเนิดก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) แหล่งใหญ่อันเนื่องมาจากการใช้เชื้อเพลิงที่มีกำมะถัน ซึ่งก๊าซนี้เป็นอันตรายทั้งต่อสิ่งมีชีวิตและระบบนิเวศน์ อีกทั้งยังเป็นสาเหตุของฝนกรดและโรคทางเดินหายใจ เพื่อลดมลภาวะทางทะเลและลดผลกระทบของเรือต่อภาวะโลกร้อน องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ International Maritime Organization (IMO) จึงมีข้อกำหนดในการใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำที่จะประกาศใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 โดยผู้ขนส่งจะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ คือ 0.5% จากเดิม 3.5% ซึ่งราคาสูงกว่าเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน หรือติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (Exhaust Gas Cleaning Scrubber) ซึ่งราคาสูงและอาจไม่เหมาะสมสำหรับกองเรือที่อายุการใช้งานเหลือน้อย

อย่างไรก็ตาม ในการปรับปรุงการปฏิบัติงานเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดและกฎหมายนั้น บริษัทฯ อาจจะมีค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามข้อกำหนดและกฎหมายมากขึ้นเกี่ยวกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจจะกระทบต่อการดำเนินงานและฐานะทางการเงินของกลุ่มบริษัทฯ ได้

ความเสี่ยงจากการการผันผวนของราคาเหล็กซึ่งมีผลต่อการซื้อขายเรือ

เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของตลาดการขนส่ง รวมถึงการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี ที่อาจกระทบต่อเรือที่อายุมาก เนื่องจากความล้าสมัยหรือไม่เป็นไปตามข้อกำหนดใหม่ด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม กลุ่มบริษัทฯ อาจมีความจำเป็นที่จะต้องปลดระวางเรือที่มีอายุมากออกจากกองเรือ ซึ่งการจำหน่ายออกดังกล่าว อาจทำได้โดยการจำหน่ายออกไปให้ผู้ซื้อที่จะนำเรือไปวิ่งต่อหรือจำหน่ายให้ผู้รับซื้อซากเรือ (Scrap Buyer) ซึ่งราคาจำหน่ายซากเรือ (Scrap price) ขึ้นอยู่กับราคาเหล็กในประเทศที่รับซากเรือ เช่น บังคลาเทศ ปากีสถาน และอินเดีย เป็นต้น หากราคาเหล็กสูง ก็จะทำให้บริษัทฯ มีกำไรจากการจำหน่ายซากเรือ ทั้งนี้ ราคาเหล็กอาจมีความผันผวนอันเนื่องมาจากสภาวะเศรษฐกิจของโลกและภูมิภาค รวมทั้งอุปสงค์และอุปทาน ณ ขณะนั้น

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาศักยภาพที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะ

การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ ต้องพึ่งพาศักยภาพและคนประจำเรือที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านในการปฏิบัติงานในหน้าที่ต่าง ๆ บนเรือ โดยหากกลุ่มบริษัทฯ มีบุคลากรที่ไม่เพียงพอหรือขาดคุณสมบัติที่เหมาะสมในการปฏิบัติงาน อาจส่งผลให้กลุ่มบริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินธุรกิจได้ตามมาตรฐานตามที่ลูกค้ากำหนด ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และฐานะการเงินของกลุ่มบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ

จากที่กล่าวข้างต้น กลุ่มบริษัทฯ จึงได้กำหนดให้คนประจำเรือของกลุ่มบริษัทฯ ต้องได้รับการคัดสรรคุณสมบัติที่ตรงตามกฎระเบียบและข้อบังคับของกรมเจ้าท่า โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกที่สำคัญ เช่น ผ่านการอบรมหลักสูตรที่รับรอง

โดยกรมเจ้าท่า หรือหน่วยงานอื่น ๆ ที่กรมเจ้าท่ารับรอง เป็นต้น นอกจากนี้กลุ่มบริษัทฯ ยังจัดให้มีการอบรมภายในกลุ่มบริษัทฯ เพื่อให้พนักงานมีความรู้ความสามารถ และเข้าใจระเบียบและวิธีปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง

กลุ่มบริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญต่อบุคลากรในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน ด้วยการมุ่งเน้นพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ และความชำนาญ โดยสนับสนุนให้พนักงานมีการเรียนรู้ที่ต่อเนื่องในสาขาอาชีพที่เกี่ยวข้องและนำมาใช้ประโยชน์เกื้อกูลในการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ

ในด้านการรักษามูลค่ากลุ่มบริษัทฯ กำหนดผลตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสมแก่บุคลากร อาทิ การพิจารณาการเลื่อนขั้นในสายงานของบุคลากรตามผลงานและประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยในการจูงใจให้บุคลากรทำงานกับกลุ่มบริษัทฯ ในระยะยาว การจัดให้มีประกันสุขภาพ รวมไปถึงการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแก่บุคลากรและพนักงานประจำเรือของกลุ่มบริษัทฯ

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 สินทรัพย์ถาวรที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กลุ่มบริษัทฯ มีสินทรัพย์ถาวรที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ หลังหักค่าเสื่อมราคาสะสมที่ปรากฏในงบแสดงฐานะทางการเงินรวมของกลุ่มบริษัทฯ รวมทั้งหมดเท่ากับ 6,943.4 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ประเภท/ลักษณะทรัพย์สิน	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
ที่ดิน	15.8	เป็นเจ้าของ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.1
อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	61.9	เป็นเจ้าของ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.2
เรือเดินทะเลและค่าซ่อมเรือครั้งใหญ่	6,522.9	เป็นเจ้าของและเช่าซื้อ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.3
เรือเดินทะเลระหว่างต่อเรือ	319.0	เป็นเจ้าของ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.4
อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ	14.8	เป็นเจ้าของ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.5
เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	8.5	เป็นเจ้าของ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.6
ยานพาหนะ	0.5	เป็นเจ้าของ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.7
รวม	6,943.4		

ทั้งนี้ รายการสินทรัพย์ถาวรของกลุ่มบริษัทฯ ตามที่แสดงไว้ข้างต้นสามารถแสดงรายละเอียดจำแนกตามประเภทของสินทรัพย์และจำแนกตามบริษัทได้ ดังนี้

4.1.1 สินทรัพย์ถาวรที่เป็นกรรมสิทธิ์ของกลุ่มบริษัทฯ

4.1.1.1 ที่ดินและส่วนปรับปรุงที่ดิน

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ที่ตั้ง และขนาดพื้นที่ (ไร่-งาน-วา)	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
บริษัทฯ	ที่ดิน (566/567) โฉนดที่ 108761, 108762 แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพฯ รวมเนื้อที่ 1 งาน 98 ตารางวา	ที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ของกลุ่มบริษัทฯ	เป็นเจ้าของ	15.8	จดจำนองเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน
	รวม			15.8	

4.1.1.2 อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ลักษณะและที่ตั้ง	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
บริษัทฯ	อาคารวารีนา แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพฯ	อาคารสำนักงานใหญ่ของกลุ่มบริษัทและใช้เป็นอาคารในเชิงพาณิชย์	เป็นเจ้าของ	57.3	จดจำนองเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ลักษณะและที่ตั้ง	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
BSC	ส่วนปรับปรุงอาคารสำนักงานเช่า	สนับสนุนการดำเนินงานธุรกิจ	เช่า	0.4	ไม่มีภาระผูกพัน
NSSG	ส่วนปรับปรุงอาคารสำนักงานเช่า	สนับสนุนการดำเนินงานธุรกิจ	เป็นเจ้าของ	4.2	ไม่มีภาระผูกพัน
	รวม			61.9	

4.1.1.3 เรือเดินทะเลและค่าซ่อมเรือครั้งใหญ่

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน	อายุเรือ ¹
บริษัท	เรือนอนธานี เรือที่พัก (Accommodation Barge) จำนวน 300 คน	บริการเรือพักอาศัย	เป็นเจ้าของ	406.7	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	7
บริษัท	เรือฟอร์จูน สตาร์ เรือ FSU ขนาด 280,973 DWT	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	501.9	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	18
บริษัท	เรือศิริราชาฮีเกิล เรือ FSO ขนาด 94,999 DWT	บริการเรือ Offshore	เช่าซื้อ	208.4	-	21
บริษัท	เรือเอ็นเนอจี สตาร์ เรือ FSU ขนาด 309,984 DWT	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	574.3	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	20
NTL	เรือศิริท่าทอง เรือขนส่ง ขนาด 1,869 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	8.2	ไม่มีภาระผูกพัน	25
NTL	เรือศรีนารา เรือขนส่ง ขนาด 4,999 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	21.4	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	24
NTL	เรือสิริธนา เรือขนส่ง ขนาด 4,999 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	20.3	ไม่มีภาระผูกพัน	32 ²
NTL	เรือศิริพังงา เรือขนส่ง ขนาด 1,989 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	7.0	ไม่มีภาระผูกพัน	30

¹ โดยทั่วไป เรือจะมีอายุการใช้งานประมาณ 25 – 30 ปี แต่ทั้งนี้ การทดแทนเรือลำเก่าขึ้นอยู่กับกฎระเบียบ ข้อบังคับ และความต้องการของลูกเรือที่อาจเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งสภาพของเรือ อย่างไรก็ดี เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าและประโยชน์สูงสุด กลุ่มบริษัท จะใช้งานเรือจนกว่าเรือจะหมดสภาพ

² เรือมีสภาพดีและสามารถใช้งานได้จากการตรวจสอบของกลุ่มบริษัท โดยกลุ่มบริษัท จะพิจารณาการหาเรือมาทดแทนในอนาคต

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน	อายุเรือ ¹
NTL	เรือศรีกระบี่ เรือขนส่ง ขนาด 2,016 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	7.2	ไม่มีภาระผูกพัน	30 ²
NTL	เรือศรีตาปี เรือขนส่ง ขนาด 3,022 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	192.6	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	15
NTL	เรือศรีท่าชนะ เรือขนส่ง ขนาด 2,975 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	131.9	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	5
NTL	เรือศรีภูเก็ด เรือขนส่ง ขนาด 4,999 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	34.2	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	25
NTL	เรือศรีบ้านดอน เรือขนส่ง ขนาด 3,138 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	128.6	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	5
NTL	เรือศรีศรีชาติ เรือขนส่ง ขนาด 4,988 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	309.5	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	15 ³
NTL	เรือศรีดอนสัก เรือขนส่ง ขนาด 3,020 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	216.6	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	20 ⁴
NTL	เรือศรีกาญจนดิษฐ์ เรือขนส่ง ขนาด 2,911 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	221.9	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	20
NTL	เรือสิริพัฒน์ เรือขนส่ง ขนาด 3,497 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	169.0	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	7
SHT	เรือเรเดียน สตาร์ เรือขนส่ง ขนาด 105,996 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	694.8	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	12
SHT	เรือจูบิลี สตาร์ เรือ FSU ขนาด 299,999 DWT	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	586	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	21
SHT	เรือเกรซ สตาร์ เรือ FSU ขนาด 312,678 DWT	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	841.4	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	16

³ ส่งมอบแล้วเมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2560

⁴ ส่งมอบแล้วเมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2560

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน	อายุเรือ ¹
TMT	เรือภูริมาศ เรือขนส่ง ขนาด 7,147 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เช่าซื้อ	128.6	-	13
BIG SEA	เรือบีคี่ 9 เรือขนส่ง ขนาด 1,929 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	7.6	ไม่มีภาระผูกพัน	16
BIG SEA	เรือบีคี่ 10 เรือขนส่ง ขนาด 1,830 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	8.2	ไม่มีภาระผูกพัน	14
BIG SEA	เรือบีคี่ 14 เรือขนส่ง ขนาด 2,473 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	37.5	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	13
BIG SEA	เรือบีคี่ 15 เรือขนส่ง ขนาด 1,890 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	24.3	ไม่มีภาระผูกพัน	13
BIG SEA	เรือบีคี่ 17 เรือขนส่ง ขนาด 2,412 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	35.5	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	14
BIG SEA	เรือบีคี่ 20 เรือขนส่ง ขนาด 1,907 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	42.3	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	10
BIG SEA	เรือบีคี่ 21 เรือขนส่ง ขนาด 1,940 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	32.4	ไม่มีภาระผูกพัน	9
BIG SEA	เรือบีคี่ 101 เรือขนส่ง ขนาด 3,200 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	122.0	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	25
BIG SEA	เรือบีคี่ 102 เรือขนส่ง ขนาด 2,300 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	145.9	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	25
BIG SEA	เรือบีคี่ 103 เรือขนส่ง ขนาด 2,300 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	148.6	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	25
BIG SEA	เรือบีคี่ 104 เรือขนส่ง ขนาด 6,400 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	217.7	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	27
BIG SEA	เรือบีคี่ 105 เรือขนส่ง ขนาด 3,187 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	162.3	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	25

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน	อายุเรือ ¹
บริษัทฯ และบริษัทย่อย	ค่าซ่อมเรือครั้งใหญ่			128.1		
	รวม			6,522.9		

4.1.1.4 เรือเดินทะเลที่อยู่ระหว่างต่อเรือ

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
NTL	เรือศรีสุราษฎร์ เรือขนส่ง ขนาดประมาณ 3,000 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	138.3	ไม่มีภาระผูกพัน
NTL	เรือศรีไชยา เรือขนส่ง ขนาดประมาณ 3,000 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	17.3	ไม่มีภาระผูกพัน
NTL	เรือศรีท่าเพชร เรือขนส่ง ขนาดประมาณ 3,000 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	17.1	ไม่มีภาระผูกพัน
NTL	เรือศรีพุ่มเรียง เรือขนส่ง ขนาดประมาณ 3,000 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	17	ไม่มีภาระผูกพัน
NTL	เรือศรีพูนพิน เรือขนส่ง ขนาดประมาณ 3,000 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	17	ไม่มีภาระผูกพัน
BIG SEA	เรือบิ๊กซี 106 เรือขนส่ง ขนาดประมาณ 4,999 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	112.3	ไม่มีภาระผูกพัน
	รวม			319.0	

4.1.1.5 อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
บริษัทฯ	อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ	ใช้ในเรือ	เป็นเจ้าของ	5.5	ไม่มีภาระผูกพัน
NTL	อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ	ใช้ในเรือ	เป็นเจ้าของ	3.4	ไม่มีภาระผูกพัน
SHT	อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ	ใช้ในเรือ	เป็นเจ้าของ	3.4	ไม่มีภาระผูกพัน

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
BIG SEA	อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ	ใช้ในเรือ	เป็นเจ้าของ	2.5	ไม่มีภาระผูกพัน
	รวม			14.8	

4.1.1.6 เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
บริษัทฯ	เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	6.33	ไม่มีภาระผูกพัน
NTL	อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	0.04	ไม่มีภาระผูกพัน
TMT	อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	0.02	ไม่มีภาระผูกพัน
NMC	เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	0.38	ไม่มีภาระผูกพัน
BSC	เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	0.08	ไม่มีภาระผูกพัน
BIGSEA	เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	0.79	ไม่มีภาระผูกพัน
NSSG	เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	0.86	ไม่มีภาระผูกพัน
	รวม			8.50	

4.1.1.7 ยานพาหนะ

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
บริษัทฯ	ยานพาหนะ		เป็นเจ้าของ	0.5	ไม่มีภาระผูกพัน
	รวม			0.5	

4.2 สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 (ล้านบาท)
โปรแกรมคอมพิวเตอร์ (Software License)	สิทธิการใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์เพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจทั่วไปของกลุ่มบริษัทฯ เช่น โปรแกรมระบบการบัญชี โปรแกรมรายงานผู้บริหาร โปรแกรมบัญชีบริหารคลังสินค้า และโปรแกรมการดำเนินงานทั่วไป	1.3
รายชื่อลูกค้า (Customer relationships)	มาจากการรวมธุรกิจจากการซื้อบริษัทย่อย	0.1
สัญญาการให้บริการระยะยาว (Long-term service agreements)	มาจากการรวมธุรกิจจากการซื้อบริษัทย่อย	111.8

4.3 สิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กลุ่มบริษัทฯ ได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ตารางสรุปสิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนของกลุ่มบริษัทฯ มีดังนี้

ตารางสรุปสิทธิประโยชน์ของการส่งเสริมการลงทุนของกลุ่มบริษัทฯ

	บัตรส่งเสริม เลขที่	วันที่อนุมัติให้ การส่งเสริม	วันที่เริ่มมี รายได้	ระยะเวลาของ สิทธิประโยชน์ จากวันที่เริ่มมี รายได้	เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์เฉพาะโครงการที่ สำคัญ	หมายเหตุ
1	2403(2)/2554 เรือนวธานี	7 ธันวาคม 2554	9 กรกฎาคม 2554	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 693,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนามบริษัทฯ
2	2702(2)/2555 เรือฟอร์จูน สตาร์	14 พฤศจิกายน 2555	14 พฤศจิกายน 2555	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 506,500,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนามบริษัทฯ
3	59-1627-0-00-1-2 เรือศรีราชาฮิลล์	7 ธันวาคม 2559	9 กันยายน 2555	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 336,077,856.60 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนามบริษัทฯ ซึ่ง เป็นการรับโอน กิจการจาก KNT ตามบัตรส่งเสริม เลขที่ 1550(2)/2555
4	59-1108-0-00-1-2 เรือเอ็นเนอจี สตาร์	26 สิงหาคม 2559	31 กรกฎาคม 2556	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 705,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนามบริษัทฯ ซึ่ง เป็นการรับโอน กิจการจาก NAT ตามบัตรส่งเสริม เลขที่ 1686(2)/2556
5	1147(2)/2553 เรือศรีท่าทอง	10 กุมภาพันธ์ 2553	11 มีนาคม 2553	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 25,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
6	2139(2)/2556 เรือศรีนารา	14 สิงหาคม 2556	9 ตุลาคม 2559	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 40,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
7	1264(2)/2558 เรือศรีดาปี	10 มีนาคม 2558	25 มีนาคม 2559	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 54,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL

	บัตรส่งเสริม เลขที่	วันที่อนุมัติให้ การส่งเสริม	วันที่เริ่มมี รายได้	ระยะเวลาของ สิทธิประโยชน์ จากวันที่เริ่มมี รายได้	เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์เฉพาะโครงการที่ สำคัญ	หมายเหตุ
8	1238(2)/2555 เรือศรีท่าชนะ	28 กุมภาพันธ์ 2555	21 กันยายน 2555	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 160,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
9	1966(2)/2557 เรือศรีภูเก็ต	8 สิงหาคม 2557	1 ตุลาคม 2557	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 40,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
10	2023(2)/2555 เรือศรีบ้านดอน	7 สิงหาคม 2555	2 พฤศจิกายน 2555	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 90,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
11	1265(2)/2558 เรือศรีกาญจนดิษฐ์	10 มีนาคม 2558	อยู่ระหว่างการ ต่อเรือ	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 54,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
12	1266(2)/2558 เรือศรีสุราษฎร์	10 มีนาคม 2558	อยู่ระหว่างการ ต่อเรือ	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 54,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
13	1267(2)/2558 เรือศรีดอนสัก	10 มีนาคม 2558	9 กันยายน 2560	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 54,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
14	60-0241-1-00-1-0 เรือศรีศรีชาติ ⁵	23 กุมภาพันธ์ 2560	21 มิถุนายน 2560	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 175,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
15	1265(2)/2558 เรือศรีกาญจนดิษฐ์	10 มีนาคม 2558	1 มีนาคม 2561	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 54,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
16	61-0952-1-00-1-0 เรือสิริพัฒน์	8 สิงหาคม 2561	1 กันยายน 2561	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 161,790,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL

⁵ ส่งมอบแล้วเมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2560

	บัตรส่งเสริม เลขที่	วันที่อนุมัติให้ การส่งเสริม	วันที่เริ่มมี รายได้	ระยะเวลาของ สิทธิประโยชน์ จากวันที่เริ่มมี รายได้	เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์เฉพาะโครงการที่ สำคัญ	หมายเหตุ
17	59-0519-1-00-1-0 เรือเรเดียน สตาร์	19 เมษายน 2559	13 เมษายน 2559	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 408,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม SHT
18	1151(2)/2558 เรือจูบิลี สตาร์	3 กุมภาพันธ์ 2558	9 กุมภาพันธ์ 2558	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 397,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม SHT
19	59-1463-1-00-1-0 เรือเกรซ สตาร์	9 พฤศจิกายน 2559	1 พฤศจิกายน 2559	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 395,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม SHT
20	59-1090-0-00-1-2 เรือภูริมาศ	23 สิงหาคม 2559	25 มกราคม 2553	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 416,241,832.56 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม TMT ซึ่งเป็นการ รับโอนกิจการ จากบริษัท ภูริมาศ นาวี จำกัด ตามบัตร ส่งเสริมเลขที่ 1085(2)/2553
21	2627(2)/2556 เรือNorthern Pearl	15 พฤศจิกายน 2556	31 ธันวาคม 2556	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 133,500,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม TNS
22	2198(2)/2556 เรือSouthern Pearl	29 สิงหาคม 2556	25 มกราคม 2557	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 133,500,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม TNS
23	60-0038-1-00-1-0 เรือบงกช สตาร์	12 มกราคม 2560	27 มีนาคม 2560	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 384,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม BONGKOT
24	2616(2)/2555 เรือปักชี 18	31 ตุลาคม 2555	4 ตุลาคม 2556	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 41,569,001.82 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริมใน นาม BIG SEA
25	2279(2)/2556 เรือปักชี 20	13 กันยายน 2556	4 มิถุนายน 2557	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 71,226,409.65 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม BIG SEA

	บัตรส่งเสริม เลขที่	วันที่อนุมัติให้ การส่งเสริม	วันที่เริ่มมี รายได้	ระยะเวลาของ สิทธิประโยชน์ จากวันที่เริ่มมี รายได้	เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์เฉพาะโครงการที่ สำคัญ	หมายเหตุ
26	59-0380-1-00-1-0 เรือบีกซี 21	16 มีนาคม 2559	19 กันยายน 2559	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 120,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม BIG SEA
27	1504(2)/2557 เรือบีกซี 102 และ เรือบีกซี 103	17 เมษายน 2557	28 มกราคม 2558	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 347,913,026.82 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม BIG SEA
28	1012(2)/2558 เรือบีกซี 104	6 มกราคม 2558	28 ธันวาคม 2558	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 241,926,272.59 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม BIG SEA
29	1011(2)/2558 เรือบีกซี 105	6 มกราคม 2558	21 เมษายน 2560	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 173,734,526.59 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม BIG SEA
30	59-0379-1-00-1-0 เรือบีกซี 106	16 มีนาคม 2559	อยู่ระหว่างการ ต่อเรือ	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 190,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม BIG SEA

4.4 สัญญาประกันภัย

เนื่องด้วยนโยบายของกลุ่มบริษัทฯ ในการคุ้มครองชีวิตพนักงานประจำเรือ และทรัพย์สินหลักของกลุ่มบริษัทฯ ในการดำเนินธุรกิจ กลุ่มบริษัทฯ ได้เข้าทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองและเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบ และทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายหากเกิดอุบัติเหตุ โดยมีประกันภัยหลักสองประเภท คือ

(1) ประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance: H&M Insurance) โดยมีขอบเขตครอบคลุมที่สำคัญ อาทิ เหตุเรือชน เหตุโจรสลัดและปล้นสะดมโดยโจรสลัด และอุบัติเหตุอื่น ๆ ซึ่งอาจสร้างความเสียหายให้กับตัวเรือและเครื่องจักร ทั้งนี้ เรือของกลุ่มบริษัทฯ โดยส่วนใหญ่มีวงเงินประกันที่คุ้มครองไม่ต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของเรือ

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

ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับผลประโยชน์ตามกรมธรรม์	ระยะเวลาประกันภัย		วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹⁾
ประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (H&M Insurance)	บริษัทฯ บริษัทย่อย และ กิจการร่วมค้า	กลุ่มบริษัทฯ ผู้รับจ้างเรือ และผู้เช่าเรือ	1) เรือขนส่งขนาดเล็ก (ขนาดบรรทุกน้อยกว่า 10,000 DWT)		<ul style="list-style-type: none"> ● เรือขนส่งขนาดเล็ก (ขนาดบรรทุกน้อยกว่า 10,000 เดตเวตตัน) วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหมดประมาณ 41.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 2,170.40 ล้านบาท ● เรือขนส่งขนาด Aframax (ขนาดบรรทุกระหว่าง 80,000 - 120,000 DWT) วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหมดประมาณ 34.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 1,194.2 ล้านบาท ● เรือ FSU วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหมดประมาณ 137.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 4,702.6 ล้านบาท ● เรือ FSO วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหมดประมาณ 14.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 478.9 ล้านบาท ● เรือ AWB วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหมดประมาณ 13.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 468.2 ล้านบาท
			เรือสิรินา	1.7 ปี (23 เมษายน 2561 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีนารา	1.7 ปี (23 เมษายน 2561 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีภูเก็ท	1.7 ปี (23 เมษายน 2561 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีบ้านดอน	1.7 ปี (23 เมษายน 2561 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีท่าชนะ	1.7 ปี (23 เมษายน 2561 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีกระปี่	1 ปี (21 มกราคม 2561 – 22 มกราคม 2562)	
			เรือศรีพังงา	1 ปี (9 เมษายน 2561 – 8 เมษายน 2562)	
			เรือศรีท่าทอง	1 ปี (3 กุมภาพันธ์ 2561 – 2 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือศรีตาปี	1 ปี (21 มกราคม 2561 – 20 มกราคม 2562)	
			เรือศรีศรีษาด	1.7 ปี (23 เมษายน 2561 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีดอนสัก	1.7 ปี (23 เมษายน 2561 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีกาญจนดิษฐ์	1.7 ปี (23 เมษายน 2561 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือสิริพัฒน์	1.5 ปี (15 กรกฎาคม 2561 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือภูริมาศ	1.5 ปี (20 มีนาคม 2561 – 20 กันยายน 2562)	
			เรือบีกซี 9	1 ปี (1 กรกฎาคม 2561 – 1 กรกฎาคม 2562)	
			เรือบีกซี 10	1 ปี (1 กรกฎาคม 2561 – 1 กรกฎาคม 2562)	
			เรือบีกซี 14	1 ปี (26 สิงหาคม 2561 – 26 สิงหาคม 2562)	
			เรือบีกซี 15	1 ปี (12 พฤศจิกายน 2561 – 12 พฤศจิกายน 2562)	
			เรือบีกซี 17	1 ปี (15 ธันวาคม 2561 – 15 ธันวาคม 2562)	
			เรือบีกซี 20	1 ปี (1 กรกฎาคม 2561 – 1 กรกฎาคม 2562)	

ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับผลประโยชน์ตามกรมธรรม์	ระยะเวลาประกันภัย		วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹
			เรือปีกซี 21	1 ปี (1 กรกฎาคม 2561 – 1 กรกฎาคม 2562)	
			เรือปีกซี 101	1 ปี (26 มีนาคม 2561 – 26 มีนาคม 2562)	
			เรือปีกซี 102	1 ปี (9 มกราคม 2561 – 9 มกราคม 2562)	
			เรือปีกซี 103	1 ปี (9 มกราคม 2561 – 9 มกราคม 2562)	
			เรือปีกซี 104	1 ปี (12 ตุลาคม 2561 – 12 ตุลาคม 2562)	
			เรือปีกซี 105	1 ปี (16 มกราคม 2561 – 16 มกราคม 2562)	
			2) เรือขนส่ง ประเภท Aframax (ขนาดบรรทุกระหว่าง 80,000 - 120,000 DWT)		
			เรือเรเดียน สตาร์	1.5 ปี (20 มีนาคม 2561 – 20 กันยายน 2562)	
			เรือNorthern Pearl	1.5 ปี (20 มีนาคม 2561 – 20 กันยายน 2562)	
			3) เรือ FSU		
			เรือเอ็นเนอจี สตาร์	1.5 ปี (20 มีนาคม 2561 – 20 กันยายน 2562)	
			เรือฟอร์จูน สตาร์	1.5 ปี (20 มีนาคม 2561 – 20 กันยายน 2562)	
			เรือเกรซ สตาร์	1.5 ปี (20 มีนาคม 2561 – 20 กันยายน 2562)	
			เรือจูบิลี สตาร์	1.5 ปี (20 มีนาคม 2561 – 20 กันยายน 2562)	
			เรือบงกช สตาร์	1.5 ปี (20 มีนาคม 2561 – 20 กันยายน 2562)	
			4) เรือ FSO		
			เรือศรีราชาอีเกิล	1.7 ปี (23 เมษายน 2561 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือSouthern Pearl	1.5 ปี (20 มีนาคม 2561 – 20 กันยายน 2562)	
			5) เรือ AWB		
			เรือนวธานี	1.7 ปี (23 เมษายน 2561 – 31 ธันวาคม 2562)	

ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับผลประโยชน์ตามกรมธรรม์	ระยะเวลาประกันภัย		วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹⁾
			ชื่อเรือ	ระยะเวลาประกันภัย	
ประกันภัยความรับผิดชอต่อบุคคลอื่น (P&I Insurance)	บริษัทฯ บริษัทย่อย และ กิจการร่วมค้า	กลุ่มบริษัทฯ และ ผู้รับจ้างเรือ	1) เรือขนส่ง ขนาดเล็ก (ขนาดบรรทุกน้อยกว่า 10,000 DWT)		<ul style="list-style-type: none"> ● เรือขนส่งขนาดเล็ก (ขนาดบรรทุกน้อยกว่า 10,000 เดตเวตตัน) วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 500-1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 17,074.20-31,598.50 ล้านบาท ● เรือขนส่งขนาด Aframax (ขนาดบรรทุกระหว่าง 80,000 - 120,000 DWT) <ul style="list-style-type: none"> ■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีมลพิษจากสินค้า วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 1,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 34,148.3 ล้านบาท ■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีเกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารเรือ/พนักงานประจำเรือ วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 3,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 102,444.9 ล้านบาท หรือ แล้วแต่จำนวนซึ่งกำหนดไว้ในสัญญาประกันภัย ■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีสงคราม วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 17,074.2 ล้านบาท ● เรือ FSU <ul style="list-style-type: none"> ■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีมลพิษจากสินค้า วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 1,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 34,148.3 ล้านบาท ■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีเกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารเรือ/พนักงานประจำเรือ วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 3,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 102,444.9 ล้านบาท หรือ แล้วแต่จำนวนซึ่งกำหนดไว้ในสัญญาประกันภัย ■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีสงคราม
			เรือสิริธนา	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือศรีนารา	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือศรีภูเก็ต	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือศรีบ้านดอน	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือศรีท่าชนะ	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือศรีกระบี่	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือศรีพังงา	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือศรีท่าทอง	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือศรีตาปี	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือศรีศรีษาด	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือสิริพัฒน์	0.6 ปี (15 กรกฎาคม 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือศรีกาญจนดิษฐ์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือศรีดอนสัก	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือภูริมาศ	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือปักชี 9	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือปักชี 10	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือปักชี 14	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือปักชี 15	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือปักชี 17	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	

ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับผลประโยชน์ตามกรมธรรม์	ระยะเวลาประกันภัย		วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹
			เรือปีกซี 20	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 – 20 กุมภาพันธ์ 2562)	วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 500.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 17,074.2 ล้านบาท <ul style="list-style-type: none">● เรือ FSO<ul style="list-style-type: none">▪ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีมลพิษจากสินค้าวงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 1,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 34,148.3 ล้านบาท<ul style="list-style-type: none">▪ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีเกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารเรือ/พนักงานประจำเรือวงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 3,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 102,444.9 ล้านบาท หรือ แล้วแต่จำนวนซึ่งกำหนดไว้ในสัญญาประกันภัย<ul style="list-style-type: none">▪ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีสงครามวงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 500.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 17,074.2 ล้านบาท <ul style="list-style-type: none">● เรือ AWB วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำ ประมาณ 500.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 17,074.2 ล้านบาท
			เรือปีกซี 21	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 – 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือปีกซี 101	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 – 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือปีกซี 102	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 – 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือปีกซี 103	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 – 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			2) เรือขนส่ง ประเภท Aframax (ขนาดบรรทุกระหว่าง 80,000 - 120,000 DWT)		
			เรือเรเดียน สตาร์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือ Northern Pearl	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			3) เรือ FSU		
			เรือเอ็นเนอจี สตาร์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือฟอร์จูน สตาร์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือเกรซ สตาร์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือจูบิลี สตาร์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือบงกช สตาร์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			4) เรือ FSO		
			เรือศรีราชาอีเกิล	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			เรือSouthern Pearl	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	
			5) เรือ AWB		
			เรือนวธานี	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2561 - 20 กุมภาพันธ์ 2562)	

หมายเหตุ : /1 ประกันภัยคุ้มครองสำหรับเรือบางลำที่มีความเสี่ยงในกรณีดังกล่าว

4.5 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องเกี่ยวเนื่อง ใกล้เคียงกัน หรือก่อให้เกิดประโยชน์ และสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อเสริมสร้างความมั่นคง และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการลงทุนดังต่อไปนี้เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน

1. ธุรกิจที่จะลงทุนนั้นเป็นธุรกิจที่มีศักยภาพในการทำรายได้ และกำไรอย่างสม่ำเสมอ มีการจัดทำประเมินความเสี่ยงของโครงการและผ่านการวิเคราะห์ความเป็นไปได้แล้ว
2. ธุรกิจที่จะลงทุนมีกระแสเงินสดเพียงพอที่จะจ่ายชำระภาระหนี้ และดอกเบี้ย
3. ธุรกิจที่จะลงทุนให้ผลตอบแทนที่เหมาะสมในความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ในอัตราผลตอบแทนภายใน (Equity Internal Rate of Return: EIRR) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 12 หรือพิจารณาตามความเหมาะสมของสภาพตลาดขณะนั้น
4. บริษัทฯ จะจัดให้มีผู้บริหารและบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ในการทำธุรกิจนั้น ๆ
5. บริษัทฯ ต้องไม่ลงทุนในธุรกิจที่ผิดกฎหมายหรือศีลธรรม
6. การลงทุนดังกล่าวผ่านการพิจารณาอนุมัติจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือคณะกรรมการบริหาร หรือคณะกรรมการบริษัท หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นตามกฎหมาย ระเบียบ หรือข้อบังคับบริษัทฯ แล้วแต่กรณี
7. บริษัทฯ จะลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลและสนับสนุนกิจการสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียมในทะเลเป็นหลัก หากมีการลงทุนประเภทอื่น ๆ จะต้องได้รับการอนุมัติจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการบริษัท หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นตามกฎหมาย ระเบียบ หรือข้อบังคับบริษัทฯ แล้วแต่กรณี
8. ในการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม การพิจารณาจำนวนเงินจะขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์ทางธุรกิจ โดยหากเป็นกิจการที่มีความสัมพันธ์กับธุรกิจมาก บริษัทฯ อาจมีการลงทุนเกินกว่าร้อยละ 50 และถือเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ส่วนการลงทุนในกิจการอื่น ๆ บริษัทฯ อาจมีการลงทุนตั้งแต่ร้อยละ 20 จนถึงร้อยละ 49.99 ซึ่งถือเป็นบริษัทร่วมของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจพิจารณาบทวนการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพธุรกิจของบริษัทฯ

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

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 หรือผู้พิทักษ์ทรัพย์สิน 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 เป็นผู้มียุติอำนาจในการนำเรือ FSU ออกให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันแก่ลูกค้า และเรือ FSU ที่ให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันตามสัญญาบริการเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดโดยสถาบันการจัดชั้นเรือ (The International Association of Classification Societies: IACS) - NSSG จะถือว่าได้รับมอบสินค้าที่ขนส่งเมื่อสินค้าที่ขนส่งได้ถูกส่งผ่านท่อเชื่อมต่อ (Connecting flange) จากเรือของลูกค้าไปยังเรือ FSU - NSSG ตกลงจัดให้มีการประกันภัยความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งตลอดระยะเวลาให้บริการเรือดังกล่าว ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการประกันภัยความเสียหายของสินค้า จากภัยอันตรายต่อความ

ลักษณะของสัญญา	ระยะเวลา (โดยประมาณ)	การต่ออายุ สัญญา	การเลิกสัญญา	เงื่อนไขที่สำคัญ
				<p>ชำระค่าของสินค้าจากการเดินเรือตามปกติ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ลูกค้ายังคงเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในสินค้าที่ขนส่งตลอดระยะเวลาการขนส่งสินค้า - ลูกค้ายกเลิกแต่งตั้งผู้ตรวจสอบอิสระเพื่อทำหน้าที่ในการตรวจสอบด้านปริมาณและคุณภาพในการขนถ่ายสินค้า (loading) และการปล่อยสินค้าออก (discharge) โดยลูกค้าจะเป็นผู้รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายสำหรับการแต่งตั้งผู้ตรวจสอบอิสระ - ลูกค้ายกเลิกเป็นผู้รับผิดชอบภาระการที่เกี่ยวกับสินค้าที่ขนส่งแต่เพียงผู้เดียว - 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 - เรือที่ให้บริการขนส่งตามสัญญาถูกควบคุมโดยเจ้าหน้าที่อันเนื่องมาจากการดำเนินการตามกฎหมาย หรือการกระทำผิดกฎระเบียบ 	<p>สัญญาส่วนใหญ่ระบุสินค้าที่ขนส่ง และระบุพื้นที่ขนส่ง (Trading area) อย่างชัดเจน และกำหนดเรื่องต่างๆ ที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตลอดระยะเวลาของสัญญาห้ามมิให้มีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ โครงสร้างเรือ ธงชาติประจำเรือ การลงทะเบียนจัดชั้นเรือ (classification) รวมถึงห้ามเปลี่ยนแปลงบริษัทซึ่งทำหน้าที่จัดการเรือ เว้นแต่ได้รับความยินยอมจากลูกค้า - NSSG มีหน้าที่จัดทำรายงานอุบัติเหตุทางเรือ และทางสิ่งแวดล้อมให้แก่ลูกค้าเป็นรายเดือน

ลักษณะของสัญญา	ระยะเวลา (โดยประมาณ)	การต่ออายุ สัญญา	การเลิกสัญญา	เงื่อนไขที่สำคัญ
				<ul style="list-style-type: none"> - NSSG ต้องตรวจสอบการดำเนินงานต่าง ๆ ภายใต้สัญญาฉบับนี้ เช่น การทำงานของผู้ควบคุมเรือ เจ้าหน้าที่ประจำเรือ หรือลูกเรือ ว่า เป็นไปตามกฎหมายที่บังคับใช้หรือไม่ โดยการตรวจสอบดังกล่าวให้เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่มีการส่งมอบเรือ และตลอดระยะเวลาการให้บริการขนส่งทางเรือ - NSSG ตกลงว่า สัญญาจ้างงานสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำเรือ และลูกเรือนั้น เป็นไปตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่บังคับใช้กับเรือ - ลูกจ้างอาจนำเรือตามสัญญาออกให้บริการขนส่งแก่บุคคลภายนอกอีกทอดได้อย่างไรก็ดี ลูกจ้างยังคงมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามสัญญาต่อ NSSG ทั้งนี้ หากลูกจ้างต้องการโอนสิทธิตามสัญญากับบุคคลใด ๆ ลูกจ้างจะต้องได้รับความยินยอมจาก 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 ฉบับนี้ออกไป เมื่อปรากฏว่าตัวแทนในประเทศมาเลเซียได้รับอนุญาตจากหน่วยงานของรัฐในประเทศมาเลเซียให้ประกอบกิจการ	สัญญาส่วนใหญ่กำหนดว่า <ul style="list-style-type: none"> - NSSG มีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ โดยส่งหนังสือบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังตัวแทน เมื่อเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - หน่วยงานของรัฐในประเทศมาเลเซียที่เกี่ยวข้อง ยกเลิกการอนุญาตให้ตัวแทนประกอบกิจการเรือ FSU ตามสัญญา - ตัวแทนดำเนินการใด ๆ อันเป็นการผิดสัญญา 	<ul style="list-style-type: none"> - NSSG ตกลงว่าจ้างตัวแทนในประเทศมาเลเซียซึ่งได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการเรือ FSU ในประเทศมาเลเซีย และเป็นผู้ดำเนินการติดต่อหน่วยงานราชการของประเทศมาเลเซียที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ NSSG สามารถเดินเรือขนส่งน้ำมันในประเทศมาเลเซียตามพื้นที่ที่หน่วยงานของรัฐได้ให้อนุญาตไว้ ทั้งนี้ เรือ FSU ซึ่งใช้ในการเดินเรือเป็นเรือตามที่ NSSG กำหนด - ตัวแทนเป็นผู้ดำเนินการติดต่อขออนุญาตนำเรือเทียบท่าและ

ลักษณะของสัญญา	ระยะเวลา (โดยประมาณ)	การต่ออายุ สัญญา	การเลิกสัญญา	เงื่อนไขที่สำคัญ
		เดินเรือ FSU ต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง	<ul style="list-style-type: none"> - ตัวแทน มีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ โดยส่งหนังสือบอกกล่าว เป็นลายลักษณ์อักษรไปยัง NSSG เมื่อเกิดเหตุการณ์ใด เหตุการณ์หนึ่ง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - NSSG ผิดนัดไม่ชำระ ค่าธรรมเนียมในการ ดำเนินการตามสัญญา ตามที่กำหนดไว้ใน สัญญา หรือ - NSSG ดำเนินการใด ๆ อันเป็นการผิดสัญญา 	<p>ออกจากท่า และขนสินค้าลง หรือขึ้นจากเรือ (Loading) รวมถึงจัดเตรียมเอกสารเรื่องต่าง ๆ เช่น การศุลกากร, ด้านตรวจอาชีวอนามัย, ด้านตรวจคนเข้าเมือง กับหน่วยงานราชการในประเทศมาเลเซีย ในนามของ NSSG</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตัวแทนมีหน้าที่ในการให้คำแนะนำทางด้านภาษี หรือกฎหมายท้องถิ่น กับ NSSG - คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายไม่อาจโอนสิทธิ และ/หรือ หน้าที่ ตามสัญญาให้แก่บุคคลภายนอกได้ เว้นแต่ได้รับความยินยอมจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

4.7 สัญญาเงินกู้ที่สำคัญ

สัญญา	สัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อเป็นเงินทุนสำหรับการซื้อเรือ ที่ดินและปรับปรุงอาคาร เพื่อการประกอบธุรกิจของกลุ่มบริษัท
คู่สัญญา	บริษัท และบริษัทย่อย กับธนาคารพาณิชย์
วงเงินกู้ยืมระยะยาวที่สำคัญ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัท วงเงินกู้รวม 9.28 ล้านดอลลาร์ และ 18.84 ล้านบาท ครบกำหนดชำระงวดสุดท้ายเดือนตุลาคม 2565 ▪ NTL วงเงินกู้รวม 841.16 ล้านบาท ครบกำหนดชำระงวดสุดท้ายเดือนมิถุนายน 2567 ▪ SHT วงเงินกู้รวม 40.26 ล้านดอลลาร์ ครบกำหนดชำระงวดสุดท้ายเดือนมีนาคม 2567 ▪ บริษัท บิ๊กซี จำกัด วงเงินกู้รวม 461.46 ล้านบาท ครบกำหนดชำระงวดสุดท้ายเดือนมิถุนายน 2567
เงื่อนไขเงินกู้ที่สำคัญ (Loan Covenants)	<p>ในแต่ละสัญญาเงินกู้มีเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ให้ผู้กู้ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ DSCR¹ (Debt Service Coverage Ratio) ไว้ในอัตราส่วนไม่น้อยกว่า 1.0 - 1.25 เท่า (แล้วแต่ธนาคาร) ▪ ผู้กู้จะไม่ก่อภาระผูกพันใด ๆ โดยการกู้ยืมหรือค้ำประกันบุคคลใด ๆ จนทำให้อัตราส่วนของหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น D/E² (Debt to Equity Ratio) ของผู้กู้ เกินกว่าอัตราส่วนที่กำหนด (อัตราส่วนที่กำหนดแล้วแต่วงเงินกู้และธนาคาร) อยู่ในช่วงระหว่าง 1.5 – 6.5 เท่า แต่ทั้งนี้ Debt to Equity Ratio จะต้องไม่ต่ำกว่าศูนย์ ทั้งนี้ โดยให้นับรวมเงินกู้ยืมจากกรรมการ/บริษัทที่เกี่ยวข้อง และเงินให้กู้ยืมแก่กิจการ/บริษัทที่เกี่ยวข้องสุทธิ รวมเป็นส่วนของทุนด้วย ▪ ในกรณีที่ผู้กู้และโครงการของผู้กู้ไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้ตามกำหนดระยะเวลา หรือไม่สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายก่อสร้าง และค่าดำเนินการอื่น ๆ (Cost Overrun) ให้เป็นไปตามแผนการที่ผู้กู้ได้เสนอไว้ต่อผู้ให้กู้ ผู้กู้จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบลงทุนในส่วนนี้เอง เพื่อให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยไม่มีผลผูกพันในการที่ผู้ให้กู้จะต้องให้การสนับสนุนวงเงินสินเชื่อเพิ่มเติมแก่ผู้กู้อีกแต่อย่างใด

	<ul style="list-style-type: none"> ■ ในกรณีที่ผู้กู้ขาดสภาพคล่องในการลงทุนต่อเรือ และ/หรือการชำระคืนเงินกู้ให้แก่ผู้ให้กู้ และ/หรือเกิด Cost Overrun อย่างใดอย่างหนึ่ง ผู้กู้จะต้องจัดหาเงินทุนจากการเพิ่มทุน และ/หรือการกู้ยืมเงินจากกรรมการ หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยกรณีกู้ยืมเงินจากกรรมการ หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ผู้กู้จะต้องไม่ชำระคืนเงินกู้ยืมกรรมการหรือบริษัทในเครือที่เกี่ยวข้อง จนกว่าผู้กู้จะได้ชำระคืนเงินให้แก่ผู้ให้กู้จนครบถ้วน โดยให้เงินกู้ยืมกรรมการ หรือบริษัทในเครือที่เกี่ยวข้องไว้เป็นหนี้ลำดับรอง (Subordinated Debt) ■ ผู้กู้จะต้องแจ้งให้สถาบันการเงินทราบเป็นลายลักษณ์อักษรทันที เมื่อเกิดข้อพิพาทหรือคดีใด ๆ ■ ผู้กู้จะต้องแจ้งให้ผู้ให้กู้ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน เมื่อผู้กู้จะจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นของผู้กู้ ทั้งนี้ ผู้กู้สามารถจ่ายเงินปันผลได้ตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้ 1) การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวต้องไม่กระทบต่อความสามารถในการชำระหนี้ของผู้กู้ และ 2) ไม่มีเหตุผิวนัดเกิดขึ้น ผู้กู้ต้องไม่ทำกำไร โอน ขาย ให้เช่า จำหน่าย หรือ ก่อให้เกิดภาระติดพันใด ๆ กับทรัพย์สินที่เป็นหลักประกัน (เรือของแต่ละวงเงินกู้) ของผู้กู้ เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการค้าปกติของผู้กู้ หรือเป็นการจำหน่ายทรัพย์สินที่เสื่อมสภาพอันเนื่องมาจากลักษณะหรือสภาพของทรัพย์สินนั่นเอง ■ ผู้กู้จะต้องโอนสิทธิหนังสือค้ำประกันให้แก่ผู้ให้กู้ ในกรณีที่อยู่ต่อเรือ เปิดหนังสือค้ำประกันมาให้กับผู้กู้ ภายใน 14 วัน หลังจากเบิกรับเงินกู้ในแต่ละงวด ■ ในกรณีที่ผู้กู้มีการซื้อเรือเพิ่มเติมต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้ให้กู้ก่อน ■ ผู้กู้ต้องนำเงินรายได้ที่ได้รับจากเรือที่เป็นหลักประกันกับผู้ให้กู้มาฝากเข้าบัญชีเงินฝากของผู้กู้ที่เปิดไว้กับผู้ให้กู้ และมอบสิทธิที่จะถอนเงินจากบัญชีเงินฝากดังกล่าวไว้ให้เป็นประกันในการชำระหนี้กับผู้ให้กู้ หรือยินยอมให้ผู้กู้มีสิทธิหักเงินในบัญชีเงินฝากดังกล่าวมาชำระหนี้แก่ผู้ให้กู้เมื่อหนี้ครบกำหนดชำระได้ทันที (Pledge and Assignment of Accounts) ■ ผู้กู้จะต้องทำประกัน Hull & Machinery (All Risks) และ Protection & Indemnity Insurance รวมทั้งประกันภัยอื่นที่จำเป็น โดยยกผลประโยชน์จากประกันภัยเรือทั้งหมดให้ผู้ให้กู้ ตลอดระยะเวลาการมีผลใช้บังคับของสัญญาผู้ยืมเงิน 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 ผู้กู้จะต้องแจ้งให้ธนาคารทราบเป็นลายลักษณ์อักษรภายใน 15 วัน นับจากวันเปลี่ยนแปลง พร้อมทั้งแนบเอกสารประกอบการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว
--	--

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

5.1 คดีที่อาจมีผลกระทบด้านลบต่อสินทรัพย์ของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย ที่มีจำนวนสูงกว่าร้อยละ 5 ของ ส่วนของผู้ถือหุ้น

- ไม่มี -

5.2 คดีที่กระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ แต่ไม่สามารถประเมินผลกระทบเป็นตัวเลขได้

- ไม่มี -

5.3 คดีที่มีได้เกิดจากการประกอบธุรกิจโดยปกติของบริษัทหรือบริษัทย่อย

- ไม่มี -

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6.1 ข้อมูลทั่วไป

(1) ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

ชื่อบริษัท	:	บริษัท พริมา มารีน จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์	:	PRM
หมวดอุตสาหกรรม	:	บริการ
หมวดธุรกิจ	:	ขนส่งและโลจิสติกส์
ลักษณะการประกอบธุรกิจ	:	ประกอบกิจการให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมันกึ่งสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว ทางเรือ ให้กับลูกค้าตามความต้องการอย่างครบวงจร โดยแบ่งเป็น 4 หมวดธุรกิจ ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1. ธุรกิจเรือขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์น้ำมันกึ่งสำเร็จรูป และ ปิโตรเคมีเหลว (ธุรกิจเรือขนส่งฯ) 2. ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป (Floating Storage Unit) (ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU) 3. ธุรกิจเรือขนส่งที่ให้การสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล (ธุรกิจเรือ Offshore) 4. ธุรกิจบริหารจัดการเรือ (ธุรกิจบริหารเรือ)
เลขทะเบียนบริษัท	:	0107560000141
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	เลขที่ 80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260
ทุนจดทะเบียน	:	2,500,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,500,000,000 หุ้น (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561)
ทุนชำระแล้ว	:	2,500,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,500,000,000 หุ้น (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561)
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหุ้น	:	1 บาท
โทรศัพท์	:	(66) 2016 0190-4
โทรสาร	:	(66) 2016 0199
เว็บไซต์บริษัท	:	www.primamarine.co.th

(2) ข้อมูลทั่วไปของนิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ⁽¹⁾

ข้อมูลบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน	จำนวนหุ้นที่ ออกจำหน่าย	มูลค่าที่ตราไว้ ต่อหุ้น	ทุนชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้นโดย บริษัทฯ (ร้อยละ)
บริษัทย่อย						
บริษัท เอ็น.ที.แอล. มารีน จำกัด (NTL) 80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260 โทรศัพท์: (66) 2016 0190-4 โทรสาร: (66) 2016 0199	บริการขนส่งน้ำมันทางเรือ	953,000,000 บาท	9,530,000 หุ้น	100 บาท	953,000,000 บาท	99.99
บริษัท ไทยมารีน แทงเกอร์ จำกัด (TMT) 80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260 โทรศัพท์: (66) 2016 0190-4 โทรสาร: (66) 2016 0199	บริการขนส่งน้ำมันทางเรือ	180,000,000 บาท	1,800,000 หุ้น	100 บาท	180,000,000 บาท	99.99
บริษัท นทลิน แมนเนจเม้นท์ จำกัด (NMC) 80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260 โทรศัพท์: (66) 2016 0190-4 โทรสาร: (66) 2016 6590	ตัวแทนจัดการบริหารเรือ	8,500,000 บาท	85,000 หุ้น	100 บาท	8,500,000 บาท	99.99
บริษัท จัดหางาน บีเอสซี แมเนจเม้นท์ จำกัด (BSC) 80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260 โทรศัพท์: (66) 2746 9981-2 โทรสาร: (66) 2746 9983	ให้บริการจัดหาบุคลากร และเป็นตัวแทนจำหน่าย ตัวเครื่องบิน	5,500,000 บาท	55,000 หุ้น	100 บาท	5,500,000 บาท	99.99
Nathalin Shipping Pte. Ltd. (NSSG) 6 Temasek Boulevard, #32-03 Suntec Tower Four, Singapore (038986) โทรศัพท์: (65) 6361 0382 โทรสาร: (65) 6361 0377	ตัวแทนจัดการบริหารเรือ	16,200,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	16,200,000 หุ้น	1 ดอลลาร์ สิงคโปร์	16,200,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	87.50
บริษัท บิ๊กซี จำกัด (Big Sea) 454 ถนนพระรามที่ 3 แขวงบางโคล่ เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์: (66) 2292 2761 โทรสาร: (66) 2292 0365	บริการขนส่งน้ำมันทางเรือ	360,000,000 บาท	360,000 หุ้น	1,000 บาท	360,000,000 บาท	70.00

ข้อมูลบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน	จำนวนหุ้นที่ออกจำหน่าย	มูลค่าที่ตราไว้ต่อหุ้น	ทุนชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้นโดยบริษัทฯ (ร้อยละ)
บริษัท สิงหา แท็งเกอร์ จำกัด (SHT) 80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260 โทรศัพท์: (66) 2016 0190-4 โทรสาร: (66) 2016 0199	บริการขนส่งน้ำมันทางเรือ	622,000,000 บาท	6,220,000 หุ้น	100 บาท	622,000,000 บาท	51.00 ⁽²⁾
บริษัท ออร์ชาร์ด นาวิ จำกัด (OCN) ⁽³⁾ 80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260 โทรศัพท์: (66) 2016 0190-4 โทรสาร: (66) 2016 0199	บริการขนส่งน้ำมันทางเรือ	1,000,000 บาท	10,000 หุ้น	100 บาท	1,000,000 บาท	51.00 ⁽⁴⁾
กิจการร่วมค้า						
บริษัท บงกช มารีน เซอร์วิส จำกัด (BMS) 80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260 โทรศัพท์: (66) 2016 0190-4 โทรสาร: (66) 2016 0199	บริการขนส่งน้ำมันทางเรือ	240,000,000 บาท	2,400,000 หุ้น	100 บาท	144,400,000 บาท	70.00
บริษัท ศรีไทย แคปปิตอล จำกัด (STC) ⁽⁵⁾ 80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260 โทรศัพท์: (66) 2016 0190-4 โทรสาร: (66) 2016 0199	บริการขนส่งน้ำมันทางเรือ	100,000,000 บาท	100,000 หุ้น	1,000 บาท	100,000,000 บาท	51.00
TOP-NTL Pte. Ltd. (TNTL) 6 Temasek Boulevard, #32-03 Suntec Tower Four, Singapore (038986)	ตัวแทนจัดการบริหารเรือ	20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	20,000 หุ้น	1 ดอลลาร์สิงคโปร์	20,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	50.00
TOP-NTL Shipping Trust (TST) ประเทศสิงคโปร์	ธุรกิจกองทุนเพื่อการขนส่งในและระหว่างประเทศ	1,894,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	-	-	-	50.00
บริษัท ท็อป นอดิคอล สตาร์ จำกัด (TNS) 80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260 โทรศัพท์: (66) 2016 0190-4 โทรสาร: (66) 2016 0199	บริการขนส่งน้ำมันทางเรือ	150,000,000 บาท	1,500,000 หุ้น	100 บาท	150,000,000 บาท	35.00 ⁽⁶⁾

ข้อมูลบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน	จำนวนหุ้นที่ออกจำหน่าย	มูลค่าที่ตราไว้ต่อหุ้น	ทุนชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้นโดยบริษัทฯ (ร้อยละ)
บริษัทร่วม						
บริษัท ที.ไอ.เอ็ม. ซิฟ แมเนจเม้นท์ จำกัด (TIM) 223/18-20 อาคารคันทรี คอมเพล็กซ์ อาคารเอ ชั้น 8 ถนนสรรพาวุธ แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260 โทรศัพท์: (66) 2745 7711-2 โทรสาร: (66) 2745 7713	ตัวแทนจัดการบริหารเรือ	3,000,000 บาท	30,000 หุ้น	100 บาท	3,000,000 บาท	33.33

หมายเหตุ

- (1) ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
- (2) บริษัทถือหุ้นทางตรงใน SHT ร้อยละ 51 และถือหุ้นทางอ้อมโดยผ่าน NSSG ร้อยละ 49 ทำให้บริษัทมีสัดส่วนผลประโยชน์สุทธิ (Effective Shareholding) ใน SHT เท่ากับร้อยละ 93.9
- (3) OCN ได้จดทะเบียนเลิกบริษัทต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2562
- (4) บริษัทถือหุ้นทางตรงใน OCN ร้อยละ 51 และถือหุ้นทางอ้อมโดยผ่าน NSSG ร้อยละ 49 ทำให้บริษัทมีสัดส่วนผลประโยชน์สุทธิ (Effective Shareholding) ใน OCN เท่ากับร้อยละ 93.9
- (5) STC ได้จดทะเบียนเลิกบริษัทต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2562
- (6) บริษัทถือหุ้นทางตรงใน TNS ร้อยละ 35 และถือหุ้นทางอ้อมโดยผ่าน TST ร้อยละ 30 ทำให้บริษัทมีสัดส่วนผลประโยชน์สุทธิ (Effective Shareholding) ใน OCN เท่ากับร้อยละ 50.0

(3) ข้อมูลของบุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์

: บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
 เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง
 กรุงเทพมหานคร 10400
 โทรศัพท์ : (66) 2009 9000
 โทรสาร : (66) 2009 9991
www.set.or.th/tsd

ผู้สอบบัญชี

: นายธนิต โอสถาเลิศ
 ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 5155
 บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย สอบบัญชี จำกัด
 1 อาคารเอ็มไพร์ทาวเวอร์ ชั้น 48-51 ถนนสาทรใต้
 แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120
 โทรศัพท์ : (66) 2677 2000
 โทรสาร : (66) 2677 2222
www.kpmg.co.th

6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

- ไม่มี -