

A series of five parallel white lines of varying lengths, slanted diagonally from the bottom-left towards the top-right, positioned behind the text.

ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว ทางเรือ ให้กับลูกค้าตามความต้องการอย่างครบวงจร รวมถึงการให้บริการเรือขนส่งที่ให้การสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล และการบริหารจัดการเรือ ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมน้ำมันและปิโตรเคมี โดยธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทฯ แบ่งเป็น 4 ประเภทธุรกิจ ได้แก่

1) ธุรกิจเรือขนส่งน้ำมันและปิโตรเคมีเหลว (“ธุรกิจเรือขนส่งฯ”)

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว (“ผลิตภัณฑ์”) แก่ลูกค้าที่ทำธุรกิจโรงกลั่นน้ำมัน และผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่เพื่อขนส่งสินค้าไปสู่จุดหมายปลายทางที่ลูกค้ากำหนด โดยให้ความสำคัญด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม การควบคุมคุณภาพผลิตภัณฑ์ ตามที่ลูกค้ากำหนดโดยไม่ให้มีการปนเปื้อน และไม่ให้คุณสมบัติทางเคมีของผลิตภัณฑ์ ที่ขนส่งเปลี่ยนแปลงไป รวมถึงการขนส่งที่ตรงต่อเวลา (Punctuality) อีกด้วย โดยธุรกิจเรือขนส่งฯ แบ่งเป็นธุรกิจเรือขนส่งฯ ในประเทศ และธุรกิจเรือขนส่งฯ ระหว่างประเทศ

2) ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมัน (“ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU”)

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบและน้ำมันเตาแบบลอยน้ำ (Floating Storage Unit, FSU) โดยใช้เรือที่มีถังจัดเก็บสินค้าขนาดใหญ่เป็นสถานที่จัดเก็บ ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ มีหน้าที่ในการเก็บรักษาสินค้าของลูกค้าให้ยังคงคุณภาพ คุณสมบัติ และปริมาณตามที่ลูกค้ากำหนดในระยะเวลาที่ตกลงกันไว้ และยังให้บริการผสมน้ำมัน (Blending) บนเรือตามชนิดน้ำมัน (Specification) ที่ลูกค้าต้องการเพื่อกระจายสินค้าต่อไปแก่ลูกค้ารายอื่นในภูมิภาค โดยเป็นไปตามกฎข้อบังคับของกฎหมาย

3) ธุรกิจเรือขนส่งที่ให้การสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล (“ธุรกิจเรือ Offshore”)

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการเรือสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมทางกลางทะเล แก่ลูกค้า ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทสำรวจและผลิตน้ำมันกลางทะเล โดยกลุ่มธุรกิจที่ให้บริการ ได้แก่ ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบสำหรับแท่นขุดเจาะน้ำมัน (Floating Storage and Offloading Unit, FSO) ธุรกิจเรือขนส่งและที่พักอาศัยสำหรับพนักงานประจำแท่นขุดเจาะน้ำมัน (Accommodation Work Barge, AWB) เป็นต้น

4) ธุรกิจบริหารจัดการเรือ (“ธุรกิจบริหารเรือ”)

การบริหารจัดการเรือ เป็นส่วนสำคัญของการดำเนินธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทฯ โดยมีขอบเขตงานหลักประกอบด้วย การบังคับและการควบคุมการเดินเรือ การจัดหาคนประจำเรือ การจัดการฝึกอบรมและดูแลด้านสุขภาพและความปลอดภัยของคนประจำเรือ การบำรุงรักษาตัวเรือ เครื่องยนต์ เครื่องมือ และอุปกรณ์ การดำเนินการด้านใบอนุญาตและเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานราชการ เป็นต้น

1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ วัตถุประสงค์และเป้าหมาย และกลยุทธ์ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ

วิสัยทัศน์

“กลุ่มบริษัทฯ จะเป็นองค์กรชั้นนำด้านธุรกิจการขนส่งทางทะเลและสนับสนุนกิจการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเลอย่างครบวงจรในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีความเป็นเลิศด้านการปฏิบัติงานและให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้ากลางทะเลอย่างเป็นที่ไว้วางใจ เป็นธรรมชาติมีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม 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 สังคมเจริญก้าวหน้า 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 ตลอดจนเชื้อเพลิง ความสะดวกในด้านข้อมูลของเมืองท่าต่าง ๆ พร้อมทั้งคัดสรรคนประจำเรือให้ตรงกับความต้องการของผู้เช่าและลูกค้า ให้เป็นไปตามมาตรฐานและมีประสิทธิภาพตามข้อกำหนดสากล รวมถึงการให้คำแนะนำในเรื่องกลยุทธ์การบริหาร ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของลูกค้าในการขนส่งที่ทำให้ลูกค้าเกิดประสิทธิภาพทางด้านต้นทุนการขนส่งสินค้าและควบคุมคุณภาพ การบริการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทั้งแก่ชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม

■ มุ่งเน้นการให้บริการด้วยกองเรือซึ่งมีคุณภาพ

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

■ มุ่งเน้นการบริหารเรือด้วยความเชี่ยวชาญ

จากประสบการณ์กว่า 30 ปี ในการให้บริการขนส่งน้ำมันหลากหลายประเภท ตลอดจนสินค้าปิโตรเคมีเหลวและ ก๊าซปิโตรเลียม สิ่งเหล่านี้ได้สร้างประสบการณ์ต่าง ๆ มากมาย จนกลุ่มบริษัท เชื่อมั่นว่า กลุ่มบริษัท มีบุคลากรที่มี ประสบการณ์และความสามารถเพียงพอที่จะให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้ากลางทะเลแก่ลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ และปลอดภัย บนพื้นฐานของกฎหมาย ข้อกำหนด และกฎข้อบังคับต่าง ๆ เช่น (1) กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ขององค์กรในประเทศ (2) กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของประเทศที่เรือของกลุ่มบริษัท ดำเนินธุรกิจ (3) อนุสัญญาหลักต่าง ๆ ซึ่งกำหนดโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization (IMO): “IMO”) และ (4) แนวทางและข้อกำหนดใน Ship Inspection Report Program (SIRE) ของ Oil Companies International Marine Forum (“OCIMF”) เป็นต้น

จากที่กล่าวมาข้างต้น กองเรือของกลุ่มบริษัท ได้รับการรับรองจากกรมเจ้าท่าในเรื่องการได้มาตรฐานตาม อนุสัญญาระหว่างประเทศในด้านความปลอดภัย ด้านการป้องกันมลภาวะจากเรือ และด้านคนประจำเรือ ส่วนในการ ควบคุมคุณภาพและความพร้อมในการปฏิบัติการเดินเรืออย่างมีประสิทธิภาพ และกองเรือของกลุ่มบริษัท ยังได้รับการ รับรองจากสมาคมจัดชั้นเรือ (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 และเพิ่มคุณสมบัติของ

คนประจำเรือของกลุ่มบริษัท อย่างสม่ำเสมอ อาทิ การฝึกอบรมและเปลี่ยนประกาศนียบัตรของคนประจำเรือของกลุ่มบริษัท จาก SCTW 1995 เป็น SCTW 2010 ให้เป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

- มุ่งเน้นการควบคุมคุณภาพของการให้บริการอย่างเคร่งครัด

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

(2) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นสร้างบุคลากรที่มากด้วยประสบการณ์

- คณะผู้บริหาร

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

- คณะบุคลากรสนับสนุนการดำเนินงาน

กลุ่มบริษัท มีคณะบุคลากรสนับสนุนการดำเนินงานที่มีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมเป็นระยะเวลายาวนาน ทำให้มีความเข้าใจในธุรกิจเรือขนส่งฯ ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ธุรกิจเรือ Offshore และ ธุรกิจบริหารเรือ ในด้านการปฏิบัติงาน และการดำเนินงานให้ถูกต้องตามกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นที่ยอมรับและไว้วางใจของลูกค้า ทำให้สามารถให้คำแนะนำทางด้านการปฏิบัติงานและการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้องให้แก่ลูกค้าซึ่งมีสินค้าและเส้นทางการขนส่งที่แตกต่างกันไป

- คนประจำเรือ

กลุ่มบริษัท มีความสามารถในการสรรหาคนประจำเรือ อาทิ กัปตัน ต้นเรือ ต้นกล เป็นต้น ที่มีคุณสมบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้องที่กำหนด และเหมาะสมต่อประเภทและขนาดของเรือ รวมถึงเส้นทางขนส่ง เช่น คุณสมบัติด้านภูมิการศึกษา ด้านประสบการณ์ทำงาน ด้านใบประกอบวิชาชีพเฉพาะในสาขาที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ความสามารถในการสรรหาคนประจำเรือ ทำให้กลุ่มบริษัท สามารถให้บริการลูกค้าในการขนส่งและจัดเก็บสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ ตรงต่อเวลาในการขนส่ง รวมถึงความปลอดภัยในสินค้าและตัวเรือ ซึ่งจะทำให้ลูกค้ามีความมั่นใจในการใช้บริการของกลุ่มบริษัท มากขึ้น

(3) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการรักษาความเป็นผู้นำทางด้านการขนส่งในประเทศ

ปัจจุบันกลุ่มบริษัท เป็นผู้นำในการขนส่งน้ำมันและปิโตรเคมีเหลว โดยกลุ่มบริษัท มีการเติบโตของรายได้และปริมาณการขนส่งอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากลูกค้าให้ความเชื่อมั่นในคุณภาพและบริการของกลุ่มบริษัท อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัท ยังคงมุ่งพัฒนาการให้บริการและธุรกิจต่อไปเพื่อรักษาความเป็นผู้นำในระยะยาว ซึ่งกลุ่มบริษัท มีแผนพัฒนาคุณภาพการให้บริการ โดยการสั่งซื้อเรือใหม่ซึ่งรวมถึงการปรับปรุงเรือให้สามารถขนส่งในปริมาณมากขึ้น หรือสั่งซื้อเรือที่มีอายุน้อยเพื่อทดแทนเรือลำเก่าที่จะปลดระวาง ทำให้สามารถลดอายุเฉลี่ยของกองเรือซึ่งจะเพิ่มความสามารถในการให้บริการแก่ลูกค้าในการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทางเรือในเชิงปริมาณและคุณภาพที่มากขึ้น ส่งผลให้สามารถเพิ่มรายได้จากการให้บริการแก่ลูกค้าได้ รวมถึงลดค่าใช้จ่ายการดูแลรักษาเรือ ตลอดจนการคัดสรรพนักงานที่มีศักยภาพและประสบการณ์เพื่อรองรับการเติบโต รวมถึงรักษาพนักงานที่มีผลงานการทำงานที่ดี และการหาโอกาสในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งในบริษัทผู้นำน้ำมันในประเทศ เป็นต้น

(4) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการเพิ่มศักยภาพในธุรกิจตลาดต่างประเทศ

กลุ่มบริษัท มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องในธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU จึงได้จัดตั้งบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าน้ำมันของภูมิภาคเอเชียที่ผ่านมา กลุ่มบริษัท มีมาตรฐานการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐานสากลและเป็นที่ยอมรับจากลูกค้าต่างประเทศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีแผนการขยายธุรกิจและเพิ่มศักยภาพของกองเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ในประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซีย เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าที่มีต่อบริการของกลุ่มบริษัท ที่เพิ่มขึ้น

(5) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการดูแลลูกค้าในแบบคู่ค้าธุรกิจระยะยาว (Long-Term Partnership)

กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าแบบระยะยาว (Long-Term Partnership) โดยได้เตรียมความพร้อมทางด้านทรัพยากรบุคคลและเงินทุนที่จะสามารถเพิ่มความสามารถในการให้บริการและเพิ่มเส้นทางการเดินเรือในภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัท มีบุคลากรที่มีความรู้และมีประสบการณ์ทั้งในด้านการเดินเรือ ภูมิศาสตร์ และกฎระเบียบและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงมีฐานะทางการเงินที่แข็งแกร่งที่จะสามารถเพิ่มศักยภาพกองเรือเพื่อรองรับการเติบโตทางธุรกิจของลูกค้าได้อย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท ยังดูแลและใส่ใจลูกค้าตลอดระยะเวลาการให้บริการ โดยกลุ่มบริษัท มีการประสานงานและทำงานร่วมกับลูกค้าอย่างใกล้ชิด ทำให้กลุ่มบริษัท สามารถรับรู้ปัญหาของลูกค้าได้อย่างทันท่วงที ส่งผลให้กลุ่มบริษัท สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว โดยลูกค้าสามารถติดต่อกลุ่มบริษัท ได้ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อพร้อมรับมือกับปัญหาที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งพร้อมให้คำปรึกษาและแก้ไขปัญหาตามที่ลูกค้าต้องการ

(6) กลุ่มบริษัท มีกลยุทธ์ในการบริหารต้นทุนในการดำเนินงาน

กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการบริหารต้นทุนในการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยกลุ่มบริษัท มีการวางแผนการจัดซื้อวัสดุและอุปกรณ์ และการซ่อมบำรุง โดย (1) จัดซื้อวัสดุ อะไหล่ และอุปกรณ์บนเรือในครั้งละปริมาณมาก และ (2) วางแผนการซ่อมบำรุง (Planned maintenance service) และการปฏิบัติตามแผนการซ่อมบำรุงของเรือขนส่งแต่ละลำอย่างเคร่งครัด 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) ผู้ทำหน้าที่จัดหาเรือหรือสินค้า ที่มีศักยภาพทั้งในและต่างประเทศ 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 ซึ่งจะช่วยให้กลุ่มบริษัท สามารถเสนอราคาค่าขนส่งทั้งขาไปและขากลับ ที่สามารถแข่งขันได้กับบริษัทขนส่งสินค้าทางเรืออื่นและเป็นประโยชน์ต่อทั้งลูกค้าและการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

(3) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการสำรวจความพึงพอใจในการให้บริการแก่ลูกค้าเพื่อปรับปรุงการบริการทั้งก่อน ระหว่าง และหลังการขนส่งสินค้า

คณะผู้บริหารของกลุ่มบริษัท ให้ความสำคัญต่อการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการแก่ลูกค้าเป็นอย่างมาก กลุ่มบริษัท จึงจัดทำ การสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าในการให้บริการ การขนส่งสินค้า การวางแผนการขนส่งสินค้า การปฏิบัติตามกฎหมาย ทุกระเบียบ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง ทั้งด้านการดำเนินงานบนเรือและการอำนวยความสะดวกในการให้คำปรึกษาลดลดการขนส่งทางเรือ

1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนากิจการที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

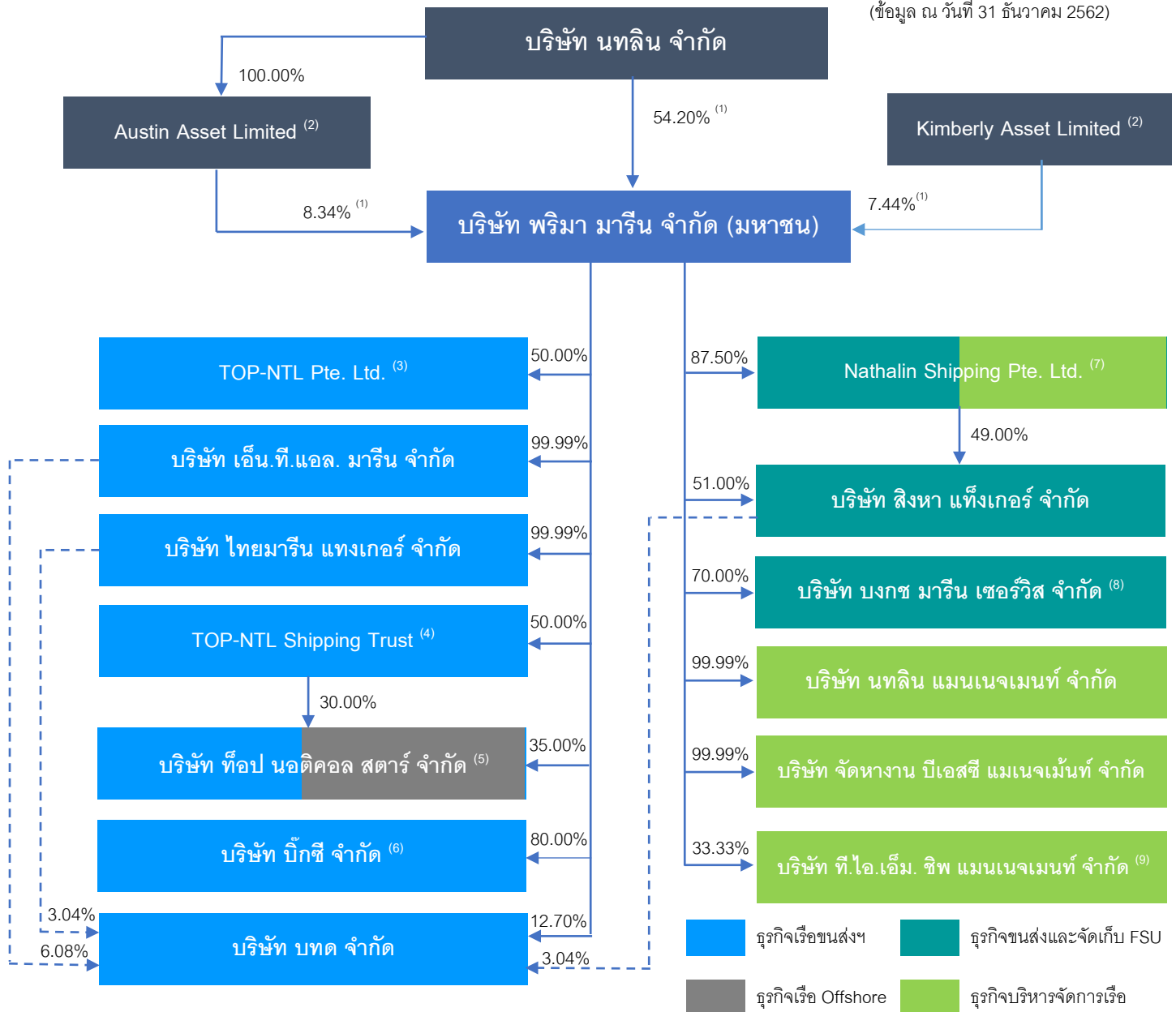
ปี	เหตุการณ์
2560	<ul style="list-style-type: none">บริษัท แพรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด โดยเปลี่ยนชื่อบริษัท เป็น “บริษัท พรินา มารีน จำกัด (มหาชน)” และดำเนินการเปลี่ยนมูลค่าที่ตราไว้จากเดิมหุ้นละ 100 บาท เป็นหุ้นละ 1 บาท และออก

ปี	เหตุการณ์
	<p>หุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 500,000,000 หุ้น เพื่อเสนอขายให้แก่ประชาชน เป็นผลให้บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียน 2,500,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญ 2,500,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กลุ่มบริษัทฯ ได้รับมอบเรือ “ศรีดอนสัก” และ “ศรีศรีชาติ” ซึ่งเป็นเรือเล็กขนาด 3,000 DWT สำหรับธุรกิจเรือขนส่งน้ำมันดิบและปิโตรเคมีเหลว (“ธุรกิจเรือขนส่งฯ”) ● บริษัทฯ ร่วมทุนกับบริษัท บางจาก ปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) เพื่อจัดตั้งบริษัทกิจการร่วมค้า ชื่อว่า บริษัท บงกช มารีน เซอร์วิส จำกัด และจัดหาเรือ “บงกชสตาร์” เข้ามาประกอบธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมัน (“ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU”) ซึ่งเป็นเรือลำแรกที่เข้ามาดำเนินธุรกิจในประเทศไทย ● บริษัทฯ เปิดทำการซื้อขายหลักทรัพย์เป็นวันแรก (ชื่อย่อหลักทรัพย์ คือ PRM) ในวันที่ 14 กันยายน 2560 ● บริษัท เอ็น.ที.แอล. มารีน จำกัด เพิ่มทุนจดทะเบียน 200,000,000 บาท (จากเดิม 503,000,000 บาท เป็น 703,000,000 บาท) เพื่อรองรับการขยายกองเรือของบริษัทฯ ● เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2560 บริษัท เอ็น.ที.แอล. มารีน จำกัด ได้ลงนามในสัญญาจ้างต่อเรือใหม่จำนวน 4 ลำ กับบริษัทซึ่งไม่ได้เป็นบุคคลเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ณ ประเทศจีน ซึ่งเป็นเรือเล็กขนาด 3,000 DWT เพื่อขยายกองเรือและเพิ่มศักยภาพการแข่งขันทางธุรกิจในธุรกิจเรือขนส่งฯ
2561	<ul style="list-style-type: none"> ● กลุ่มบริษัทฯ ได้รับมอบเรือต่อใหม่ “ศรีกาญจน์ดิษฐ์” ซึ่งเป็นเรือเล็กขนาด 3,000 DWT สำหรับธุรกิจเรือขนส่งฯ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นตามความต้องการของบริษัทค้าน้ำมันรายใหญ่ในประเทศในเดือนมกราคม ● กลุ่มบริษัทฯ ขายเรือ “Northern Star” ซึ่งเป็นเรือขนาด VLCC ในธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU เพื่อปรับแผนธุรกิจให้สอดคล้องกับสภาวะตลาดที่มีความผันผวน โดยมีการจำหน่ายในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 ● กลุ่มบริษัทฯ ลงนามเข้าทำรายการได้มาซึ่งทรัพย์สิน โดยการเข้าซื้อหุ้นสามัญทั้งหมดจำนวนทั้งสิ้น 360,000 หุ้นในบริษัท บิ๊กซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทจำกัดประกอบธุรกิจบริการขนส่งน้ำมันทางทะเลให้กับบริษัทน้ำมันในประเทศไทย ทั้งนี้ ได้แบ่งการเข้าซื้อหุ้นสามัญในช่วงที่ 1 กลุ่มบริษัทฯ ได้ทำการเข้าซื้อหุ้นสามัญคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 70 ของหุ้นสามัญทั้งหมด หรือคิดเป็นหุ้นสามัญจำนวน 252,000 หุ้น รวมมูลค่า 1,540,000,000 บาท (โดยแบ่งออกเป็นชำระด้วยเงินสดจำนวน 1,400 ล้านบาท และการะดมทุนที่ต้องชำระอีกจำนวน 140 ล้านบาท) เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2561 ● กลุ่มบริษัทฯ ขายเรือ “Amity Star” ซึ่งเป็นเรือขนาด VLCC ในธุรกิจขนส่งและจัดเก็บ FSU เพื่อปรับแผนธุรกิจให้สอดคล้องกับสภาวะตลาดที่มีความผันผวน โดยมีการจำหน่ายในเดือนกรกฎาคม 2561 ● กลุ่มบริษัทฯ ได้ซื้อและรับมอบเรือมือสอง “สิริพิพัฒน์” ซึ่งเป็นเรือขนาดเล็กในธุรกิจเรือขนส่งฯ ขนาด 3,500 DWT เพื่อรองรับการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีเหลวตามความต้องการของบริษัทค้าน้ำมันรายใหญ่ในประเทศในเดือนกรกฎาคม 2561

ปี	เหตุการณ์
2562	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท เอ็น.ที.แอล. มารีน จำกัด เพิ่มทุนจดทะเบียน 250,000,000 บาท (จากเดิม 703,000,000 บาท เป็น 953,000,000 บาท) เพื่อเตรียมพร้อมการลงทุนในเรือต่อใหม่จำนวน 4 ลำ กลุ่มบริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้เป็นบริษัทที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีในระดับ “ดีมาก” หรือ 4 ดาว จากโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน ประจำปี 2561 (หรือ CGR 2018) ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
	<ul style="list-style-type: none"> กลุ่มบริษัทฯ ได้รับมอบเรือต่อใหม่ ขนาด 3,000 DWT จำนวน 5 ลำ (ศรีสุราษฎร์ ศรีไชยา ศรีท่าเพชร ศรีพนพิน และศรีพุมเรียง ตามลำดับ) และขนาด 5,300 DWT จำนวน 1 ลำ (BS106) ซึ่งเป็นเรือในธุรกิจเรือขนส่ง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นตามความต้องการของบริษัทค่าน้ำมันรายใหญ่ในประเทศ ระหว่างเดือนมกราคม – กันยายน 2562 กลุ่มบริษัทฯ ซื้อเรือขนาด VLCC ในธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU จำนวน 3 ลำ (Aquarius Star, Crystal Star และ Darin Star ตามลำดับ) เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าในการกักเก็บน้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติที่เพิ่มขึ้น ระหว่างเดือนมกราคม – สิงหาคม 2562 บริษัท เอ็น.ที.แอล. มารีน จำกัด เพิ่มทุนจดทะเบียน 100,000,000 บาท (จากเดิม 953,000,000 บาท เป็น 1,053,000,000 บาท) เพื่อลงทุนในเรือต่อใหม่ ตามแผนการลงทุนประจำปี 2562 บริษัท สิงหา แท็งเกอร์ จำกัด เพิ่มทุนจดทะเบียน 340,000,000 บาท (จากเดิม 622,000,000 บาท เป็น 962,000,000 บาท) เพื่อรองรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ เข้าซื้อหุ้นสามัญในบริษัท บทด จำกัด จากผู้ถือหุ้นเดิม เพิ่มเติมอีกจำนวน 4,406,738 หุ้น หรือร้อยละ 6.62 ของจำนวนหุ้นที่ออกจำหน่ายได้ทั้งหมด คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 43,359,552 บาท กลุ่มบริษัทฯ ลงนามเข้าทำรายการได้มาซึ่งทรัพย์สิน โดยการเข้าซื้อหุ้นสามัญในบริษัท บิ๊กซี จำกัด ในช่วงที่ 2 เพิ่มเติมจำนวนทั้งสิ้น 36,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 10 ของหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วทั้งหมดของบริษัท บิ๊กซี จำกัด ทำให้กลุ่มบริษัทฯ เข้าถือหุ้นสามัญในบริษัท บิ๊กซี จำกัด รวม 288,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 80 ของหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วทั้งหมดของบริษัท บิ๊กซี จำกัด รวมมูลค่า 1,687,953,608 บาท เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2562 กลุ่มบริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้เป็นบริษัทที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีในระดับ “ดีเลิศ” หรือ 5 ดาว จากโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน ประจำปี 2562 (หรือ CGR 2019) ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2562 บริษัทฯ ได้รับการรับรองเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทย ในการต่อต้านทุจริต (“โครงการ CAC”) จากคณะกรรมการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยการรับรองดังกล่าวมีอายุ 3 ปี บริษัท ออร์ชาร์ด นาวิ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ดำเนินการชำระบัญชีเพื่อปิดกิจการแล้วเสร็จ เนื่องจากไม่มีการประกอบธุรกิจภายใน บริษัท ศรีไทย แคปปิตอล จำกัด ซึ่งเป็นกิจการร่วมค้า ดำเนินการชำระบัญชีเพื่อปิดกิจการแล้วเสร็จ เนื่องจากหมดระยะสัญญาโครงการ

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

(ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)



หมายเหตุ

- (1) ข้อมูล ณ วันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น วันที่ 28 พฤศจิกายน 2562
- (2) เป็นบริษัทที่จดทะเบียนในเขตปกครองพิเศษฮ่องกง
- (3) บริษัท ไทยออยล์มารีน จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 50.00
- (4) บริษัท ไทยออยล์มารีน จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 50.00
- (5) บริษัท ไทยออยล์มารีน จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 35.00
- (6) TWATT Limited ถือหุ้นร้อยละ 20.00
- (7) ผู้ถือหุ้นอื่น ๆ ถือหุ้นร้อยละ 12.50
- (8) บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 30.00
- (9) บริษัท ไทยออยล์มารีน จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 33.33 และ Thome Ship Management Pte. Ltd. ถือหุ้นร้อยละ 33.33
- (10) บริษัท ออร์ชาร์ด นาวิ จำกัด ได้จดทะเบียนเสร็จการชำระบัญชีต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ แล้ว เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2562
- (11) บริษัท ศรีไทย แคปปิตอล จำกัด ได้จดทะเบียนเสร็จการชำระบัญชีต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ แล้ว เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2562

1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

ณ วันที่ 28 พฤศจิกายน 2562 ผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทฯ คือ บริษัท นทลิน จำกัด โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 54.20 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ และบริษัท นทลิน จำกัด ถือหุ้นผ่าน Austin Asset Limited ในสัดส่วนร้อยละ 8.34 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท นทลิน จำกัด และบริษัทในกลุ่ม (“กลุ่มนทลิน”) แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มธุรกิจหลัก ได้แก่ (1) กลุ่มธุรกิจเรือ (2) กลุ่มธุรกิจค้าขายและบริการ (3) กลุ่มธุรกิจพลังงาน ทั้งนี้ กลุ่มนทลินมีการแบ่งแยกขอบเขตการดำเนินธุรกิจของบริษัทในกลุ่มอย่างชัดเจน โดยมีบริษัทฯ เป็นบริษัทหลัก (Flagship Company) ของกลุ่มธุรกิจเรือ

ทั้งนี้ เพื่อป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้น บริษัท นทลิน จำกัด ได้มีเจตหมายืนยันการไม่ประกอบธุรกิจแข่งขัน (Non-Competition Letter) ลงวันที่ 19 เมษายน 2560 ถึงบริษัทฯ โดยบริษัท นทลิน จำกัด ตกลงจะไม่เข้าลงทุนในสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจหลักของธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ หรือไม่ถือหุ้นในจำนวนเกินกว่าร้อยละ 10 ในบริษัทอื่นซึ่งประกอบธุรกิจที่อาจมีความขัดแย้งหรือดำเนินธุรกิจที่มีลักษณะคล้ายคลึงหรืออาจแข่งขันกับธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ เว้นแต่การถือหุ้นในบริษัท และ/หรือ การดำเนินการตามสัญญาที่บริษัท นทลิน จำกัด หรือบริษัทย่อย มีอยู่ในปัจจุบัน

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

โครงสร้างรายได้

ตารางต่อไปนี้แสดงโครงสร้างรายได้ของกลุ่มบริษัทฯ แบ่งตามกลุ่มธุรกิจหลักในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

กลุ่มธุรกิจ	สำหรับปีสิ้นสุดบัญชีวันที่					
	31 ธันวาคม 2560		31 ธันวาคม 2561		31 ธันวาคม 2562	
	รายได้ (ล้านบาท)	ร้อยละ	รายได้ (ล้านบาท)	ร้อยละ	รายได้ (ล้านบาท)	ร้อยละ
1. ธุรกิจเรือขนส่งฯ	1,705.8	37.9	2,254.0	50.3	2,587.9	48.4
2. ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU	1,960.1	43.5	1,395.7	31.2	1,940.9	36.3
3. ธุรกิจเรือ Offshore	480.0	10.7	471.8	10.5	491.3	9.2
4. ธุรกิจบริหารเรือ	355.0	7.9	358.2	8.0	326.6	6.1
รวม	4,501.0	100.0	4,479.7	100.0	5,346.7	100

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 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	31	101,363.03	-	-	1	2,772	32	104,135.03
(0 - 20,000 DWT)								
เรือขนส่งขนาด Aframax	1	105,996.00	1	105,535.00	-	-	2	211,531.00
รวมเรือขนส่งน้ำมัน	32	207,359.03	1	105,535.00	1	2,772	34	315,666.03
1.2 เรือ FSU								
เรือ FSU ขนาด VLCC	7	2,127,430.00	1	299,930.00	-	-	8	2,427,360.00
รวมเรือ FSU	7	2,127,430.00	1	299,930.00	-	-	8	2,427,360.00
1.3 เรือ FSO								
เรือ FSO ขนาด Aframax	1	94,999.00	1	96,755.00	-	-	2	191,754.00
รวมเรือ FSO	1	94,999.00	1	96,755.00	-	-	2	191,754.00
รวมเรือขนส่ง เรือ FSU และเรือ FSO	40	2,429,788.03	3	502,220.00	1	2,772	44	2,934,780.03
2. เรืออื่นๆ								
เรือ AWB	1	13,207.00	-	-	-	-	1	13,207.00

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 อย่างไรก็ดี กรมเจ้าท่า มีข้อยกเว้นให้เรือที่ชักธงไทยและประกอบกิจการอยู่ในน่านน้ำของประเทศ ไทย ยังคงเป็นเรือเปลือกชั้นเดียว (เรือ Single Hull) โดยสามารถให้บริการเดินเรือได้จนกระทั่งเรือมีอายุครบ 30 ปี นับจากวันส่งมอบเรือ ก่อนที่จะต้องเปลี่ยนเป็นเรือ Double Hull

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กองเรือของกลุ่มบริษัทฯ ยังคงเหลือเรือประเภทเปลือกเรือชั้นเดียว (Single Hull Vessel) (“เรือ Single Hull”) จำนวน 5 ลำ โดยกลุ่มบริษัทฯ มีแผนในการเปลี่ยนเรือทั้ง 5 ลำ เป็นเรือ Double Hull ซึ่งจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทางเรือ เนื่องจากเรือ Double Hull มีเปลือกเรือ 2 ชั้น สามารถป้องกันและลดโอกาสการเกิดสินค้ารั่วไหลลงทะเลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ทำให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถให้บริการขนส่งและจัดเก็บแก่ลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะช่วยเพิ่มโอกาสในการทำกำไรของกลุ่มบริษัทฯ อีกด้วย

2.1 ธุรกิจเรือขนส่งน้ำมันและปิโตรเคมีเหลว (“ธุรกิจเรือขนส่ง”)

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว แก่ลูกค้าที่ทำธุรกิจโรงกลั่นน้ำมัน 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 หรือท่าเรือต้นทางไปส่งสินค้าที่คลังน้ำมัน หรือท่าเรือปลายทาง โดยใช้เรือขนส่งขนาดระวางบรรทุกไม่เกิน 10,000 DWT แบ่งการขนส่งออกเป็น 2 เส้นทางตามประเภทของเรือที่ได้รับการจดทะเบียนเรือไทย ได้แก่ 1) เส้นทางสำหรับเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต (Local Trade Vessel) และ 2) เส้นทางสำหรับเรือกลเดินทะเลใกล้ชายฝั่ง (Vessel Engaged on Near-Coastal Voyages)

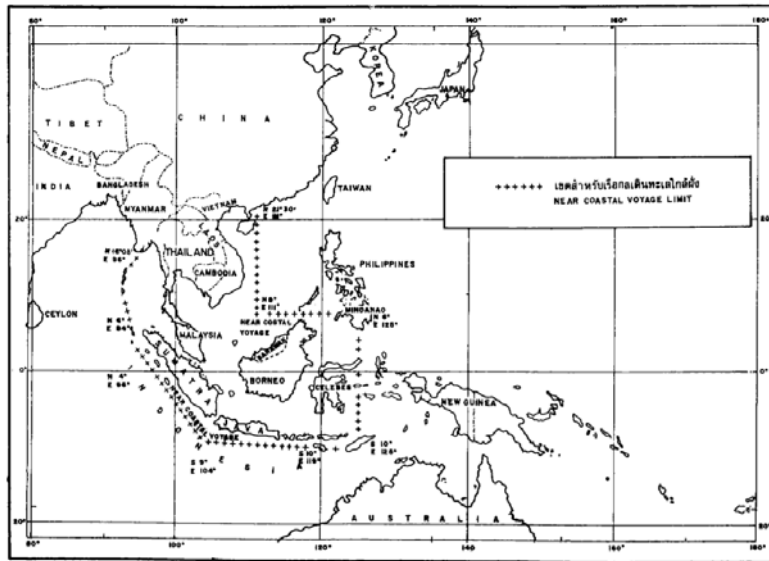
1) เส้นทางสำหรับเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต (Local Trade Vessel)

เรือบรรทุกน้ำมันและปิโตรเคมีเหลวของกลุ่มบริษัทฯ จะรับสินค้าจากโรงกลั่นน้ำมัน คลังน้ำมัน หรือท่าเรือต้นทางในประเทศไทย เช่น ศรีราชา ระยอง และกรุงเทพฯ (บางจาก) และไปส่งสินค้าที่คลังน้ำมัน หรือท่าเรือปลายทางในประเทศไทยเช่นเดียวกัน เช่น สุราษฎร์ธานี สมุทรสาคร ภูเก็ต สงขลา และกรุงเทพฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทฯ มีเรือขนส่งที่จดทะเบียนเป็นเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต จำนวน 23 ลำ

2) เส้นทางสำหรับเรือกลเดินทะเลใกล้ชายฝั่ง (Vessel Engaged on Near-Coastal Voyages)

เรือบรรทุกน้ำมันและปิโตรเคมีเหลวของกลุ่มบริษัทฯ จะรับสินค้าจากโรงกลั่นน้ำมัน คลังน้ำมัน หรือท่าเรือต้นทางในประเทศไทยหรือระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นประเทศใกล้เคียง เช่น ประเทศสิงคโปร์ ประเทศเวียดนาม ประเทศกัมพูชา ประเทศมาเลเซีย และประเทศเมียนมาร์ เป็นต้น และไปส่งสินค้าที่คลังน้ำมัน หรือท่าเรือปลายทางในประเทศไทยหรือระหว่างประเทศซึ่งเป็นประเทศใกล้เคียงเช่นเดียวกัน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทฯ มีเรือขนส่งที่จดทะเบียนเป็นเรือกลเดินทะเลใกล้ชายฝั่ง จำนวน 8 ลำ

แผนที่เขตสำหรับเรือกลเดินทะเลใกล้ชายฝั่ง



ในปี 2561 กลุ่มบริษัทฯ ได้ควมรวมกิจการโดยการเข้าซื้อหุ้นสามัญจากบริษัท บิ๊กซี จำกัด (Big Sea, “บิ๊กซี”) ซึ่งเป็นบริษัทให้บริการเรือขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปขนาดใหญ่เป็นอันดับ 2 ของประเทศไทย จำนวนร้อยละ 70 ของหุ้นสามัญทั้งหมด และในปี 2562 บริษัทฯ ได้ซื้อหุ้นสามัญเพิ่มอีกร้อยละ 10 ทำให้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทฯ ถือหุ้นสามัญในบิ๊กซีคิดเป็นร้อยละ 80 ของหุ้นสามัญทั้งหมด ส่งผลให้จำนวนเรือและปริมาณการขนส่งของกลุ่มบริษัทฯ เพิ่มขึ้นแบบก้าวกระโดดตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมา

นอกจากนี้ ในปี 2562 กลุ่มบริษัทฯ จ้างเรือขนส่งจากบริษัทนอกกลุ่มหมุนเวียนให้บริการ จำนวน 40 ลำ เพื่อรองรับความต้องการขนส่งของลูกค้าในบางช่วงเวลาที่เราเรือของกลุ่มบริษัทฯ ให้บริการเต็มอัตราอีกด้วย

■ เส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ

เรือขนส่งของกลุ่มบริษัทฯ จะรับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศสิงคโปร์ไปยังท่าเรือในประเทศต่าง ๆ ซึ่งเป็นเส้นทางระหว่างประเทศ โดยกลุ่มบริษัทฯ จะใช้เรือขนส่งขนาดระวางบรรทุกมากกว่า 10,000 DWT ประเภท Aframax ซึ่งมีระวางบรรทุก 80,000 – 120,000 DWT

1.1 ผลิตภัณฑ์ ที่กลุ่มบริษัทฯ ขนส่ง

น้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว เช่น น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล น้ำมันอากาศยานเจต เอ-1 แนฟทา ไฮโดรแครกกิง 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 จำนวนเที่ยวขนส่งต่อเดือน รายชื่อเรือขนส่ง อัตราค่าขนส่ง เส้นทางขนส่งที่แน่นอน ประเภทและปริมาณสินค้า และระยะเวลาที่ต้องแจ้งความต้องการใช้ล่วงหน้า เป็นต้น

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

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

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

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

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

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

1.3 เรือขนส่งที่ใช้ในการให้บริการ

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือในกลุ่มธุรกิจเรือขนส่งฯ จำนวน 33 ลำ โดยแบ่งเป็นกลุ่มเรือขนส่งฯ ในประเทศ ขนาดระวางบรรทุกน้อยกว่า 10,000 DWT จำนวน 31 ลำ มีอายุกองเรือเฉลี่ยประมาณ 13.7 ปี และกลุ่มเรือขนส่งฯ ระหว่างประเทศ ขนาดน้ำหนักบรรทุกมากกว่า 10,000 DWT ประเภท Aframax ขนาดน้ำหนักบรรทุกระหว่าง 80,000 – 120,000 DWT จำนวน 2 ลำ มีอายุกองเรือเฉลี่ยประมาณ 16.5 ปี

ทั้งนี้ ข้อมูลเรือในกลุ่มธุรกิจเรือขนส่งฯ มีรายละเอียด ดังนี้

(1) เรือขนส่งในประเทศ

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดบรรทุกสูงสุด (DWT)	อายุเรือ (ปี)
บริษัท เอ็น.ที.แอล. มารีน จำกัด			
1) เรือสิริธนา	ไทย	4,999.42	34
2) เรือศรีนารา	ไทย	4,999.00	27
3) เรือศรีภูเก็ต	ไทย	4,999.00	27
4) เรือศรีบ้านดอน	ไทย	3,138.83	7
5) เรือศรีท่าชนะ	ไทย	2,975.00	7
6) เรือศรีกระบี่	ไทย	2,016.41	32
7) เรือศรีท่าทอง	ไทย	1,868.56	27
8) เรือศรีดาปี	ไทย	3,022.00	3
9) เรือศรีศรีวิชัย	ไทย	4,988.00	2
10) เรือศรีดอนสัก	ไทย	3,020.76	2
11) เรือศรีกาญจนดิษฐ์	ไทย	2,911.00	2
12) เรือสิริพัฒน์	ไทย	3,497.15	19
13) เรือศรีสุราษฎร์	ไทย	3,000.00	1
14) เรือศรีท่าเพชร	ไทย	2,998.20	1
15) เรือศรีไชยา	ไทย	3,066.00	1
16) เรือศรีพุมเรียง	ไทย	2,998.80	1
17) เรือศรีพุนพิน	ไทย	2,998.90	1
บริษัท ไทยมารีน แทงเกอร์ จำกัด			
1) เรือภูริมาศ	ไทย	7,099.00	10
บริษัท บิ๊กซี จำกัด			
1) เรือบิ๊กซี 9	ไทย	1,929.00	31
2) เรือบิ๊กซี 10	ไทย	1,830.00	31
3) เรือบิ๊กซี 14	ไทย	2,473.00	28
4) เรือบิ๊กซี 15	ไทย	1,890.00	27
5) เรือบิ๊กซี 17	ไทย	2,412.00	25

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดบรรทุกสูงสุด (DWT)	อายุเรือ (ปี)
6) เรือบีกซี 20	ไทย	1,907.00	25
7) เรือบีกซี 21	ไทย	1,940.00	24
8) เรือบีกซี 101	ไทย	3,200.00	9
9) เรือบีกซี 102	ไทย	2,300.00	5
10) เรือบีกซี 103	ไทย	2,300.00	5
11) เรือบีกซี 104	ไทย	6,400.00	7
12) เรือบีกซี 105	ไทย	3,187.00	2
13) เรือบีกซี 106	ไทย	4,999.00	1
รวมระวางบรรทุก		101,363.03	

(2) เรือขนส่งระหว่างประเทศ

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดบรรทุกสูงสุด (DWT)	อายุเรือ
บริษัท สิงหา แท็งเกอร์ จำกัด			
1) เรือเรเดียน สตาร์	ไทย	105,996	14
บริษัท ท็อป นอดิคอล สตาร์ จำกัด			
1) เรือนอร์ธเทิร์น เพิร์ล	ไทย	105,535	19
รวมระวางบรรทุก		211,531	

2. ตลาดและการแข่งขัน

2.1 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทฯ คือกลุ่มบริษัทน้ำมันขนาดใหญ่ โรงกลั่นน้ำมัน และผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ทั้งในและต่างประเทศ เช่น บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) บริษัท เชลล์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เชฟรอน (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) Mercuria Energy Group Limited, SK Energy Company Limited, Mitsui & Co. (Asia Pacific) Pte. Ltd. และ China International United Petroleum & Chemicals Co., Ltd. (UNIPEC) เป็นต้น

2.2 นโยบายราคา

กลุ่มบริษัทฯ กำหนดค่าบริการขนส่งโดยพิจารณาจากประเภทของสัญญาให้บริการ ซึ่งปัจจัยสำคัญที่นำมาพิจารณาในการคิดค่าบริการขนส่ง เช่น ลักษณะการขนส่ง เส้นทางการขนส่ง ระยะเวลาในการขนส่ง ประเภทสินค้า เป็นต้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

ชนิดของสัญญาการให้บริการขนส่ง	การคิดค่าบริการขนส่ง
การขนส่งแบบ SPOT	บริษัทฯ จะคิดอัตราค่าบริการขนส่งตามประเภทสินค้าที่ขนส่ง ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และระยะทางที่ขนส่งต่อเที่ยว โดยส่วนใหญ่ราคาค่าขนส่งจะแปรผันกับราคาน้ำมันดีเซลขายปลีกตามที่ตกลงกับบริษัทน้ำมันขนาดใหญ่
การขนส่งแบบ COA	บริษัทฯ จะคิดอัตราค่าบริการขนส่งตามประเภทสินค้าที่ขนส่ง ราคา น้ำมันเชื้อเพลิง 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

2.3 การแข่งขันในอุตสาหกรรม

ในอุตสาหกรรมเรือขนส่งฯ ในประเทศ มีผู้ประกอบการอยู่จำนวนน้อยราย เนื่องจากเป็นธุรกิจที่จำเป็นต้องใช้เงินลงทุนที่สูงมากสำหรับการลงทุนในเรือและอุปกรณ์ทางเรือ รวมทั้งมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่สูงมาก เช่น ค่าใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และค่าใช้จ่ายประกันภัย เป็นต้น นอกจากนี้ ยังต้องอาศัยบุคลากรที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในด้านการปฏิบัติการขนส่งน้ำมันทางเรือที่ได้รับการรับรองจากหน่วยงานกำกับในประเทศ

โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทฯ มีสัดส่วนทางการตลาดในอุตสาหกรรมเรือขนส่งฯ ในประเทศเป็นอันดับ 1 ของประเทศไทย คิดเป็นร้อยละไม่เกิน 50 ของทั้งหมด

ทั้งนี้ อุตสาหกรรมเรือขนส่งฯ ระหว่างประเทศค่อนข้างมีความผันผวน แม้ว่ามีผู้ประกอบการอยู่จำนวนมาก แต่การเข้ามาเป็นผู้แข่งขันในตลาดต้องอาศัยเงินลงทุนที่สูง รวมถึงต้องอาศัยประสบการณ์ในการมองทิศทางตลาดเรือขนส่งฯ ระหว่างประเทศ และบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านการปฏิบัติงาน อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทฯ ยังคงเล็งเห็นโอกาสการเติบโตในอุตสาหกรรมเรือขนส่งฯ ระหว่างประเทศ เนื่องจากความต้องการในการบริโภคน้ำมันในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

2.2 ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมัน (“ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU”)

1. ลักษณะการให้บริการ

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบและน้ำมันเตาแบบลอยน้ำ (Floating Storage Unit, FSU) โดยปรับปรุงเรือขนาด Very Large Crude Carrier (VLCC) หรือมีขนาดระวางบรรทุก 160,000 – 320,000 DWT ให้มีถังจัดเก็บสินค้าขนาดใหญ่เป็นสถานที่จัดเก็บและผสมน้ำมันตามความต้องการของลูกค้า

การให้บริการขนส่งและจัดเก็บโดยเรือ FSU มีจุดเด่นที่ทำให้ได้เปรียบถึงจัดเก็บน้ำมันบนบก (Tank Terminal) ดังนี้

1) ช่วยลดต้นทุน : กลุ่มบริษัทฯ สามารถพิจารณาใช้เรือมือสองที่มีคุณสมบัติและอายุการใช้งานที่เหมาะสมกับการใช้งานของลูกค้า มาดัดแปลงเป็นเรือ FSU และเสนอค่าบริการขนส่งและจัดเก็บที่ช่วยให้ต้นทุนค่าจัดเก็บโดยรวมของลูกค้าลดลง

2) มีความยืดหยุ่นในการใช้งาน : การสร้างและการเลิกใช้งาน Tank Terminal มีกฎหมายและกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตามจำนวนมาก โดยเฉพาะกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม 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

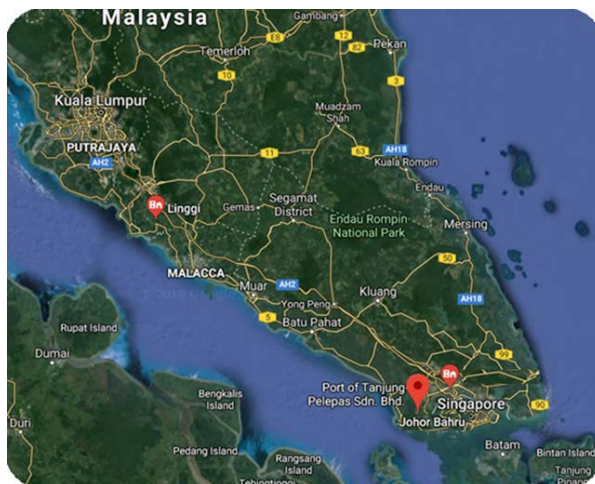
น้ำมันดิบและน้ำมันเตา

1.2 ลักษณะการให้บริการให้เข้าถึง จัดเก็บ และขนส่งสินค้า

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการให้เข้าถึง จัดเก็บ และขนส่งสินค้าในเรือ FSU ซึ่งมีลักษณะเป็นเรือขนาดใหญ่ที่มีถังเก็บสินค้าน้ำมันรูปสี่เหลี่ยมขนาดใหญ่จำนวน 15 – 17 ถังต่อลำ โดยแบ่งออกเป็น การให้เข้าถึงจัดเก็บแบบเหมาลำ และการให้เข้าถึงจัดเก็บแบบบางส่วน (บางถัง) โดยมีบริการ 3 ประเภท ได้แก่ 1) บริการจัดเก็บอย่างเดียว 2) บริการผสมน้ำมัน โดยวิธี Air Agitation และ Internal Tank Transfer 3) ให้บริการอุ่นน้ำมัน (Heating)

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ สามารถขนส่งและจัดเก็บสินค้าแบบลอยน้ำได้ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยในปี 2562 เรือ FSU ของกลุ่มบริษัทฯ จอดอยู่บริเวณ Tanjung Pelapas ประเทศมาเลเซีย จำนวน 6 ลำ ให้บริการจัดเก็บและผสมน้ำมันเตากำมะถันต่ำไม่เกินร้อยละ 0.5 โดยน้ำหนัก หรือ Low Sulphur Fuel Oil และจอดอยู่ที่บริเวณ Linggi ประเทศมาเลเซีย จำนวน 1 ลำ ให้บริการจัดเก็บและผสมน้ำมันดิบ นอกจากนี้ ยังมีเรือ FSU อีก 1 ลำ จอดอยู่บริเวณหลังเกาะสีชัง อำเภอกะสีชัง จังหวัดชลบุรี ให้บริการจัดเก็บและผสมน้ำมันดิบอีกด้วย

บริเวณปฏิบัติงานของเรือ FSU ณ ประเทศมาเลเซีย



1.3 รูปแบบสัญญาการให้บริการจัดเก็บ

รูปแบบสัญญาการให้บริการขนส่งและจัดเก็บส่วนใหญ่เป็นลักษณะสัญญาแบบกำหนดระยะเวลา (Time Charter) มีระยะเวลา 1 – 2 ปี โดยในสัญญาจะกำหนดพื้นที่ที่จะทำการจอดเรือ ระยะเวลาการจัดเก็บและขนส่ง ค่าจัดเก็บและขนส่ง เป็นต้น

1.4 เรือที่ใช้ในการขนส่งและจัดเก็บ

กลุ่มบริษัทฯ จะจัดหาเรือ FSU ที่เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้า โดยคำนึงถึงลักษณะและคุณสมบัติของสินค้าที่จัดเก็บ ปริมาณสินค้าที่ลูกค้าต้องการจะจัดเก็บ และระยะเวลาที่ลูกค้าต้องการจะจัดเก็บสินค้า

ตารางแสดงข้อมูลเรือ Floating Storage Unit (FSU) ของกลุ่มบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดบรรทุกสูงสุด (DWT)	อายุเรือ
บริษัท พรินา มารีน จำกัด (มหาชน)			
1) เรือเอ็นเนอจิ สตาร์	ไทย	309,966	22
2) เรือฟอร์จูน สตาร์	ไทย	298,023	20
3) เรืออะแคเรียส สตาร์	ไทย	298,641	18
4) เรือคริสตัล สตาร์	ไทย	298,570	19
5) เรือดาร์วิน สตาร์	ไทย	299,700	25
บริษัท สิงหา แท็งเกอร์ จำกัด			
1) เรือเกรซ สตาร์	ไทย	312,638	18
2) เรือจูบิลี สตาร์	ไทย	309,892	23
บริษัท บงกช มารีน จำกัด			
1) เรือบงกช สตาร์	ไทย	299,930	21
รวมระวางบรรทุก		2,427,360	

2. การตลาดและการแข่งขัน

2.1 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มโรงกลั่นและบริษัทค้าน้ำมันทั้งในและต่างประเทศ

2.2 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

2.3 การแข่งขันในอุตสาหกรรม

เนื่องจากกลุ่มลูกค้าในธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ของกลุ่มบริษัทฯ ส่วนใหญ่เป็นบริษัทน้ำมันต่างประเทศซึ่งมีการดำเนินงานอยู่ในประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย เพราะเป็นศูนย์กลางการค้าน้ำมันของภูมิภาค โดยบริษัทน้ำมันต่างประเทศเหล่านั้นจะการกระจายสินค้าต่อไปในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นหลัก

การเข้าแข่งขันในอุตสาหกรรมนี้จำเป็นต้องใช้เงินลงทุนสูง รวมทั้งผู้ประกอบการต้องมีความชำนาญและประสบการณ์ในการผสมและจัดเก็บน้ำมันตามที่ลูกค้าต้องการโดยสินค้าไม่สูญหาย นอกจากนี้ ตำแหน่งที่ตั้งในการจอดเรือยังเป็นปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งในการเข้าสู่ตลาด โดยผู้ประกอบการจะต้องได้รับใบอนุญาตในการจอดเรือ (Anchorage License) จากรัฐบาล และต้องดำเนินการต่อใบอนุญาตในทุกปีอีกด้วย

จำนวนเรือ FSU ที่จอดที่ท่า Tanjung Pelapas ในประเทศมาเลเซีย จำนวนทั้งหมด 11 ลำ โดยกลุ่มบริษัทฯ มีเรือ FSU ที่ประจำที่ท่าดังกล่าวจำนวน 6 ลำ และมีบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเรือ FSU ในพื้นที่ดังกล่าว ได้แก่ บริษัท China Shipping และบริษัท Sentek Marine เป็นต้น

2.3 ธุรกิจเรือขนส่งที่ให้การสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล (“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 มีหน้าที่ในการรองรับและเก็บรักษา น้ำมันดิบของลูกค้าน้ำมันจากแท่นขุดเจาะน้ำมันและรอการถ่ายน้ำมันไปสู่เรือขนาดเล็กเพื่อขนส่งไปยังโรงกลั่นน้ำมัน

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือ FSO ขนาด Aframax สำหรับให้บริการลูกค้าจำนวน 2 ลำ มีขนาดระวางบรรทุกสูงสุดจำนวน 191,754 DWT อายุเฉลี่ยประมาณ 24 ปี ตามตารางดังต่อไปนี้

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดน้ำหนักบรรทุก (DWT)	อายุเรือ
บริษัท พรินา มารีน จำกัด (มหาชน)			
เรือศรีราชา อีเกิล	ไทย	94,999	23
บริษัท ท็อป นอดิคอลสตาร์ จำกัด			
เรือเจ้าเทริน เฟอร์ล	ไทย	96,755	25
รวมระวางบรรทุก		191,754	

สัญญาในการขนส่งและกักเก็บโดยใช้เรือ FSO จะเป็นสัญญาแบบ TC โดยปัจจุบันมีอายุสัญญาเฉลี่ย 5 ปี เนื่องจากลูกค้ามีความจำเป็นต้องควบคุมเรือ FSO ไว้ตลอดเวลาเพื่อรองรับการปฏิบัติงานขุดเจาะน้ำมันอย่างต่อเนื่อง

1.2 ธุรกิจเรือขนส่งและที่พักอาศัยสำหรับพนักงานประจำแท่นขุดเจาะน้ำมันปิโตรเลียม (Accommodation Work Barge)

กลุ่มบริษัทฯ มีเรือขนส่งและที่พักอาศัยเพื่อให้พนักงานประจำบนแท่นขุดเจาะของบริษัทสำรวจและผลิตปิโตรเลียมพักอาศัยระหว่างปฏิบัติงานบนแท่นขุดเจาะน้ำมัน โดยเรือที่พักจะจอดเรืออยู่บริเวณใกล้แท่นขุดเจาะน้ำมันของลูกค้า เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่พนักงานประจำบนแท่นขุดเจาะน้ำมัน ทั้งด้านที่พักอาศัย ด้านเสบียง และด้านการพยาบาล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทฯ มีเรือที่พักให้บริการจำนวน 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือ ได้แก่ เรือนวธานี ที่สามารถรองรับพนักงานได้จำนวน 300 คน โดยประกอบไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ห้องครัว ห้องรับประทานอาหาร ห้องสันทนาการ เป็นต้น

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดบรรทุกสูงสุด (DWT)	อายุเรือ (ปี)
บริษัท พรินา มารีน จำกัด (มหาชน)			
เรือ นวธานี	ไทย	13,207	9



โดยสัญญาในการบริการธุรกิจเรือที่พัก จะเป็นสัญญาเช่าแบบ TC โดยปัจจุบันมีอายุสัญญา 7 เดือน เนื่องจากเรือต้องประจำที่บริเวณแท่นขุดเจาะน้ำมันตลอดเวลาสำหรับเป็นที่พักอาศัยของพนักงานประจำแท่นขุดเจาะน้ำมัน

2. การตลาดและการแข่งขัน

2.1 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของกลุ่มบริษัท ในธุรกิจเรือ Offshore คือ กลุ่มบริษัทสำรวจและผลิตน้ำมันดิบในทะเล ซึ่งมีการปฏิบัติงานการสำรวจและผลิตน้ำมันดิบกลางทะเลภายในประเทศไทย

2.2 นโยบายกำหนดราคา

กลุ่มบริษัท กำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสมกับลูกค้า โดยพิจารณาจากรูปแบบการให้บริการและเงื่อนไขของบริการ ทั้งนี้ ปัจจัยสำคัญที่นำมาพิจารณาการคิดค่าบริการได้แก่ ประเภทสินค้า ขนาดของเรือ ประเภทของเรือ เส้นทาง การขนส่งและจัดเก็บ และระยะเวลาการให้บริการ

กลุ่มบริษัท จะคิดค่าบริการแบ่งตามการประเภทการให้บริการ ดังนี้

ประเภทการให้บริการ	การคิดค่าบริการ
การให้บริการเรือ Offshore	คิดค่าบริการแบบเหมาลำตามระยะเวลา (Time Charter)

บริษัท มีนโยบายกำหนดราคา ดังนี้

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

ทั้งนี้ บริษัท จะพิจารณาการกำหนดราคาจากความต้องการของลูกค้า และภาวะการแข่งขันของตลาดควบคู่กันไป

2.3 การแข่งขันในอุตสาหกรรม

ในอุตสาหกรรมเรือ Offshore มีผู้ประกอบการอยู่จำนวนน้อยรายเนื่องจากเป็นธุรกิจที่จำเป็นต้องใช้เงินลงทุนที่สูงมากในการดำเนินการ ได้แก่ การลงทุนในตัวเรือและอุปกรณ์ทางเรือ ค่าใช้จ่ายประกันภัย เป็นต้น และต้องอาศัยประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการเรืออีกด้วย

2.4 ธุรกิจบริหารจัดการเรือ (“ธุรกิจบริหารเรือ”)

1. ลักษณะการให้บริการ

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

1.1 การให้บริการบริหารจัดการด้านเทคนิค (Technical Management)

กลุ่มบริษัท ในฐานะผู้บริหารเรือจะกำกับและดูแลเรือให้มีคุณสมบัติตรงตามกฎระเบียบของหน่วยงานในประเทศ และองค์ระหว่างประเทศเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี โดยดำเนินงานหลัก ๆ ดังนี้

- กลุ่มบริษัท จะกำหนดให้คนประจำเรือแผนกห้องเครื่องหรือช่างกล ดำเนินการกำกับและดูแลเกี่ยวกับการบำรุงรักษา การซ่อมแซม สภาพทั่วไปของเรือและเครื่องจักรอุปกรณ์ต่าง ๆ ในเรือ
- กำกับดูแลงานเข้าอู่ของเรือ
- กำกับดูแลงานด้านการปฏิบัติงานสินค้าอย่างปลอดภัย (Safe Cargo Operation)
- กำกับดูแลงานด้านการตรวจเรือ (Ship Inspections and Surveys) ให้พร้อมสำหรับการปฏิบัติงานในท่าเรือของผู้ว่าจ้างเรือ
- ดำเนินการเกี่ยวกับเอกสารสำคัญต่าง ๆ ประจำเรือของหน่วยงานที่สำคัญ ได้แก่ กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร และสำนักงาน กสทช.
- กำกับดูแลให้เรือปฏิบัติงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อคนประจำเรือ ตัวเรือ สินค้าและสิ่งแวดล้อมตามระบบ (International Safety Management, ISM)

1.2 การบริหารจัดการด้านคนประจำเรือ (Crew Management)

กลุ่มบริษัท 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 สำหรับคนประจำเรือตามระเบียบที่บริษัท 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

2. การตลาดและการแข่งขัน

2.1 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าที่ประกอบธุรกิจเรือขนส่งสินค้า และน้ำมัน ธุรกิจเรือ FSU และธุรกิจเรือ Offshore

2.2 นโยบายราคา

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

2.3 การแข่งขันในอุตสาหกรรม

ธุรกิจการบริหารจัดการเรือในประเทศมีลักษณะเฉพาะ และมีต้นทุนสูงในการบ่มเพาะบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติงาน จึงทำให้ไม่มีคู่แข่งในอุตสาหกรรมการบริหารจัดการเรือมากนัก ทั้งนี้ ในปี 2562 กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นในการดำเนินธุรกิจบริหารเรือให้แก่เรือของกลุ่มบริษัทฯ เพื่อรองรับการปรับขยายกองเรือที่เพิ่มขึ้นตามแผนการลงทุนประจำปี

การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

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

1. การจัดหาสัญญาบริการขนส่ง

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

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

1.2 การรับการว่าจ้างโดยตรง กลุ่มบริษัทฯ จะรับงานโดยตรงจากลูกค้าโดยการจัดทำสัญญาการให้บริการ หรือ ใบสั่งจ้าง อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทฯ จะพิจารณาจัดทำในรูปแบบสัญญาหรือใบสั่งจ้างนั้น ขึ้นอยู่กับประเภทของการให้บริการขนส่ง หรือจัดเก็บทั้งในแบบ SPOT หรือ แบบ COA หรือ แบบ TC

2. การจัดหาเรือ

กลุ่มบริษัทฯ จะจัดหาเรือที่เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้า โดยสามารถแบ่งออกเป็นการให้บริการขนส่ง และการให้บริการจัดเก็บ สำหรับบริการขนส่ง ลูกค้าจะส่งรายละเอียดที่สำคัญ เช่น ประเภทสินค้าและปริมาณ ท่าเรือต้นทาง และปลายทาง วันและเวลาที่ลูกค้าต้องการให้ขนส่ง เป็นต้น และสำหรับบริการจัดเก็บ ลูกค้าจะส่งรายละเอียดที่สำคัญ เช่น ประเภทสินค้าและปริมาณ น้ำหนักหรือบริเวณที่ต้องการจอดเรือ และระยะเวลาที่ต้องการใช้บริการ เป็นต้น โดยกลุ่มบริษัทฯ มีวิธีในการจัดหาเรือ 3 รูปแบบ ได้แก่ 1) การซื้อเรือมือสอง 2) การต่อเรือใหม่ และ 3) การจ้างเรือจากภายนอก กลุ่มบริษัทฯ (เฉพาะเรือขนส่ง)

2.1 การซื้อเรือมือสอง

กลุ่มบริษัทฯ จะติดต่อผ่านตัวแทน (Broker) ทั้งในและต่างประเทศในการจัดหาเรือและจะตรวจสอบสภาพเรือ โดยคัดกรองเรือจำนวนมากจากตัวแทนเพื่อให้ได้เรือที่มีคุณภาพดี ราคาเหมาะสม และมีคุณสมบัติทางเทคนิค (Specification) ตรงกับความต้องการของลูกค้า และประเมินค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงและบำรุงรักษาเรือเพื่อจัดทำความเป็นไปได้ในการลงทุน (Feasibility Study) หากพิจารณาแล้วว่าโครงการมีผลตอบแทนที่คุ้มค่า กลุ่มบริษัทฯ จะขออนุมัติ การซื้อเรือจากคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้ การซื้อเรือมือสองจะพิจารณาจากประเภท คุณสมบัติ และอายุของเรือที่มีความเหมาะสมตามความต้องการของลูกค้า โดยใช้ระยะเวลา 3 - 6 เดือน ในการดำเนินการซื้อเรือมือสองให้แล้วเสร็จ

หลังจากดำเนินการซื้อเรือแล้ว อาจมีการปรับปรุงเรือเพิ่มเติมก่อนการนำเรือออกให้บริการแก่ลูกค้า ได้แก่ การซ่อมแซมเรือ การติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติม การจัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิง การจัดจ้างผู้บริหารเรือ โดยผู้บริหารเรือจะดำเนินการจัดการคนประจำเรือ ขอบใบอนุญาตต่าง ๆ เช่น ใบทะเบียนเรือ ใบอนุญาตการใช้เรือ เป็นต้น รวมทั้งการจัดทำประกันภัย ตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance: H&M Insurance) และประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น (Protection and Indemnity Insurance: P&I Insurance)

ทั้งนี้ นายหน้าซื้อขายเรือมีจำนวนมากในอุตสาหกรรม จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องทำสัญญาการจัดหาเรือกับตัวแทน เฉพาะราย เนื่องจากสามารถเปรียบเทียบ ราคา คุณสมบัติของเรือ และเงื่อนไขการชำระเงินเพื่อให้ได้เงื่อนไขที่ดีที่สุดและ คุ้มค่าที่สุด

2.2 การต่อเรือใหม่

กลุ่มบริษัทฯ จะพิจารณาต่อเรือใหม่ในกรณีที่ไม่สามารถหาเรือที่มีคุณสมบัติตรงตามความต้องการของลูกค้าได้ หรือมีความคุ้มค่ามากกว่าการซื้อเรือมือสอง เช่น มีต้นทุนในการดูแลรักษาที่ต่ำกว่า ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมากกว่า และมีระบบปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพมากกว่า และมีอายุการใช้งานที่มากกว่า เป็นต้น

ภายหลังที่กลุ่มบริษัทฯ รับทราบความต้องการของลูกค้า กลุ่มบริษัทฯ จะติดต่อผู้ต่อเรือเพื่อขอข้อเสนอเพื่อนำมาเปรียบเทียบทางเทคนิคและราคาเพื่อนำมาประเมินถึงความเป็นไปได้ทางโครงการ (Feasibility Study) และขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท หลังจากนั้น ผู้ต่อเรือจะจัดทำแบบการก่อสร้างของเรืออย่างละเอียดเพื่อดำเนินการต่อเรือ โดยกลุ่มบริษัทฯ จะควบคุมดูแลคุณภาพของเรือตลอดระยะเวลาการต่อเรือ โดยการต่อเรือใหม่ขนาดระวางบรรทุกน้อยกว่า 10,000 DWT จะใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 12 – 18 เดือน และเรือใหม่ขนาดระวางบรรทุกมากกว่า 10,000 DWT จะใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 24 – 36 เดือน

เมื่อเรือขนส่งใกล้ก่อสร้างแล้วเสร็จ กลุ่มบริษัทฯ 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)

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ มีการเปรียบเทียบราคา คุณสมบัติ คุณภาพในการต่อเรือ และเงื่อนไขการชำระเงินในหลายประเทศ เช่น ประเทศจีน ญี่ปุ่น เกาหลี เป็นต้น เพื่อให้ได้เงื่อนไขที่ดีและคุ้มค่าต่อการลงทุนมากที่สุด

2.3 การจ้างเรือจากภายนอกกลุ่มบริษัทฯ

กลุ่มบริษัทฯ จะพิจารณาจ้างเรือจากบุคคลภายนอก ในกรณีที่กลุ่มบริษัทฯ ไม่สามารถหาเรือภายในกลุ่มบริษัทฯ ได้ในวันและเวลาที่ลูกค้าต้องการได้ โดยกลุ่มบริษัทฯ จะติดต่อกับเจ้าของเรือโดยตรงหรือผ่านตัวแทนเพื่อจ้างเรือ โดยมีการตรวจสอบรายละเอียดและคุณสมบัติ (Specification) ของเรือ ใบอนุญาตต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าเรือที่จ้างมีมาตรฐานและคุณสมบัติตรงตามที่ลูกค้ากำหนดและเหมาะสมกับสินค้าของลูกค้าอย่างละเอียดก่อนการว่าจ้างทุกครั้ง

3. น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเดินเรือ (Bunker)

กลุ่มบริษัทฯ จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากบริษัทผู้ค้าน้ำมันชั้นนำทั้งในประเทศและนอกประเทศที่อยู่ในรายชื่อที่ได้รับการอนุมัติแล้วของกลุ่มบริษัทฯ (Approved List) ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ ได้ทำการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานการประกอบกิจการค้าน้ำมัน เพื่อให้มั่นใจว่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่จัดซื้อมีคุณภาพที่ดีสำหรับเครื่องยนต์เรือ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ จะติดต่อผู้ค้าน้ำมันอย่างน้อย 2 รายเพื่อสอบถามราคา โดยระบุปริมาณ ประเภทน้ำมัน และสถานที่จัดส่ง เพื่อนำมาเปรียบเทียบความสมเหตุสมผลของราคาเพื่อให้ผู้มีอำนาจพิจารณาอนุมัติ หลังจากนั้น ฝ่ายขายจะติดต่อผู้ค้าน้ำมันเพื่อแจ้งรายละเอียดการจัดส่งต่อไป

อย่างไรก็ดี ตามที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศประกาศใช้ IMO2020 โดยเริ่มมีผลบังคับใช้ทั่วโลก ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป โดยให้เรือทุกลำปรับการใช้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันสูง (High Sulphur Fuel Oil) เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ (Low Sulphur Fuel Oil) หรือติดตั้งบำบัดอากาศเสีย (Scrubber) เพื่อลดมลภาวะทางอากาศและบรรเทาภาวะเรือนกระจกที่ส่งผลให้อุณหภูมิโลกสูงขึ้นนั้น กลุ่มบริษัทฯ ตัดสินใจปรับใช้น้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำแทนการติดตั้งบำบัดอากาศเสีย เนื่องจากใช้เงินลงทุนที่ต่ำกว่า โดยเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทฯ ปรับการใช้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันสูงเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำกับเรือทุกลำในทุกกลุ่มธุรกิจที่ให้บริการในเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ (Low Sulphur Fuel Oil) ผ่านผู้ค้าน้ำมัน (Supplier) ในต่างประเทศ และมีการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงบริเวณท่าเรือขนส่งสินค้าปลายทาง

4. การจัดหาคนประจำเรือ

การจัดหาคนประจำเรือเป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือที่กำหนดโดยหน่วยงานต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด เช่น องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization; IMO) และหน่วยงานราชการที่กำกับดูแลการเดินเรือและท่าเรือ เป็นต้น โดยกลุ่มบริษัทฯ จัดหาและคัดสรรบุคลากรและคนประจำเรือผ่านทางช่องทางต่าง ๆ ได้แก่ แจ้งข่าวสารการรับสมัครงานผ่านศูนย์ฝึกพาณิชยน์าวี 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
- ควรีประสบการณ์ในการทำงานที่มีความเกี่ยวข้องกับตำแหน่งที่สมัครไม่น้อยกว่า 2 ปี
- มีความสามารถด้านภาษาอังกฤษ (สำหรับตำแหน่งนายเรือและนายประจำเรือ)
- ผ่านการทดสอบความรู้ และผ่านการสัมภาษณ์จากผู้บังคับบัญชา

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ กำหนดให้มีการอบรมที่จัดโดยบุคลากรภายในกลุ่มบริษัทฯ และวิทยากรจากภายนอก ซึ่งเป็นการอบรมเพื่อให้คนประจำเรือเข้าใจระเบียบและวิธีการปฏิบัติงานบนเรือ โดยการอบรมหลักแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

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

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

3) การอบรมด้านห้องเครื่อง (Engine Room Training) คือ การอบรมเพื่อให้ลูกเรือคุ้นเคยกับกลไกและการทำงานของระบบปฏิบัติการบนเรือและห้องเครื่อง 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

5. การซ่อมบำรุงเรือ

การวางแผนการซ่อมบำรุงเรือของกลุ่มบริษัทฯ แบ่งเป็นการซ่อมบำรุง 2 ประเภท คือ 1) การซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) และ 2) การเข้าอู่แห้ง (Dry Docking) โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.1 การซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance)

การซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน เป็นการซ่อมบำรุงตัวเรือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ประจำเรือ ระบบไฟฟ้า และระบบควบคุมต่าง ๆ รวมถึงท่อต่าง ๆ ที่ติดตั้งในเรือ โดยทำการซ่อมบำรุงตามระยะเวลา หรือระยะทาง หรือตามคำแนะนำของผู้ผลิต โดยกลุ่มบริษัทฯ มีทีมซ่อมบำรุงเป็นพนักงานของกลุ่มบริษัทฯ เอง รวมทั้งมีการว่าจ้างผู้รับเหมาที่อยู่ในรายชื่อผู้จัดหาและผู้ให้บริการที่ได้รับอนุมัติ (Approved Vendor List) ของกลุ่มบริษัทฯ

สำหรับเรือที่มีอายุไม่เกิน 5 ปี การซ่อมบำรุงเชิงป้องกันสามารถทำได้โดยการตรวจสอบสภาพตัวเรือใต้แนวน้ำ (Under water survey) แทนการเข้า坞ในช่วง 30 เดือนแรก ซึ่งใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ 5 – 7 วัน

5.2 การเข้า坞แห้ง (Dry Docking)

โดยปกติเรือจะมีการเข้า坞แห้งหรือการซ่อมเรือครั้งใหญ่ทุก 5 ปี ขึ้นอยู่กับอายุของเรือ ซึ่งมักสอดคล้องกับระยะเวลาโครงการที่ตกลงกับลูกค้าเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างราบรื่น โดยเป็นการตรวจสอบโครงสร้างหลักของตัวเรือ และระบบต่าง ๆ บนเรือ เช่น ระบบเครื่องยนตขับเคลื่อนเรือ ระบบไฟฟ้าและแสงสว่างภายในเรือ ระบบการติดต่อสื่อสาร ระบบควบคุมการเดินเรือ ระบบท่อและเครื่องมือในการรับส่งสินค้าและถังบรรจุสินค้า และระบบความปลอดภัยในเรือ เป็นต้น ทั้งนี้ การขึ้น坞แห้ง (Dry Dock) แต่ละครั้งใช้เวลาในการดำเนินการตั้งแต่นำเรือขึ้นจากทะเลจนนำเรือกลับลงสู่ทะเลประมาณ 3 – 8 สัปดาห์ขึ้นอยู่กับอายุและขนาดระวางบรรทุกของเรือ

ในการนำเรือขึ้น坞แห้ง (Dry Dock) แต่ละครั้ง กลุ่มบริษัทฯ จะมีการวางแผนล่วงหน้าเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อ การให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าของกลุ่มบริษัทฯ ทั้งนี้ 坞เรือที่ใช้บริการเป็นประจำมีประมาณ 4 – 5 ราย ซึ่งเป็น坞เรือที่มีมาตรฐานในการให้บริการและมีอัตราค่าบริการที่เหมาะสม รวมทั้งสามารถรองรับการขึ้น坞แห้ง (Dry Dock) พร้อมกัน ได้หลายลำจึงทำให้ไม่มีผลกระทบต่อการทำงาน

ภาวะอุตสาหกรรมน้ำมัน และการขนส่งและจัดเก็บน้ำมัน

ภาพรวมการใช้น้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย

ภาพรวมการใช้น้ำมันสำเร็จรูปของประเทศไทยในช่วง 10 เดือนของปี 2562 เพิ่มขึ้น โดยมีรายละเอียด ดังนี้

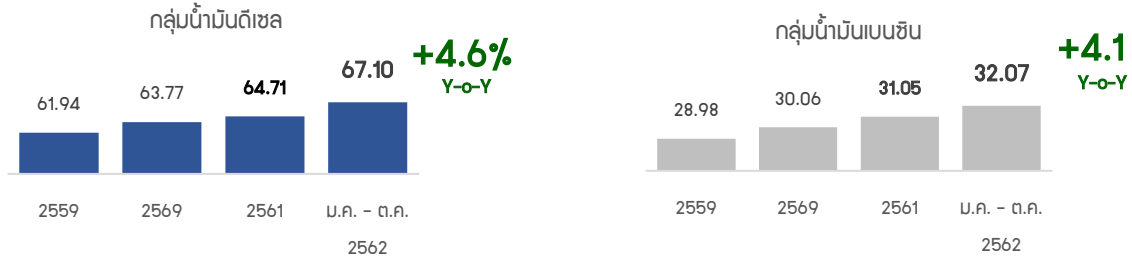
การใช้น้ำมันกลุ่มดีเซล เฉลี่ยอยู่ที่ 67.10 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 ราคาขายปลีกเฉลี่ยอยู่ที่ 26.54 บาทต่อลิตร ลดลงร้อยละ 7.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ทั้งนี้ การใช้น้ำมันดีเซลในภาคขนส่งทางบก มีสัดส่วนการใช้สูงสุดคิดเป็นร้อยละ 55.1 ของการใช้เชื้อเพลิงในภาคขนส่งทางบก เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 โดย ณ สิ้นเดือนตุลาคม 2562 มีรถดีเซลที่จดทะเบียนสะสมอยู่ที่ 11.26 ล้านคัน โดยส่วนใหญ่เป็นรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล 6.4 ล้านคัน โดยในช่วงมกราคม - ตุลาคม 2562 มีรถดีเซลที่จดทะเบียนใหม่ประมาณ 5.9 แสนคัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.50 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

การใช้น้ำมันกลุ่มเบนซิน เฉลี่ยอยู่ที่ 32.07 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยราคาขายปลีกน้ำมันกลุ่มเบนซินเฉลี่ยอยู่ที่ 27.07 บาทต่อลิตร ลดลงร้อยละ 5.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ทั้งนี้ การใช้น้ำมันเบนซินในภาคการขนส่งทางบกมีสัดส่วนการใช้คิดเป็นร้อยละ 33.4 ของการใช้เชื้อเพลิงในภาคขนส่งทางบก เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 โดย ณ สิ้นเดือนตุลาคม 2562 มีรถเบนซินที่จดทะเบียนสะสมอยู่ที่ 27.48 ล้านคัน โดยส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ 21.2 ล้านคัน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน 6.1 ล้านคัน อย่างไรก็ตาม

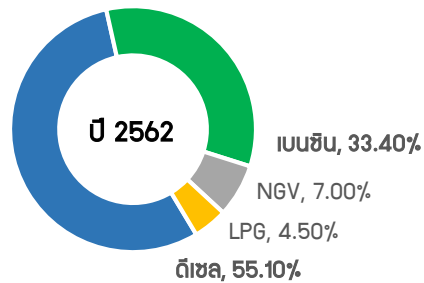
ช่วงมกราคม - ตุลาคม 2562 มีรถเบนซินที่จดทะเบียนใหม่ประมาณ 2.0 ล้านคัน ลดลงร้อยละ 0.3 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

ปริมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูป ปี 2562

หน่วย: ล้านลิตร/วัน



สัดส่วนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงภาคขนส่งทางบก



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

■ มาตรการ IMO2020

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ หรือ International Maritime Organization (IMO) ได้ออกมาตรการ IMO2020 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดมลพิษทางอากาศที่ได้จากการเผาไหม้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงในการเดินเรือทะเล โดยปรับใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำร้อยละ 0.5 โดยน้ำหนัก หรือติดตั้งระบบบำบัดอากาศเสีย (Scrubber) บนเรือทุกลำ เริ่มบังคับใช้ทั่วโลกตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป หากเรือลำใดมีการฝ่าฝืนโดยเจตนาจะได้รับโทษปรับเป็นเงินหลายล้านเหรียญสหรัฐ ตามการพิจารณาจากหน่วยงานระหว่างประเทศที่รับผิดชอบ ทั้งนี้ มาตรการนี้ส่งผลกระทบต่อระบบห่วงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมน้ำมันทั่วโลก

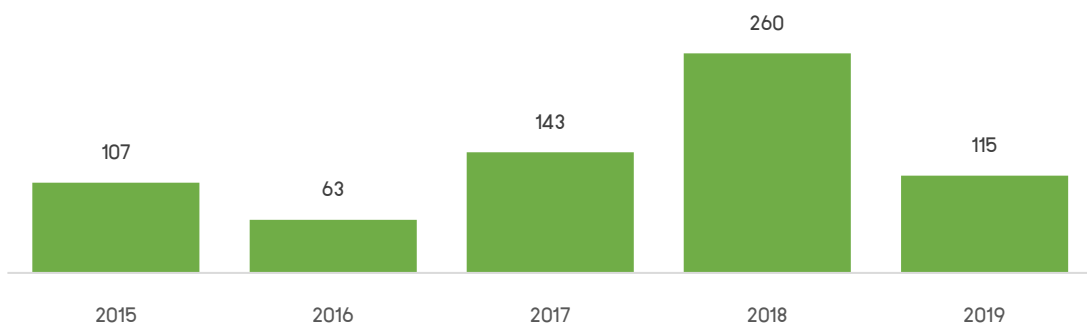
ในปี 2562 อุตสาหกรรมเรือขนส่งน้ำมันมีความตื่นตัวและเตรียมพร้อมปรับใช้มาตรการดังกล่าวเป็นอย่างยิ่ง ผู้ประกอบการบางรายเลือกนำเรือออกไปติดตั้งระบบบำบัดอากาศเสีย ซึ่งต้องใช้เวลาในการติดตั้งอย่างน้อย 3 เดือน ทำให้มีช่วงเวลาที่เรือในตลาดลดจำนวนลงและไม่เพียงพอต่อการให้บริการ ส่งผลให้ค่าบริการเรือขนส่งน้ำมันระหว่างประเทศปรับตัวสูงขึ้น อย่างไรก็ดี ผู้ประกอบการบางรายเลือกใช้น้ำมันเตาที่มีค่ากำมะถันต่ำร้อยละ 0.5 โดยน้ำหนักเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงแทนน้ำมันเตาที่มีค่ากำมะถันสูงร้อยละ 3.5 โดยน้ำหนัก ด้วยเหตุนี้ ความต้องการในการใช้น้ำมันเตาที่มีค่ากำมะถันต่ำร้อยละ 0.5 โดยน้ำหนักเพิ่มสูงขึ้น ผู้ผลิตและผู้ค้าน้ำมันจึงมีความต้องการในการให้บริการเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมัน ("เรือ FSU") ที่มี

ความยืดหยุ่นและคล่องตัวสูงในการผสมและจัดเก็บน้ำมันตามความต้องการของลูกค้า ส่งผลให้ค่าบริการเรือ FSU ปรับตัวสูงขึ้นด้วยเช่นกัน

ด้วยทิศทางตลาดที่กล่าวมาข้างต้น วัฏจักรของอุปสงค์และอุปทานยังเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการปรับตัวของค่าบริการเรือขนส่งน้ำมัน โดยในปี 2562 สถานะตลาดของเรือขนส่งน้ำมันระหว่างประเทศปรับตัวดีขึ้นจากปี 2561 เนื่องจากในช่วงปี 2561 มีเรือขนส่งน้ำมัน (Tanker) ออกจากตลาดไปขายเป็นเศษเหล็ก (Scrapping) จำนวนมาก ซึ่งเป็นผลจากการปรับใช้นโยบายลดการนำเข้าน้ำมันเตาของโรงกลั่นในประเทศจีนอย่างกระทันหัน ทำให้ความต้องการใช้บริการเรือขนส่งน้ำมันลดลงอย่างรวดเร็ว ในขณะที่ยังมีจำนวนเรือในตลาดอยู่เป็นจำนวนมาก ด้วยเหตุนี้ จึงมีการแข่งขันด้านราคาเกิดขึ้นในตลาด ส่งผลให้ผู้ประกอบการบางรายที่ไม่สามารถแข่งขันได้ต้องออกจากตลาดไปโดยการนำเรือออกไปขายเป็นเศษเหล็ก (Scrapping)

ทั้งนี้ ในปี 2561 มีเรือขนส่งน้ำมัน (Tanker) ที่ออกไปขายเป็นเศษเหล็ก (Scrapping) จำนวน 260 ลำ อย่างไรก็ตาม ในปี 2562 มีเรือขนส่งน้ำมัน (Tanker) ที่ออกไปขายเป็นเศษเหล็ก (Scrapping) จำนวน 115 ลำ ลดลง 145 ลำ เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561

จำนวนเรือขนส่งน้ำมันที่ออกไปขายเป็นเศษเหล็กช่วง 5 ปีที่ผ่านมา



ที่มา : Weekly SnP Statistics, Week 03-2020 as at 19 January 2020, Allied Shipping Research

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	13 ธ.ค. 2556	TOP
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12	กรมธุรกิจพลังงาน	15 พ.ค. 2544	NAT

ใบอนุญาต	ผู้ออกใบอนุญาต	วันที่ออก	บริษัทที่ได้รับ
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12	กรมธุรกิจพลังงาน	27 มิ.ย. 2560	BMS

2. ใบอนุญาตสำหรับประกอบธุรกิจในประเทศไทย

ใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ในประเทศไทยมี 2 ประเภท ได้แก่

1) ใบอนุญาต Domestic Shipping License (“DSL”)

ใบอนุญาต DSL เป็นใบอนุญาตสำหรับบริษัทที่ประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศไทย โดยเรือที่ไม่ใช่เรือธงมาเลเซีย ต้องยื่นขอใบอนุญาตต่อสมาคมเจ้าของเรือแห่งประเทศไทย (Malaysia Shipowners’ Association, “MASA”) และ Domestic Shipping Licensing Board เพื่อได้รับใบอนุญาต DSL ซึ่งมีระยะเวลา 3 เดือนและสามารถต่ออายุโดยไม่มีจำกัดจำนวนครั้ง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัท มีใบอนุญาต DSL สำหรับดำเนินการเรือ FSU ทุกลำ

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

ใบอนุญาต STS Approval เป็นใบอนุญาตสำหรับการดำเนินการส่ง-รับสินค้ากลางทะเลในประเทศไทย โดยใบอนุญาต STS Approval ของกลุ่มบริษัท มีกำหนดเวลาระหว่าง 6 เดือน ถึง 5 ปี โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 การดำเนินการส่ง-รับสินค้ากลางทะเลสำหรับเรือ FSU ทุกลำของกลุ่มบริษัท มีใบอนุญาต STS Approval

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

กลุ่มบริษัท ได้ให้ความสำคัญในเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยเป็นอย่างมาก เนื่องจากความเสียหายหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากเรือขนส่ง หรือเรือจัดเก็บน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ส่งผลกระทบเป็นวงกว้างไม่เฉพาะแค่ความสูญเสียในชีวิตของผู้ปฏิบัติงานและทรัพย์สินของกลุ่มบริษัท แต่ยังส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลภายนอก และสิ่งแวดล้อมในบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ รวมถึงชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของกลุ่มบริษัท

กลุ่มบริษัท จึงมีการคัดเลือกผู้บริหารจัดการเรือ (Ship Management) ที่มีประสิทธิภาพ และมีประสบการณ์ในการบริหาร ตรวจสอบคุณภาพ และการปฏิบัติงานบนเรือเป็นที่ยอมรับได้ตามมาตรฐานสากลของกลุ่มบริษัทน้ำมันและเคมี และกลุ่มบริษัท จัดให้มีหน่วยงานภายใน ซึ่งจะติดตาม ประสานงานเรื่องกฎระเบียบข้อบังคับด้านความปลอดภัย อุปกรณ์บนเรือ และพนักงานบนเรือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เพื่อให้มั่นใจว่าเรือของกลุ่มบริษัท ทั้งหมด มีประสิทธิภาพและคุณสมบัติครบถ้วนและเพียงพอ ตลอดจนมีการดูแลไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในทุกพื้นที่ที่เรือของกลุ่มบริษัท ประกอบกิจการ อีกทั้งฝ่ายบริหารได้กำหนดนโยบายในการดูแลมลพิษ สังคม และสิ่งแวดล้อม และให้ความเอาใจใส่อย่างต่อเนื่อง

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

รางวัลและมาตรฐานที่ได้รับ

กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นในการพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้าและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันและการจัดหาลูกค้าของกลุ่มบริษัท ซึ่งทำให้กลุ่มบริษัท ผ่านการรับรองมาตรฐานจากองค์กรทั้งในและ

ต่างประเทศ 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> รางวัลเรือที่มีความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานดีเด่นอันดับที่ 2 โดยบริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) Achievement of Incident & Injury Free โดย บริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) (SPRC)
2557	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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)

ปี	รางวัลและมาตรฐานที่ได้รับ
	<ul style="list-style-type: none"> 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 เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
2560	Safety Health and Environment (SHE) Performance 2017 โดยสมาคมอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของกลุ่มอุตสาหกรรมน้ำมัน (IESG)
2561	<ul style="list-style-type: none"> 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 เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด รางวัล Best Performance โดยบริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด รางวัล Best Vessel โดยบริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
2562	<ul style="list-style-type: none"> รางวัล Ship Owner of the Year โดยบริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด รางวัล Best HSSEQ โดยบริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด รางวัล Best Vessel/ Barge โดยบริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด รางวัล Best Performance โดยบริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด รางวัล PI โดยบริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด CEO SSHE Excellence Award: Single Star Trophy from PTTEP: โดย บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) รางวัลจากท่า PTTGC: Contribution to Environment, Health and Safety@Heart Program ณ ท่าเรือ GC (GC Marine Terminal) ระหว่างปี 2562 รางวัลจากท่า PTTGC เรือวิ่งครบ 100 เที่ยว โดยไม่เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ เรือศรีภูเก็ต รางวัลดีเด่นด้านความปลอดภัย (IESG Safety Awards) ประจำปี 2562 จำนวน 5 รางวัล ได้แก่ เรือศรีไชยา ศรีนารา ศรีตาปี ศรีท่าทอง และ Southern Pearl

3. ปัจจัยความเสี่ยง

ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการทำงาน

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

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัท จัดการความเสี่ยงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นโดยให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติตามกฎข้อบังคับ ด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ความปลอดภัยกับสินค้า การเดินเรือ การปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน เป็นต้น และเมื่อเรือครบกำหนดตามแผนบำรุงรักษา เช่น การบำรุงรักษาตามกำหนด (Preventive Maintenance System, PMS) การเข้าอู่แห้ง (Dry Dock) เป็นต้น กลุ่มบริษัท จัดให้มีการดำเนินการตามแผนดังกล่าว เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพความคงทนทะเล (Sea Worthiness) และความปลอดภัยในการทำงาน ทำให้มั่นใจได้ว่ากลุ่มบริษัท สามารถจัดการความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่อาจนำไปสู่การหยุดชะงักของการดำเนินงานและความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน และลดการปล่อยมลพิษได้

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท ได้มีการนำกรณีศึกษาจากเหตุการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการทำงานภายในกลุ่มบริษัท มาสื่อสารภายในกองเรือของกลุ่มบริษัท เพื่อสร้างความตระหนักและให้เกิดความระมัดระวัง เตรียมความพร้อมเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ในลักษณะดังกล่าว รวมทั้งมีการฝึกสถานการณ์ฉุกเฉินร่วมกับกลุ่มบริษัทน้ำมันชั้นนำ (Major oil) อย่างสม่ำเสมอ และกลุ่มบริษัท มีการเตรียมพร้อมรับมือสถานการณ์อันเกิดจากการทำงานโดยจัดทำแผนฉุกเฉิน ซ้อมแผนฉุกเฉินประจำปี และการฝึกซ้อมแผนเรื่องความมั่นคงปลอดภัยของเรือ (International Ship and Port Facility Security : ISPS) เพื่อให้ทุกฝ่ายเกิดความตระหนักและคุ้นเคย ซึ่งจะช่วยให้สามารถรับมือแก้ไขปัญหาและควบคุมสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว โดยมีการจำลองเหตุการณ์ต่าง ๆ เช่น เหตุการณ์ไฟไหม้ระหว่างเรือทำสินค้าอยู่ที่ท่าเรือ การขัดข้องของระบบไฟฟ้าหลักและเสริมที่ไม่สามารถใช้งานได้ หรือการเกิดเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหล (Oil Spill) ครอบคลุมถึงมีการฝึกอบรมการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยการบริหารจัดการความเสี่ยงจากการทำงานของกลุ่มบริษัท เช่น การอบรมวิธีการใช้งานระบบเรดาร์ วิธีการตั้งค่า Guard Zone อย่างมีประสิทธิภาพสำหรับการแจ้งเตือนบนจอเรดาร์ เพื่อเป็นเครื่องมือช่วยเหลือในการเดินเรือ

อีกทั้งกลุ่มบริษัท 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) โดยการรับประกันภัย ดังกล่าวนั้น กลุ่มบริษัท มีการพิจารณาความเสี่ยงปัจจัยด้านต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นรอบด้านร่วมกันอย่างครบถ้วน รวมถึงมีการสื่อสาร สร้างความตระหนักการทำประกันภัยให้แก่ผู้เช่าเรือ ซึ่งเป็นคู่ค้าของบริษัทฯ รับทราบอย่างสม่ำเสมอ เพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงการทำประกันภัยสอดคล้องกับสถานการณ์ต่าง ๆ เมื่อมีการเช่าเรือของบริษัทฯ ให้มีความเหมาะสมอีกด้วย

ความเสี่ยงด้านสภาพอากาศและภัยธรรมชาติที่รุนแรง

ในการดำเนินธุรกิจเรือขนส่ง กลุ่มบริษัทฯ ต้องปฏิบัติงานในทะเลตลอด 24 ชั่วโมง ดังนั้น สภาพอากาศและภัยธรรมชาติที่รุนแรง อาทิ พายุไต้ฝุ่น พายุดีเปรสชัน อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน พนักงานประจำเรือสินค้า ตัวเรือของกลุ่มบริษัทฯ หรือบุคคลที่สาม รวมถึงอาจส่งผลให้การบริการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายล่าช้า ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของเรือมีประสิทธิภาพลดลง และอาจส่งผลให้กลุ่มบริษัทฯ มีรายได้ที่ลดลง รวมไปถึงอาจมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และฐานะการเงินของกลุ่มบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ตาม ในการบริหารการเดินเรือ กลุ่มบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายในการปฏิบัติงานไว้อย่างรัดกุมโดยต้องวางแผนการเดินเรือและศึกษารายละเอียดเส้นทาง เช่น ขาวอากาศ ระดับน้ำสูงสุด – ต่ำสุด ร่องน้ำที่เรือจะวิ่งผ่านตลอดจนเส้นทางเดินเรือ เพื่อหลบเลี่ยงภัยจากสภาพอากาศที่แปรปรวนหรือภัยธรรมชาติร้ายแรง เป็นต้น

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

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ มีการเตรียมพร้อมรับมือสถานการณ์อันเกิดจากสภาพอากาศและภัยธรรมชาติที่รุนแรงโดยจัดทำแผนฉุกเฉินและซ้อมแผนฉุกเฉินประจำปี เช่น การเข้าเทียบท่าเมื่อสภาพอากาศรุนแรง หรือเหตุการณ์ความเสียหายที่ตัวเรือและโครงสร้างจากสภาพอากาศที่รุนแรง เป็นต้น

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

ความเสี่ยงจากเหตุโจรกรรมและการปล้นสะดมจากโจรสลัดทางเรือ

กลุ่มบริษัทฯ ขนส่งและจัดเก็บสินค้าที่มีมูลค่าสูงและมีเส้นทางเดินเรือในทะเล ซึ่งอาจต้องผ่านบริเวณที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรมทางทะเล เช่น ช่องแคบสิงคโปร์ ช่องแคบมะละกา บริเวณตะวันออกของมาเลเซีย และเขตตะวันออกกลาง เป็นต้น หากเกิดเหตุการณ์โจรกรรมหรือการปล้นสะดมจากโจรสลัดขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของพนักงานประจำเรือ สินค้า ตัวเรือ หรือบุคคลที่สาม ซึ่งส่งผลให้กลุ่มบริษัทฯ อาจถูกลูกค้าเรียกร้อง

ค่าเสียหายของสินค้าในเที่ยวเรือที่เกิดเหตุการณ์ขึ้น 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 ที่ต้องวิ่งไปรับสินค้าในเส้นทางที่มีความเสี่ยงของการปล้นสะดมจากโจรสลัดในบริเวณตะวันออกกลาง และกลุ่มบริษัทฯ มีการกำหนดระเบียบปฏิบัติงานภายในกลุ่ม ซึ่งระบุถึงแนวทางและวิธีการปฏิบัติหากเกิดเหตุการณ์ซึ่งเสี่ยงต่อความปลอดภัยของเรือ สินค้า และพนักงานประจำเรือ รวมถึงเหตุโจรกรรมและปล้นสะดมของโจรสลัด และกลุ่มบริษัทฯ ยังมีการเตรียมการในการติดต่อสื่อสารแจ้งเหตุกับทางภาครัฐทั้ง ศร.ชล. ของไทยและหน่วยงานความมั่นคงทางทะเลของประเทศต่าง ๆ ในบริเวณที่เรือทำการขนส่ง อาทิเช่น UKMTO (The United Kingdom Marine Trade Operation) อีกด้วย

นอกจากการทำประกันภัยขั้นพื้นฐาน ประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร H&M Insurance (Hull and Machinery Insurance: H&M Insurance) และประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น P&I Insurance (Protection and Indemnity Insurance: P&I Insurance) ที่กลุ่มบริษัทฯ มีนโยบายการทำประกันภัยอย่างครบถ้วนเพื่อป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวมาข้างต้นแล้วนั้น และเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากกรณีเหตุโจรกรรมและปล้นสะดมของโจรสลัด กลุ่มบริษัทฯ ยังจัดให้มีการทำประกันภัย เพิ่มเติมเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ War Risk Insurance

ความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเดินเรือ (Bunker) เป็นต้นทุนการให้บริการที่สำคัญของธุรกิจเรือขนส่งฯ ธุรกิจเรือขนส่งฯ และจัดเก็บน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป (“ธุรกิจเรือขนส่งฯ และจัดเก็บ FSU”) และธุรกิจเรือขนส่งฯ ที่ให้การสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล (Offshore Business) ทั้งนี้ ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเดินเรือ (Bunker) ที่สูงเพิ่มเป็นผลมาจากมาตรการที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) กำหนดให้เรือทุกลำในโลกต้องเปลี่ยนเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถัน (Sulphur) ไม่เกินร้อยละ 0.5 จากปัจจุบันที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 3.5 ของค่ากำมะถันในเชื้อเพลิงเรือ โดยมิวัตุประสงค์เพื่อลดมลพิษทางอากาศ และลดอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Green House Gas : GHG) อันก่อให้เกิดภาวะโลกร้อนได้ ซึ่งมีผลประกาศใช้วันที่ 1 มกราคม 2563 (ปี ค.ศ. 2020) (“IMO2020”) เป็นวันแรกที่เริ่มบังคับใช้ และจากข้อมูลของ Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) นั้น ปัจจุบันประเทศสิงคโปร์ถือเป็นประเทศที่มีท่าเรือนำเข้า-ส่งออกเชื้อเพลิงที่ใหญ่ที่สุดในโลก ซึ่งมีการคาดการณ์สถานการณ์ของน้ำมัน ในปี 2563 พบว่า น้ำมันเตาที่มีค่ากำมะถันสูง (High Sulphur Fuel Oil : HSFO) มีแนวโน้ม

ความต้องการที่ลดลง ขณะที่แนวโน้มความต้องการของน้ำมันที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulphur Fuel Oil : LSFO) และน้ำมันเรือเดิน (Marine Gas Oil : MGO) นั้นมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น

แม้ว่ามาตรการ IMO2020 และสถานการณ์ดังกล่าวจะเป็นโอกาสการขยายธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ในเรื่องความต้องการของการจัดเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง (Storage Demand) เพิ่มเติม สำหรับรองรับการจัดเก็บน้ำมันที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulphur Fuel Oil : LSFO) เพื่อเตรียมการขายก่อนที่ IMO2020 จะเริ่มมีผลบังคับใช้งาน รวมทั้งความต้องการใช้เรือขนส่งและจัดเก็บ FSU เพื่อรองรับการจัดเก็บน้ำมันที่มีค่ากำมะถันสูง (High Sulphur Fuel Oil : HSFO) เนื่องจากอาจจะเกิดภาวะสินค้าล้นตลาดและขาดแคลนที่จัดเก็บ แต่ในอีกด้านนั้นย่อมส่งผลกระทบต่อให้กับกลุ่มธุรกิจเรือขนส่งประเภทที่เป็นสัญญารายเที่ยวและกลุ่มธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ที่กลุ่มบริษัทฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเดินเรือ (Bunker) ดังนั้น หากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกเพิ่มขึ้น จะส่งผลให้ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเดินเรือเพิ่มขึ้นเช่นกัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และฐานะการเงินของกลุ่มบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทฯ ได้ลดความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงโดย (1) ทำสัญญาเช่ากลุ่มเรือขนส่งระหว่างประเทศเป็นแบบกำหนดระยะเวลาหนึ่ง (Time Charter) ซึ่งกำหนดให้ผู้เช่าเป็นผู้รับผิดชอบค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (2) ปรับอัตราค่าขนส่งและค่าจัดเก็บให้สอดคล้องกับต้นทุนเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น

ในส่วนของกลุ่มเรือขนส่งขนาดเล็กในประเทศนั้น กลุ่มบริษัทฯ มีนโยบายในการกำหนดราคาด้วยต้นทุนบวกกำไร (Cost Plus Pricing Method) โดยเป็นต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการให้บริการขนส่งบวกด้วยกำไรตามที่กลุ่มบริษัทฯ กำหนด ซึ่งจะแปรผันกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขายปลีกหน้าสถานีน้ำมันในกรุงเทพฯ ในทิศทางเดียวกัน นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ ยังมีการวางแผนการปรับเปลี่ยนมาใช้น้ำมันเชื้อเพลิงประเภท B20 ซึ่งจะช่วยให้ลดต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงลงได้ และการดำเนินการดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการทำงานของเรือ รวมทั้งสำหรับธุรกิจเรือขนส่งที่ให้การสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล (Offshore Business) เป็นสัญญาแบบกำหนดระยะเวลาหนึ่ง (Time Charter) ซึ่งกำหนดให้ผู้เช่าเป็นผู้รับผิดชอบค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนั้นจึงไม่ได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันดังกล่าว

ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วและรุนแรงของอุปสงค์อุปทานตลาดน้ำมันและการขนส่ง

การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับอุปสงค์และอุปทานของการบริการขนส่งและการจัดเก็บน้ำมัน ปิโตรเลียม และปิโตรเคมีเหลว ทางทะเล ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ดังนั้น ปัจจัยมหภาคความต้องการของการใช้พลังงานในโลกจนถึงปี 2583 นั้น พบว่า 1 ใน 3 ของการใช้พลังงานในโลกจะถูกใช้ไปเพื่อการผลิตไฟฟ้าและอุตสาหกรรม โดยภูมิภาคเอเชียยังเป็นภูมิภาคที่มีการใช้พลังงานสูงที่สุดในโลก นำโดยประเทศกำลังพัฒนาอย่างประเทศจีนและอินเดีย โดยสัดส่วนการใช้น้ำมันจะเติบโตแบบคงที่เมื่อเทียบกับการใช้พลังงานในด้านอื่น เช่น การใช้พลังงานทดแทน (Renewable Energy) หรือ การใช้พลังงานจากก๊าซธรรมชาติ (Natural Gas) นั้นมาจากการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่จะช่วยลดการใช้น้ำมัน รวมถึงแนวโน้มของการใช้พลังงานของโลกนั้นที่มีทิศทางไปในแนวทางของการใช้พลังงานสะอาดเพิ่มมากขึ้นในอนาคต แต่อย่างไรก็ตามน้ำมันจะยังคงเป็นแหล่งพลังงานที่ใหญ่ที่สุดของโลก (ร้อยละ 55) ของแหล่งพลังงาน โดยถูกใช้ในภาคการขนส่งและปิโตรเคมี

นอกจากนี้ สถานการณ์ความเคลื่อนไหวของค่าระวางเรือขนส่งน้ำมันดิบขนาดใหญ่ (Very Large Crude Oil Carrier : VLCC) และเรือ Aframax ในปี 2563 - 2564 คาดว่าจะอยู่ในเกณฑ์ที่สูงขึ้น ซึ่งจะส่งผลในทางที่ดีต่อกลุ่มธุรกิจเรือขนส่ง

ระหว่างประเทศ เนื่องจากเรือกลุ่มบรรทุกน้ำมัน (Tanker) บางส่วนจะมีการหยุดการปฏิบัติงานเพื่อทำการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (Exhaust Gas Cleaning Scrubber) และอาจมีเรือจำนวนมากถูกนำไปจำหน่ายในลักษณะการเป็นเศษซาก (“Scrap”) อันเป็นผลมาจากมาตรการ IMO2020

ตลอดจนสถานการณ์นโยบายการคว่ำบาตรที่ประเทศสหรัฐอเมริกาต่อประเทศเวเนซุเอล่าและประเทศอิหร่านยังส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้เรือขนส่งและจัดเก็บ FSU และส่งผลทำให้อัตราค่าขนส่งของเรือขนส่งระหว่างประเทศปรับตัวสูงขึ้นอันเนื่องมาจากข้อกำหนดจากนโยบายฯ การห้ามใช้เรือที่มีความเกี่ยวข้องกับประเทศอิหร่าน จึงทำให้มีอุปทานขาดหายไปจากตลาด ตลอดจนสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองและการก่อการร้ายในตะวันออกกลาง ส่งผลในทางดีต่อกลุ่มบริษัท ในธุรกิจเรือขนส่งระหว่างประเทศ และช่วยสนับสนุนให้ผู้เช่าเรือให้ความสนใจที่จะทำสัญญาการขนส่งแบบกำหนดระยะเวลาหนึ่ง (Time Charter) เพิ่มขึ้นเพื่อลดปัญหาการเช่าเรือในอัตราที่สูงในช่วงที่ตลาดเกิดความผันผวนจากปัจจัยดังกล่าว

อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัท ได้มีการวางกลยุทธ์และกำหนดวิธีแก้ไขสถานการณ์ดังกล่าวไว้แล้ว อีกทั้งยังมีการติดตามสถานการณ์ตลาดและปัจจัยอันส่งผลกระทบต่อการค้าในธุรกิจอย่างใกล้ชิด พร้อมทั้งทบทวนความเหมาะสมและเพียงพอของกองเรืออยู่เสมอ รวมทั้งมีแผนรองรับการดำเนินการเพื่อให้เกิดความคล่องตัวต่อปัจจัยความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วและรุนแรงของอุปสงค์อุปทานตลาดน้ำมันและการขนส่ง เช่น การวางแผนตารางการขนส่งขาไปของลูกค้า และดำเนินการหาลูกค้าที่ต้องการขนส่งสินค้าในเที่ยวขากลับ (Backhaul) และติดตามผลการดำเนินการประจำเดือนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เรือให้สูงที่สุด (Ship Utilization) ซึ่งจะส่งผลให้เพิ่มมูลค่ารายได้และยังสามารถเสนอราคาค่าขนส่งขาไปและขากลับให้กับลูกค้า โดยที่สามารถแข่งขันกับบริษัทขนส่งสินค้าทางเรืออื่นได้

ความเสี่ยงต่อการเปลี่ยนของสภาพเศรษฐกิจในประเทศไทย และระดับภูมิภาคที่อาจกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท

ขอบเขตการทำงานของกลุ่มบริษัท นั้นอยู่ในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สภาพเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ย่อมส่งผลกระทบต่อการทำงานของกิจการกลุ่มบริษัท ถึงแม้สภาวะเศรษฐกิจจะลดตัวอันเนื่องมาจากสงครามทางการค้าที่ยืดเยื้อและทวีความตึงเครียดมากยิ่งขึ้นระหว่างประเทศจีนและสหรัฐอเมริกา ส่งผลเสียต่อเศรษฐกิจโลกในภาพรวม สร้างความผันผวนต่ออัตราแลกเปลี่ยน อัตราดอกเบี้ย รวมทั้งปัญหาความไม่สงบในตะวันออกกลางที่ยังคงมีแนวโน้มรุนแรงอย่างต่อเนื่อง กลับพบว่าโรงกลั่นชั้นนำในประเทศมีแผนในการเพิ่มกำลังการผลิตในอัตรากว่าร้อยละ 40 และคาดการณ์ว่าจะนำเข้าน้ำมันดิบจากแหล่งอื่น อาทิ แอฟริกาตะวันตก เพิ่มขึ้นเพื่อทดแทนการนำเข้าจากแหล่งตะวันออกกลาง ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาการขนส่งมากกว่าการนำเข้าจากแหล่งตะวันออกกลาง และจากข้อมูลสถิติการใช้พลังงานน้ำมันในประเทศจากสำนักนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน ในช่วงเดือนมกราคม ถึง กันยายน 2562 ที่ผ่านมานั้นพบว่าการจัดหาน้ำมันดิบของประเทศไทยมีแนวโน้มลดลง ทั้งจากการผลิตในประเทศและการนำเข้าจากแหล่งอื่น ๆ ด้วย เนื่องจากอัตราการใช้กำลังการกลั่น (Refinery Utilization Rate) ลดลงอันเป็นผลมาจากการปิดซ่อมบำรุงประจำปี (Planned Maintenance) แต่อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังสามารถขยายกองเรือ เส้นทางขนส่งภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้านได้ตามแผนที่กำหนดไว้ จากแนวโน้มเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างต่อเนื่องในกลุ่มประเทศ กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม (Cambodia, Laos, Myanmar and Vietnam : CLMV) ดังกล่าวส่งผลดีต่อกลุ่มธุรกิจเรือขนส่งขนาดเล็กที่ในปี 2562 นั้นมีอัตราขนส่งไปยังกัมพูชาเพิ่มขึ้นร้อยละ 18

จากที่กล่าวมาข้างต้นกลุ่มบริษัทฯ ได้กำหนดกลยุทธ์เพื่อเตรียมพร้อมรับมือความเสี่ยงดังกล่าวโดยมีการติดตามและวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยมหภาคเหล่านี้อย่างสม่ำเสมอ อีกทั้งยังมีการกำหนดกลยุทธ์ในการขยายธุรกิจในกลุ่มประเทศ กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม โดยเฉพาะประเทศกัมพูชาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืนอีกด้วย

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยทางทะเล เช่น IMO2020, BWMS เป็นต้น

ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ นั้น ต้องเกี่ยวข้องและปฏิบัติตามข้อกำหนดและกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม เพื่อความปลอดภัยและเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ ได้ตระหนักและปฏิบัติตามข้อกำหนดและกฎหมายอย่างเคร่งครัดมาตลอด เพื่อสร้างความมั่นใจและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและดำเนินกิจการของบริษัทฯ

ในการขนส่งสินค้าทางเรือเดินสมุทร จะใช้ระบบของน้ำอับเฉา (Ships' Ballast Water) เพื่อปรับจุดศูนย์ถ่วงให้เรือสามารถทรงตัวได้ดี ในการถ่ายน้ำอับเฉาเรือพบว่าสิ่งมีชีวิตทั้งพืชและสัตว์ปะปนอยู่ในน้ำอับเฉาเรือที่สูบน้ำขึ้น เป็นที่มาของปัญหาการนำชนิดพันธุ์ต่างถิ่นไปสู่สิ่งแวดล้อมใหม่ ซึ่งบางชนิดสามารถเติบโตและแพร่พันธุ์อย่างรวดเร็ว ทำให้ส่งผลกระทบต่อความสมดุลของระบบนิเวศ เศรษฐกิจ รวมทั้งการก่อให้เกิดโรคแก่มนุษย์ ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกัน ลด และยุติการกระจายของสัตว์น้ำที่อันตรายและก่อให้เกิดโรค ด้วยการควบคุมและจัดการน้ำอับเฉาเรือและตะกอนของน้ำอับเฉาองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ International Maritime Organization (IMO) จึงได้กำหนดอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำอับเฉาเรือและตะกอนที่ประกาศใช้เมื่อ 8 กันยายน 2547 ดังนั้น บริษัทฯ มีการวางแผนและติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียที่เป็นไปตามมาตรฐาน MEPC (IMO's Marine Environment Protection Committee) และ USCG/IMO (United State Coast Guard) สำหรับเรือที่ขนส่งในน่านน้ำสากล

ในปัจจุบันเรือขนส่งและบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศ เป็นแหล่งกำเนิดก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) แหล่งใหญ่อันเนื่องมาจากการใช้เชื้อเพลิงที่มีกำมะถัน ซึ่งก๊าซนี้เป็นอันตรายทั้งต่อสิ่งมีชีวิตและระบบนิเวศ อีกทั้งยังเป็นสาเหตุของฝนกรดและโรคทางเดินหายใจ เพื่อลดมลภาวะทางทะเลและมลพิษทางอากาศ และลดอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Green House Gas : GHG) อันก่อให้เกิดภาวะโลกร้อนได้ ซึ่งองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) จึงมีข้อกำหนดในการใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำที่จะประกาศใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 (ปี ค.ศ. 2020) ("IMO2020") โดยผู้ขนส่งจะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ คือ ร้อยละ 0.5 จากเดิมร้อยละ 3.5 ของกำมะถันในเชื้อเพลิงเรือ ซึ่งราคาสูงกว่าเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน หรือติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (Exhaust Gas Cleaning Scrubber) ซึ่งราคาสูงและอาจไม่เหมาะสมสำหรับกองเรือที่อายุการใช้งานเหลือน้อย

อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทฯ มีการจัดเตรียมความพร้อมในการรองรับสถานการณ์ตามมาตรการ IMO2020 ซึ่งบริษัทฯ เลือกวิธีการเปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulphur Fuel Oil : LSFO) ไม่เกินร้อยละ 0.5 ของกำมะถันในเชื้อเพลิงเรือ สำหรับกลุ่มเรือที่ให้บริการหรือมีความจำเป็นต้องขนส่งในเส้นทางนอกเขตน่านน้ำไทย และมีการกำหนดกลยุทธ์และวางแผนค่าใช้จ่ายในการเตรียมความพร้อมและปฏิบัติตามมาตรการ IMO2020 โดยมุ่งเน้นให้เกิดผลกระทบต่อการทำงานของธุรกิจกลุ่มบริษัทฯ น้อยที่สุด

ความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาเหล็กซึ่งมีผลต่อการซื้อขายเรือ

เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของตลาดการขนส่ง รวมถึงการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี ที่อาจกระทบต่อเรือที่อายุมาก เนื่องจากความล้าสมัยหรือไม่เป็นไปตามข้อกำหนดใหม่ด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม กลุ่มบริษัทฯ อาจมี

ความจำเป็นที่จะต้องปลดระวางเรือที่มีอายุมากออกจากกองเรือ ซึ่งการจำหน่ายออกดังกล่าว อาจทำได้โดยการจำหน่ายออกไปให้ผู้ซื้อที่จะนำเรือไปวิ่งต่อหรือจำหน่ายให้ผู้รับซื้อซากเรือ (Scrap Buyer) ซึ่งราคาจำหน่ายซากเรือ (Scrap price) ขึ้นอยู่กับราคาเหล็กในประเทศที่รับซื้อซากเรือ เช่น บังคลาเทศ ปากีสถาน และอินเดีย เป็นต้น หากราคาเหล็กสูง ก็จะทำให้บริษัท มีกำไรจากการจำหน่ายซากเรือ ทั้งนี้ ราคาเหล็กอาจมีความผันผวนอันเนื่องมาจากนโยบายการทำลายซากเรืออย่างเป็นทางการเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Recycling Demolition) ซึ่งส่งผลให้อู่เรือต่าง ๆ ต้องมีขั้นตอนและกระบวนการในควบคุมการปนเปื้อน มลภาวะ และสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้นจึงทำให้อาจมีค่าใช้จ่ายในการทำลายซากเรือสูงมากขึ้น ดังนั้นทางอู่เรือต่าง ๆ จึงต้องรับซื้อเรือในราคาที่ถูกลงเช่นกัน ซึ่งปัจจุบันนี้การทำลายซากเรืออย่างเป็นทางการเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมได้รับความสนใจเป็นอย่างมาก และอาจถูกนำมาเป็นข้อกำหนดของอุตสาหกรรมได้ในอนาคต จึงอาจส่งผลเสียต่อกลุ่มบริษัทที่ราคาจำหน่ายซากเรือ (Scrap price) อาจต่ำกว่าราคาซากทางบัญชี (Salvage value) ที่กำหนดไว้ และเกิดปัญหาการขาดทุนทางบัญชีซึ่งส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงินของกลุ่มบริษัท ได้

อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัท ได้มีการติดตามสถานการณ์ราคาเหล็ก วิเคราะห์ปัจจัยอันส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานธุรกิจอย่างใกล้ชิด พร้อมทั้งทบทวนความเหมาะสมของราคาซากทางบัญชี (Salvage value) อย่างสม่ำเสมอ

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะ

การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท ต้องพึ่งพาบุคลากรและคนประจำเรือที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านในการปฏิบัติงานในหน้าที่ต่าง ๆ บนเรือ โดยหากกลุ่มบริษัท มีบุคลากรที่ไม่เพียงพอหรือขาดคุณสมบัติที่เหมาะสมในการปฏิบัติงาน อาจส่งผลให้กลุ่มบริษัท ไม่สามารถดำเนินธุรกิจได้ตามมาตรฐานที่ถูกกำหนด ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทางลบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และฐานะการเงินของกลุ่มบริษัท อย่างมีนัยสำคัญ

จากที่กล่าวข้างต้น กลุ่มบริษัท จึงได้กำหนดให้คนประจำเรือของกลุ่มบริษัท ต้องได้รับการคัดสรรคุณสมบัติที่ตรงตามกฎระเบียบและข้อบังคับของกรมเจ้าท่า โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกที่สำคัญ เช่น ผ่านการอบรมหลักสูตรที่รับรองโดยกรมเจ้าท่า หรือหน่วยงานอื่น ๆ ที่กรมเจ้าท่ารับรอง เป็นต้น นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท ยังจัดให้มีการอบรมภายในกลุ่มบริษัท เพื่อให้พนักงานมีความรู้ความสามารถ และเข้าใจระเบียบและวิธีปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง

กลุ่มบริษัท ได้ตระหนักถึงความสำคัญต่อบุคลากรในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน ด้วยการมุ่งเน้นพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ และความชำนาญ โดยสนับสนุนให้พนักงานมีการเรียนรู้อย่างต่อเนื่องในสาขาอาชีพที่เกี่ยวข้องและนำมาใช้ประโยชน์เกื้อกูลในการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ

ในด้านการรักษามูลค่าบุคลากร กลุ่มบริษัท กำหนดผลตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสมแก่บุคลากร อาทิ การพิจารณาการเลื่อนขั้นในสายงานของบุคลากรตามผลงานและประสบการณ์ ซึ่งจะช่วยให้บุคลากรทำงานกับกลุ่มบริษัท ในระยะยาว การจัดให้มีประกันสุขภาพ รวมไปถึงการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแก่บุคลากรและพนักงานประจำเรือของกลุ่มบริษัท ครอบคลุมถึงส่งเสริม สนับสนุนการอบรม สัมมนาแก่บุคลากรให้มีทักษะความรู้ เช่น ภาษาอังกฤษ ทักษะวิชาชีพเฉพาะทาง เป็นต้น

ความเสี่ยงจากระบบเทคโนโลยีสารสนเทศส่งผลต่อการปฏิบัติงาน

การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท นั้น ต้องมีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้งานเพื่อรองรับการปฏิบัติงานในยุคปัจจุบันให้เกิดความรวดเร็ว สนับสนุนการปฏิบัติได้ 24 ชั่วโมง โดยมีการพิจารณาในเรื่องความมั่นคงปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศควบคู่กัน เช่น การนำระบบ Enterprise Resource Planning (ERP) เพื่อการวางแผนทรัพยากร

ทางธุรกิจโดยรวมของกลุ่มบริษัท ทั้งการปฏิบัติงานบนเรือขนส่ง เรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ครอบคลุมถึงการทำงานที่สำนักงาน รวมทั้งการใช้เทคโนโลยี Cloud เพื่อการจัดเก็บและแชร์ไฟล์ข้อมูลอย่างมั่นคงปลอดภัย (Private Cloud Computing) เป็นต้น ซึ่งกลุ่มบริษัท จำเป็นต้องมีการป้องกัน ควบคุม รักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศ อาทิ การรักษาความปลอดภัยระบบเครือข่าย ระบบคอมพิวเตอร์ ระบบงานคอมพิวเตอร์ และระบบสารสนเทศให้มีความเพียงพอเหมาะสม

และบริษัท มีการนำระบบการทำธุรกรรมทางการเงินได้แบบทันที (Real Time) ซึ่งเป็นบริการของธนาคารพาณิชย์ที่เป็นคู่ค้าของบริษัท มาใช้ในการติดตามสถานะทางการเงิน การทำรายการและอนุมัติการชำระเงิน รวมทั้งมีการส่งข้อความหรืออีเมลยืนยันการทำรายการให้แก่ผู้ทำรายการ และผู้รับเงินของบริษัท ซึ่งช่วยอำนวยความสะดวกในการจัดการการเงิน ให้สามารถบริหารการเงินมีประสิทธิภาพ สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น มีความสอดคล้องและถูกต้องเหมาะสมกับโครงสร้างองค์กรด้วย ซึ่งการนำระบบดังกล่าวมาใช้กับบริษัท นั้น มีมาตรฐานความมั่นคงปลอดภัยของการบริการธุรกรรมของธนาคารพาณิชย์ดังกล่าว ด้วยกลไกการเข้าถึงจากบัญชีผู้ใช้งาน รหัสผ่าน และอุปกรณ์ Token ซึ่งเป็นอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์สำหรับการแสดงตนการเข้าใช้งานผ่านระบบคอมพิวเตอร์ พร้อมด้วยรหัสผ่านแบบใช้ครั้งเดียว (One Time Password : OTP)

ตลอดจนจากการที่บริษัท ได้ผ่านการรับรองการเป็นสมาชิกโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (“โครงการ CAC”) เมื่อ 4 พฤศจิกายน 2562 แล้วนั้น ซึ่งทางบริษัท มีการกำหนดนโยบายต่อต้านการคอร์รัปชัน ประกาศงดการให้และรับของขวัญของกำนัลของบริษัท และกลุ่มบริษัท ได้กำหนดการควบคุมการเบิกจ่ายและอนุมัติค่าใช้จ่ายดังกล่าว บนระบบงานสารสนเทศของบริษัท ให้มีความถูกต้อง เหมาะสมด้วย

รวมทั้งกลุ่มบริษัท ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานกำกับของประเทศไทย และต่างประเทศ เช่น พระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ และพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล กฎหมายของสหภาพยุโรปว่าด้วยมาตรการคุ้มครองความเป็นส่วนตัวของข้อมูลส่วนบุคคล (General Data Protection Regulation : GDPR) เป็นต้น

อย่างไรก็ตามกลุ่มบริษัท มีการกำกับดูแลและบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งวางกลยุทธ์และแผนธุรกิจ โดยพิจารณาการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เหมาะสมมาใช้งานกับกลุ่มบริษัท ให้เกิดประโยชน์สูงสุด อาทิ การนำระบบสารสนเทศมาใช้สำหรับการจัดทำงานการเงินได้แบบทันที (Real Time) รวมทั้งคำนึงถึงการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศให้เกิดความมั่นคงปลอดภัยอย่างเพียงพอ และให้ความสำคัญกับการสร้างความตระหนักในด้านความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศให้แก่บุคลากรของกลุ่มบริษัท อย่างสม่ำเสมอ พร้อมทั้งปฏิบัติตามข้อกำหนดของหน่วยงานกำกับทั้งภายในและภายนอก

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 สินทรัพย์ถาวรที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทฯ มีสินทรัพย์ถาวรที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ หลังหักค่าเสื่อมราคาสะสมที่ปรากฏในงบแสดงฐานะทางการเงินรวมของกลุ่มบริษัทฯ รวมทั้งหมดเท่ากับ 9,537.70 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ประเภท/ลักษณะทรัพย์สิน	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
ที่ดิน	15.8	เป็นเจ้าของ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.1
อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	51.2	เป็นเจ้าของ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.2
เรือเดินทะเลและค่าซ่อมเรือครั้งใหญ่	9,414.6	เป็นเจ้าของและเช่าซื้อ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.3
เรือเดินทะเลระหว่างต่อเรือ	0.0	เป็นเจ้าของ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.4
อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ	41.0	เป็นเจ้าของ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.5
เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	6.7	เป็นเจ้าของ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.6
ยานพาหนะ	8.4	เป็นเจ้าของและเช่าซื้อ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.7
รวม	9,537.7		

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 2562 (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 2562 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
บริษัทฯ	อาคารวาริน แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพฯ	อาคารสำนักงานใหญ่ของกลุ่มบริษัทและใช้เป็นอาคารในเชิงพาณิชย์	เป็นเจ้าของ	48.8	จดจำนองเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน

เจ้าของ กรรมสิทธิ์	ลักษณะและที่ตั้ง	วัตถุประสงค์การ ถือครอง	ลักษณะ กรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
NSSG	ส่วนปรับปรุงอาคารสำนักงานเช่า	สนับสนุนการ ดำเนินธุรกิจ	เป็นเจ้าของ	2.4	ไม่มีภาระ ผูกพัน
	รวม			51.2	

4.1.1.3 เรือเดินทะเลและค่าซ่อมเรือครั้งใหญ่

เจ้าของ กรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภท ของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การ ถือครอง	ลักษณะ กรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน	อายุเรือ ¹
บริษัท	เรือนวธานี เรือที่พัก (Accommodation Barge) จำนวน 300 คน	บริการเรือพัก อาศัย	เป็นเจ้าของ	385.3	จดจำนองเรือเพื่อ เป็นหลักประกัน กับสถาบันการเงิน	9
บริษัท	เรือฟอร์จูน สตาร์ เรือ FSU ขนาด 298,023 DWT	บริการเรือขนส่ง และจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	488.9	จดจำนองเรือเพื่อ เป็นหลักประกัน กับสถาบันการเงิน	20
บริษัท	เรือศรีราชาอีเกิล เรือ FSO ขนาด 94,999 DWT	บริการเรือ Offshore	เช่าซื้อ	194.4	-	23
บริษัท	เรือเอ็นเนอจี สตาร์ เรือ FSU ขนาด 309,966 DWT	บริการเรือขนส่ง และจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	544.7	จดจำนองเรือเพื่อ เป็นหลักประกัน กับสถาบันการเงิน	22
บริษัท	เรืออะแควเรียส สตาร์ เรือ FSU ขนาด 298,641 DWT	บริการเรือขนส่ง และจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	853.2	จดจำนองเรือเพื่อ เป็นหลักประกัน กับสถาบันการเงิน	18
บริษัท	เรือคริสตัล สตาร์ เรือ FSU ขนาด 298,570 DWT	บริการเรือขนส่ง และจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	872.7	จดจำนองเรือเพื่อ เป็นหลักประกัน กับสถาบันการเงิน	19
บริษัท	เรือดาวิน สตาร์ เรือ FSU ขนาด 299,700 DWT	บริการเรือขนส่ง และจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	535.8	ไม่มีภาระผูกพัน	25
NTL	เรือศรีท่าทอง เรือขนส่ง ขนาด 1,868.56 DWT	บริการเรือขนส่ง สินค้า	เป็นเจ้าของ	8.2	ไม่มีภาระผูกพัน	27
NTL	เรือศรีนาวา เรือขนส่ง ขนาด 4,999 DWT	บริการเรือขนส่ง สินค้า	เป็นเจ้าของ	21.4	ไม่มีภาระผูกพัน	27

¹ โดยทั่วไป เรือจะมีอายุการใช้งานประมาณ 25 – 30 ปี แต่ทั้งนี้ การทดแทนเรือลำเก่าขึ้นอยู่กับกฎระเบียบ ข้อบังคับ และความต้องการของ
ลูกค้าที่อาจเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งสภาพของเรือ อย่างไรก็ดี เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าและประโยชน์สูงสุด กลุ่มบริษัท จะใช้งานเรือ
จนกว่าเรือจะหมดสภาพ

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน	อายุเรือ ¹
NTL	เรือสิริธนา เรือขนส่ง ขนาด 4,999.42 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	20.4	ไม่มีภาระผูกพัน	34 ²
NTL	เรือศรีกระปี่ เรือขนส่ง ขนาด 2,016.41 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	7.2	ไม่มีภาระผูกพัน	32 ²
NTL	เรือศรีตาปี เรือขนส่ง ขนาด 3,022 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	182.3	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	3
NTL	เรือศรีท่าชนะ เรือขนส่ง ขนาด 2,975 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	123.5	ไม่มีภาระผูกพัน	7
NTL	เรือศรีภูเก็ต เรือขนส่ง ขนาด 4,999 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	21.3	ไม่มีภาระผูกพัน	27
NTL	เรือศรีบ้านดอน เรือขนส่ง ขนาด 3,138.83 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	120.6	ไม่มีภาระผูกพัน	7
NTL	เรือศรีศิริชาติ เรือขนส่ง ขนาด 4,988 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	294.2	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	2
NTL	เรือศรีดอนสัก เรือขนส่ง ขนาด 3,020.76 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	205.9	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	2
NTL	เรือศรีกาญจนดิษฐ์ เรือขนส่ง ขนาด 2,911 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	211.2	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	2
NTL	เรือสิริพัฒน์ เรือขนส่ง ขนาด 3,497.15 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	145.3	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	19
NTL	เรือศรีสุราษฎร์ เรือขนส่ง ขนาด 3,000 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	227.7	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	1 ³

² เรือมีสภาพดีและสามารถใช้งานได้จากการตรวจสอบของกลุ่มบริษัทฯ โดยกลุ่มบริษัทฯ จะพิจารณาการหาเรือมาทดแทนในอนาคต

³ ส่งมอบแล้วเมื่อวันที่ 28 มกราคม 2562

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน	อายุเรือ ¹
NTL	เรือศรีไชยา เรือขนส่ง ขนาด 3,066 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	178.0	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	1 ⁴
NTL	เรือศรีท่าเพชร เรือขนส่ง ขนาด 2,998.20 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	177.4	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	1 ⁵
NTL	เรือศรีพุมเรียง เรือขนส่ง ขนาด 2,998.80 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	173.3	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	1 ⁶
NTL	เรือศรีพนนัง เรือขนส่ง ขนาด 2,998.90 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	176.1	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	1 ⁷
SHT	เรือเวรเดียน สตาร์ เรือขนส่ง ขนาด 105,996 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	604.8	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	14
SHT	เรือจูบิลี สตาร์ เรือ FSU ขนาด 309,892 DWT	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	505.6	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	23
SHT	เรือเกรซ สตาร์ เรือ FSU ขนาด 312,638 DWT	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	740.0	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	18
TMT	เรือภูริมาศ เรือขนส่ง ขนาด 7,099 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เช่าซื้อ	120.2	-	10
BIG SEA	เรือบีคี่ 9 เรือขนส่ง ขนาด 1,929 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	19.5	ไม่มีภาระผูกพัน	31 ²
BIG SEA	เรือบีคี่ 10 เรือขนส่ง ขนาด 1,830 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	23.0	ไม่มีภาระผูกพัน	31 ²
BIG SEA	เรือบีคี่ 14 เรือขนส่ง ขนาด 2,473 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	32.5	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	28

⁴ ส่งมอบแล้วเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2562

⁵ ส่งมอบแล้วเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2562

⁶ ส่งมอบแล้วเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2562

⁷ ส่งมอบแล้วเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2562

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน	อายุเรือ ¹
BIG SEA	เรือบีกซี 15 เรือขนส่ง ขนาด 1,890 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	29.5	ไม่มีภาระผูกพัน	27
BIG SEA	เรือบีกซี 17 เรือขนส่ง ขนาด 2,412 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	36.6	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	25
BIG SEA	เรือบีกซี 20 เรือขนส่ง ขนาด 1,907 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	35.8	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	25
BIG SEA	เรือบีกซี 21 เรือขนส่ง ขนาด 1,940 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	32.2	ไม่มีภาระผูกพัน	24
BIG SEA	เรือบีกซี 101 เรือขนส่ง ขนาด 3,200 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	100.1	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	9
BIG SEA	เรือบีกซี 102 เรือขนส่ง ขนาด 2,300 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	133.7	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	5
BIG SEA	เรือบีกซี 103 เรือขนส่ง ขนาด 2,300 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	135.7	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	5
BIG SEA	เรือบีกซี 104 เรือขนส่ง ขนาด 6,400 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	185.0	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	7
BIG SEA	เรือบีกซี 105 เรือขนส่ง ขนาด 3,187 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	134.4	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	2
BIG SEA	เรือบีกซี 106 เรือขนส่ง ขนาด 4,999 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	225.2	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	1 ⁸
บริษัทฯ และ บริษัทย่อย	ค่าซ่อมเรือครั้งใหญ่			151.8		
	รวม			9,414.6		

⁸ ส่งมอบแล้วเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2562

4.1.1.4 เรือเดินทะเลที่อยู่ระหว่างต่อเรือ

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
NTL	เรือศรีลำภู เรือขนส่ง ขนาดประมาณ 2,999 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	0.06	ไม่มีภาระผูกพัน
	รวม			0.06	

4.1.1.5 อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
บริษัทฯ	อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ	ใช้ในเรือ	เป็นเจ้าของ	26.5	ไม่มีภาระผูกพัน
NTL	อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ	ใช้ในเรือ	เป็นเจ้าของ	6.2	ไม่มีภาระผูกพัน
SHT	อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ	ใช้ในเรือ	เป็นเจ้าของ	5.1	ไม่มีภาระผูกพัน
BIG SEA	อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ	ใช้ในเรือ	เป็นเจ้าของ	3.2	ไม่มีภาระผูกพัน
	รวม			41.0	

4.1.1.6 เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
บริษัทฯ	เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	4.2	ไม่มีภาระผูกพัน
NTL	อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	-	ไม่มีภาระผูกพัน
TMT	อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	-	ไม่มีภาระผูกพัน
NMC	เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	0.7	ไม่มีภาระผูกพัน
BSC	เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	0.3	ไม่มีภาระผูกพัน
BIGSEA	เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	0.8	ไม่มีภาระผูกพัน
NSSG	เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	0.7	ไม่มีภาระผูกพัน
	รวม			6.7	

4.1.1.7 ยานพาหนะ

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
บริษัทฯ	ยานพาหนะ		เป็นเจ้าของ	0.4	ไม่มีภาระผูกพัน
บริษัทฯ	ยานพาหนะ		เช่าซื้อ	1.8	ไม่มีภาระผูกพัน

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
NSSG	ยานพาหนะ		เป็นเจ้าของ	6.2	ไม่มีภาระผูกพัน
	รวม			8.4	

4.2 สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (ล้านบาท)
โปรแกรมคอมพิวเตอร์ (Software License)	สิทธิการใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์เพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจทั่วไปของกลุ่มบริษัทฯ เช่น โปรแกรมระบบการทำบัญชี โปรแกรมรายงานผู้บริหาร โปรแกรมบัญชีบริหารคลังสินค้า และโปรแกรมการดำเนินงานทั่วไป	1.9
รายชื่อลูกค้า (Customer relationships)	มาจากการรวมธุรกิจจากการซื้อบริษัทย่อย	0.1
สัญญาการให้บริการระยะยาว (Long-term service agreements)	มาจากการรวมธุรกิจจากการซื้อบริษัทย่อย	114.4

4.3 สิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กลุ่มบริษัทฯ ได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ตารางสรุปสิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนของกลุ่มบริษัทฯ มีดังนี้

ตารางสรุปสิทธิประโยชน์ของการส่งเสริมการลงทุนของกลุ่มบริษัทฯ

	บัตรส่งเสริมเลขที่	วันที่อนุมัติให้การส่งเสริม	วันที่เริ่มมีรายได้	ระยะเวลาของสิทธิประโยชน์จากวันที่เริ่มมีรายได้	เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์เฉพาะโครงการที่สำคัญ	หมายเหตุ
1	2403(2)/2554 เรือวนธานี	7 ธันวาคม 2554	9 กรกฎาคม 2554	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 693,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริมในนามบริษัทฯ
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 	ได้รับบัตรส่งเสริมในนามบริษัทฯ

	บัตรส่งเสริม เลขที่	วันที่อนุมัติให้ การส่งเสริม	วันที่เริ่มมี รายได้	ระยะเวลาของ สิทธิประโยชน์ จากวันที่เริ่มมี รายได้	เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์เฉพาะโครงการ ที่สำคัญ	หมายเหตุ
3	59-1627-0-00-1-2 เรือศรีราชาอีเกิล	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	62-0209-1-00-1-0 เรืออะแคเวียส สตาร์	28 กุมภาพันธ์ 2562	1 พฤษภาคม 2562	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 891,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนามบริษัทฯ
6	62-0547-1-00-1-0 เรือคริสตัล สตาร์	30 พฤษภาคม 2562	6 กรกฎาคม 2562	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 891,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนามบริษัทฯ
7	62-0784-1-00-1-0 เรือดาวิน สตาร์	22 กรกฎาคม 2562	21 สิงหาคม 2562	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 608,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนามบริษัทฯ
8	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
9	2139(2)/2556 เรือศรีนาวา	14 สิงหาคม 2556	9 ตุลาคม 2559	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 40,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
10	1264(2)/2558 เรือศรีตาปี	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	เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์เฉพาะโครงการ ที่สำคัญ	หมายเหตุ
11	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
12	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
13	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
14	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
15	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
16	60-0241-1-00-1-0 เรือศรีศรีชาติ	23 กุมภาพันธ์ 2560	21 มิถุนายน 2560	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 175,000,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
17	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
18	61-0952-1-00-1-0 เรือสิริวิวัฒน์	8 สิงหาคม 2561	1 กันยายน 2561	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 161,790,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
19	1266(2)/2558 เรือศรีสุราษฎร์	10 มีนาคม 2558	5 มีนาคม 2562	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	เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์เฉพาะโครงการ ที่สำคัญ	หมายเหตุ
20	62-0104-1-00-1-0 เรือศรีไชยา	4 กุมภาพันธ์ 2562	21 พฤษภาคม 2562	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 199,070,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
21	62-0170-1-00-1-0 เรือศรีท่าเพชร	15 กุมภาพันธ์ 2562	30 พฤษภาคม 2562	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 199,070,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
22	62-0521-1-00-1-0 เรือศรีพุมเรียง	23 พฤษภาคม 2562	8 สิงหาคม 2562	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 199,070,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
23	62-0522-1-00-1-0 เรือศรีพุนพิน	23 พฤษภาคม 2562	1 กันยายน 2562	8 ปี	<ul style="list-style-type: none"> ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 199,070,000 บาท เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
24	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
25	1151(2)/2558 เรือจุปิลี 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
26	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
27	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 ซึ่งเป็น การรับโอนกิจการ จากบริษัท ภูริมาศ นาวี จำกัด ตามบัตร ส่งเสริมเลขที่ 1085(2)/2553
28	2279(2)/2556 เรือบิกซี 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	เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์เฉพาะโครงการ ที่สำคัญ	หมายเหตุ
29	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
30	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
31	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
32	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
33	59-0379-1-00-1-0 เรือบีกซี 106	16 มีนาคม 2559	10 พฤษภาคม 2562	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 และบริษัทย่อย	กลุ่มบริษัทฯ ผู้รับจ้างเรือและผู้เช่าเรือ	1) เรือขนส่งขนาดเล็ก (ขนาดบรรทุกน้อยกว่า 10,000 DWT)		<ul style="list-style-type: none"> • เรือขนส่งขนาดเล็ก (ขนาดบรรทุกน้อยกว่า 10,000 เดตเวตตัน) วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหมดประมาณ 3,279.4 ล้านบาท • เรือขนส่งขนาด Aframax (ขนาดบรรทุกระหว่าง 80,000 - 120,000 DWT) วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหมดประมาณ 22.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 689.4 ล้านบาท • เรือ FSU วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหมดประมาณ 173.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 5,305.8 ล้านบาท • เรือ FSO วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหมดประมาณ 5.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 175.3 ล้านบาท • เรือ AWB วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหมดประมาณ 12.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 385.2 ล้านบาท
			เรือสิริธนา	1 ปี (1 มกราคม 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีนารา	1 ปี (1 มกราคม 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีภูเก็ท	1 ปี (1 มกราคม 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีบ้านดอน	1 ปี (1 มกราคม 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีท่าชนะ	1 ปี (1 มกราคม 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีกระบี่	1 ปี (1 มกราคม 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีท่าทอง	1 ปี (1 มกราคม 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีตาปี	1 ปี (1 มกราคม 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีศรีวิชัย	1 ปี (1 มกราคม 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือสิริวิวัฒน์	1 ปี (1 มกราคม 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีกาญจน์ดิษฐ์	1 ปี (1 มกราคม 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีดอนสัก	1 ปี (1 มกราคม 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีสุราษฎร์	1 ปี (25 มกราคม 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีไชยา	0.8 ปี (10 เมษายน 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีพุมเรียง	0.5 ปี (10 กรกฎาคม 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีพนนัง	0.4 ปี (1 สิงหาคม 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือศรีท่าเพชร	0.7 ปี (29 เมษายน 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			เรือภูริมาศ	1.5 ปี (20 มีนาคม 2562 – 20 กันยายน 2563)	
			เรือปักชี 9	1 ปี (1 กรกฎาคม 2562 – 1 กรกฎาคม 2563)	
			เรือปักชี 10	1 ปี (1 กรกฎาคม 2562 – 1 กรกฎาคม 2563)	

ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับผลประโยชน์ตามกรมธรรม์	ระยะเวลาประกันภัย		วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹
			เรือบักชี 14	1 ปี (26 สิงหาคม 2562 – 26 สิงหาคม 2563)	
			เรือบักชี 15	1 ปี (12 พฤศจิกายน 2562 – 12 พฤศจิกายน 2563)	
			เรือบักชี 17	1 ปี (15 ธันวาคม 2562 – 15 ธันวาคม 2563)	
			เรือบักชี 20	1 ปี (1 กรกฎาคม 2562 – 1 กรกฎาคม 2563)	
			เรือบักชี 21	1 ปี (1 กรกฎาคม 2562 – 1 กรกฎาคม 2563)	
			เรือบักชี 101	1 ปี (26 มีนาคม 2562 – 26 มีนาคม 2563)	
			เรือบักชี 102	1 ปี (9 มกราคม 2562 – 9 มกราคม 2563)	
			เรือบักชี 103	1 ปี (9 มกราคม 2562 – 9 มกราคม 2563)	
			เรือบักชี 104	1 ปี (12 ตุลาคม 2562 – 12 ตุลาคม 2563)	
			เรือบักชี 105	1 ปี (16 มกราคม 2562 – 16 มกราคม 2563)	
			เรือบักชี 106	1 ปี (21 มกราคม 2562 – 21 มกราคม 2563)	
			2) เรือขนส่ง ประเภท Aframax (ขนาดบรรทุกระหว่าง 80,000 - 120,000 DWT)		
			เรือเวเดียน สตาร์	1 ปี (21 กันยายน 2562 – 20 กันยายน 2563)	
			3) เรือ FSU		
			เรือเอ็นเนอจี สตาร์	1 ปี (21 กันยายน 2562 – 20 กันยายน 2563)	
			เรือฟอร์จูน สตาร์	1 ปี (21 กันยายน 2562 – 20 กันยายน 2563)	
			เรืออะแคเวียส สตาร์	1 ปี (21 กันยายน 2562 – 20 กันยายน 2563)	
			เรือคริสตัล สตาร์	1 ปี (21 กันยายน 2562 – 20 กันยายน 2563)	
			เรือดาร์วิน สตาร์	1 ปี (21 กันยายน 2562 – 20 กันยายน 2563)	
			เรือเกรซ สตาร์	1 ปี (21 กันยายน 2562 – 20 กันยายน 2563)	
			เรือจูบิลี สตาร์	1 ปี (21 กันยายน 2562 – 20 กันยายน 2563)	

ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับประกันผลประโยชน์ตามกรมธรรม์	ระยะเวลาประกันภัย		วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹
			เรือ	ระยะเวลาประกันภัย	
ประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลอื่น (P&I Insurance)	บริษัท และบริษัทย่อย	กลุ่มบริษัท และผู้รับจ้างเรือ	เรือบางกอก สตาร์	1 ปี (21 กันยายน 2562 – 20 กันยายน 2563)	
			4) เรือ FSO		
			เรือศรีราชาอีเกิล	1 ปี (1 มกราคม 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			5) เรือ AWB		
			เรือนวธานี	1 ปี (1 มกราคม 2562 – 31 ธันวาคม 2562)	
			ชื่อเรือ	ระยะเวลาประกันภัย	<ul style="list-style-type: none"> ● เรือขนส่งขนาดเล็ก (ขนาดบรรทุกน้อยกว่า 10,000 เดตเวตตัน) วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 500-1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 15,637.7-31,275.4 ล้านบาท ● เรือขนส่งขนาด Aframax (ขนาดบรรทุกระหว่าง 80,000 - 120,000 DWT) <ul style="list-style-type: none"> ■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีมลพิษจากสินค้า วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 1,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 31,275.4 ล้านบาท ■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีเกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารเรือ/พนักงานประจำเรือ วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 3,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 93,826.2 ล้านบาท หรือ แล้วแต่จำนวนซึ่งกำหนดไว้ในสัญญาประกันภัย ■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีสงคราม วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 15,637.7 ล้านบาท ● เรือ FSU <ul style="list-style-type: none"> ■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีมลพิษจากสินค้า วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำประมาณ 1,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 31,275.4 ล้านบาท ■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีเกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารเรือ/พนักงานประจำเรือ
			1) เรือขนส่ง ขนาดเล็ก (ขนาดบรรทุกน้อยกว่า 10,000 DWT)		
			เรือสิรินา	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือศรีนารา	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือศรีภูเก็ท	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือศรีบ้านดอน	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือศรีท่าชนะ	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือศรีกระปี่	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือศรีท่าทอง	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือศรีตาปี	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือศรีศรีษาด	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือสิริพิพัฒน์	0.6 ปี (15 กรกฎาคม 2562 – 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือศรีกาญจนดิษฐ์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือศรีดอนสัก	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือศรีสุราษฎร์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือศรีไชยา	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือศรีพุมเรียง	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	

ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับประกันภัย	ระยะเวลาประกันภัย	วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹	
			เรือศรีพูนพิณ	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำ ประมาณ 3,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 93,826.2 ล้านบาท หรือ แล้วแต่จำนวนซึ่งกำหนดไว้ในสัญญาประกันภัย <ul style="list-style-type: none">วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีสงคราม วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำ ประมาณ 500.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 15,637.7 ล้านบาท <ul style="list-style-type: none">เรือ FSO<ul style="list-style-type: none">วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีมลพิษจากสินค้าวงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำ ประมาณ 1,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 31,275.4 ล้านบาท<ul style="list-style-type: none">วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีเกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารเรือ/พนักงานประจำเรือวงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำ ประมาณ 3,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 93,826.2 ล้านบาท หรือ แล้วแต่จำนวนซึ่งกำหนดไว้ในสัญญาประกันภัย<ul style="list-style-type: none">วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีสงครามวงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำ ประมาณ 500.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 15,637.7 ล้านบาท<ul style="list-style-type: none">เรือ AWBวงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำ ประมาณ 500.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 15,637.7 ล้านบาท
			เรือศรีท่าเพชร	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือภูมิมาศ	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือบักชี 9	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือบักชี 10	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือบักชี 14	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือบักชี 15	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือบักชี 17	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือบักชี 20	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือบักชี 21	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือบักชี 101	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือบักชี 102	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือบักชี 103	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือบักชี 104	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือบักชี 105	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือบักชี 106	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			2) เรือขนส่ง ประเภท Aframax (ขนาดบรรทุก ระหว่าง 80,000 - 120,000 DWT)		
			เรือเรเดียน สตาร์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			3) เรือ FSU		
			เรือเอ็นเนอจี สตาร์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือฟอร์จูน สตาร์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	

ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับผลประโยชน์ตามกรมธรรม์	ระยะเวลาประกันภัย		วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹
			เรืออะแคเรียส สตาร์	0.11 ปี (7 มีนาคม 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือคริสตัล สตาร์	0.11 ปี (21 มีนาคม 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือดาร์วิน สตาร์	0.7 ปี (11 กรกฎาคม 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือเกรซ สตาร์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือจูบิลี สตาร์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			เรือบงกช สตาร์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			4) เรือ FSO		
			เรือศรีราชาอีเกิล	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	
			5) เรือ AWB		
			เรือนวธานี	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2562 - 20 กุมภาพันธ์ 2563)	

หมายเหตุ : /1 ประกันภัยคุ้มครองสำหรับเรือบางลำที่มีความเสี่ยงในกรณีดังกล่าว

4.5 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้อง โกลด์เคียกกัน 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 หรือพิจารณาตามความเหมาะสมของสภาวะตลาดขณะนั้น
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 หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งมีคุณสมบัติและประสบการณ์เหมาะสมในธุรกิจที่บริษัทฯ เข้าลงทุน โดยปราศจากผลประโยชน์ขัดแย้งกับธุรกิจของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมเหล่านั้น ทั้งนี้ ตัวแทนของบริษัทฯ จะต้องบริหารและจัดการธุรกิจของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมตามระเบียบและกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทฯ 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 ซึ่งรวมถึงกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้แต่งตั้งผู้ชำระบัญชี หรือผู้พิทักษ์ทรัพย์ หรือบุคคลใด ๆ อันทำหน้าที่ในการจัดการทรัพย์สินไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนให้แก่เจ้าหนี้ หรือตกเป็นบุคคลล้มละลาย หรืออยู่ในฐานะที่ไม่อาจจะชำระหนี้ได้ คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งอาจบอกเลิกสัญญาได้	สัญญาส่วนใหญ่กำหนดว่า - 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 เป็นผู้สิทธิในการนำเรือ FSU ออกให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันแก่ลูกค้า และเรือ FSU ที่ให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันตามสัญญา

ลักษณะของสัญญา	ระยะเวลา (โดยประมาณ)	การต่ออายุ สัญญา	การเลิกสัญญา	เงื่อนไขที่สำคัญ
				<p>บริการเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดโดยสถาบันการจัดชั้นเรือ (The International Association of Classification Societies: IACS)</p> <ul style="list-style-type: none"> - NSSG จะถือว่าได้รับมอบสินค้าที่ขนส่งเมื่อสินค้าที่ขนส่งได้ถูกส่งผ่านท่อเชื่อม (Connecting flange) จากเรือของลูกค้าไปยังเรือ FSU - NSSG ตกลงจัดให้มีการประกันภัยความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งตลอดระยะเวลาให้บริการเรือดังกล่าว ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการประกันภัยความเสียหายของสินค้า จากภัยอันตรายต่อความชำรุดของสินค้าจากการเดินเรือตามปกติ - ลูกค้ายังคงเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในสินค้าที่ขนส่งตลอดระยะเวลาการขนส่งสินค้า - ลูกค้าตกลงแต่งตั้งผู้ตรวจสอบอิสระเพื่อทำหน้าที่ในการตรวจสอบด้านปริมาณและคุณภาพในการขนถ่ายสินค้า (loading) และการปล่อยสินค้าออก (discharge) โดยลูกค้าจะเป็นผู้รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายสำหรับการแต่งตั้งผู้ตรวจสอบอิสระ - ลูกค้าตกลงเป็นผู้รับผิดชอบภาระการที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่ขนส่งแต่เพียงผู้เดียว - ลูกค้าไม่สามารถโอนสิทธิหน้าที่ หรือนำเรือ FSU ตามสัญญาออกให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทางเรือแก่บุคคลภายนอกอีกทอดหนึ่งได้ เว้นแต่ได้รับความยินยอมจาก NSSG

ลักษณะของสัญญา	ระยะเวลา (โดยประมาณ)	การต่ออายุ สัญญา	การเลิกสัญญา	เงื่อนไขที่สำคัญ
2. สัญญาบริการขนส่งสินค้าทางเรือแบบกำหนดระยะเวลา (Timr Charter)	4 – 6 เดือน	-	<p>สัญญาส่วนใหญ่กำหนดว่า ลูกค้าอาจแสดงเจตนาบอกเลิกสัญญาไปยัง NSSG ในฐานะเจ้าของเรือได้ โดยการส่งหนังสือบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษร หากปรากฏว่าเกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ลูกค้าไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือได้ (Off-hire period) - เรือที่ให้บริการขนส่งตามสัญญาหายไป - เรือที่ให้บริการขนส่งตามสัญญาถูกควบคุมโดยเจ้าหน้าที่อื่นเนื่องมาจากการดำเนินการตามกฎหมาย หรือการกระทำผิดกฎระเบียบ 	<p>สัญญาส่วนใหญ่ระบุสินค้าที่ขนส่ง และระบุพื้นที่ขนส่ง (Trading area) อย่างชัดเจน และกำหนดเรื่องต่างๆ ที่สำคัญดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตลอดระยะเวลาของสัญญา ห้ามมิให้มีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ โครงสร้างเรือ ธงชาติประจำเรือ การลงทะเบียนจัดชั้นเรือ (classification) รวมถึงห้ามเปลี่ยนแปลงบริษัทซึ่งทำหน้าที่จัดการเรือ เว้นแต่ได้รับความยินยอมจากลูกค้า - NSSG มีหน้าที่จัดทำรายงานอุบัติเหตุทางเรือ และทางสิ่งแวดล้อมให้แก่ลูกค้าเป็นรายเดือน - NSSG ต้องตรวจสอบการดำเนินงานต่าง ๆ ภายใต้อาณัติของสัญญาฉบับนี้ เช่น การทำงานของผู้ควบคุมเรือ เจ้าหน้าที่ประจำเรือ หรือลูกเรือว่า เป็นไปตามกฎหมายที่บังคับใช้หรือไม่ โดยการตรวจสอบดังกล่าวให้เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่มีการส่งมอบเรือ และตลอดระยะเวลาการให้บริการขนส่งทางเรือ - NSSG ตกลงว่า สัญญาจ้างงานสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำเรือ และลูกเรือ นั้น เป็นไปตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่บังคับใช้กับเรือ - ลูกค้าอาจนำเรือตามสัญญาออกให้บริการขนส่งแก่บุคคลภายนอกอีกทอดได้ อย่างไรก็ตาม ลูกค้ายังคงมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามสัญญาต่อ NSSG ทั้งนี้ หากลูกค้าต้องการโอนสิทธิตามสัญญากับบุคคลใด ๆ ลูกค้า

ลักษณะของสัญญา	ระยะเวลา (โดยประมาณ)	การต่ออายุ สัญญา	การเลิกสัญญา	เงื่อนไขที่สำคัญ
				จะต้องได้รับความยินยอมจาก NSSG ก่อน
3. สัญญารว่าจ้างตัวแทนในประเทศมาเลเซียเพื่อดำเนินการขออนุญาตเดินเรือในนาม Nathalin Shipping Pte. Ltd. (Ship-to-Ship Transfer License Service Agreement)	2 ปี	คู่สัญญาอาจตกลงต่ออายุสัญญา Ship-to-Ship Transfer License Service Agreement ฉบับนี้ออกไป เมื่อปรากฏว่าตัวแทนในประเทศมาเลเซียได้รับอนุญาตจากหน่วยงานของรัฐในประเทศมาเลเซียให้ประกอบกิจการเดินเรือ FSU ต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง	สัญญาส่วนใหญ่กำหนดว่า - NSSG มีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ โดยส่งหนังสือบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังตัวแทน เมื่อเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง ดังนี้ - หน่วยงานของรัฐในประเทศมาเลเซียที่เกี่ยวข้อง ยกเลิกการอนุญาตให้ตัวแทนประกอบกิจการเรือ FSU ตามสัญญา - ตัวแทนดำเนินการใด ๆ อันเป็นการผิดสัญญา - ตัวแทน มีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ โดยส่งหนังสือบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรไปยัง NSSG เมื่อเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง ดังนี้ - NSSG ผิดนัดไม่ชำระค่าธรรมเนียมในการดำเนินการตามสัญญาตามที่กำหนดไว้ในสัญญา หรือ - NSSG ดำเนินการใด ๆ อันเป็นการผิดสัญญา	- NSSG ตกลงว่าจ้างตัวแทนในประเทศมาเลเซียซึ่งได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการเรือ FSU ในประเทศมาเลเซีย และเป็นผู้ดำเนินการติดต่อหน่วยงานราชการของประเทศมาเลเซียที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ NSSG สามารถเดินเรือขนส่งน้ำมันในประเทศมาเลเซียตามพื้นที่ที่หน่วยงานของรัฐได้ให้อนุญาตไว้ ทั้งนี้ เรือ FSU ซึ่งใช้ในการเดินเรือนั้นเป็นเรือตามที่ NSSG กำหนด - ตัวแทนเป็นผู้ดำเนินการติดต่อขออนุญาตนำเรือเทียบท่าและออกจากท่า และขนสินค้าลงหรือขึ้นจากเรือ (Loading) รวมถึงจัดเตรียมเอกสารเรื่องต่าง ๆ เช่น การศุลกากร, ด้านตรวจอาชีวอนามัย, ด้านตรวจคนเข้าเมือง กับหน่วยงานราชการในประเทศมาเลเซียในนามของ NSSG - ตัวแทนมีหน้าที่ในการให้คำแนะนำทางด้านภาษี หรือกฎหมายท้องถิ่น กับ NSSG - คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายไม่อาจโอนสิทธิ และ/หรือ หน้าที่ ตามสัญญาให้แก่บุคคลภายนอกได้ เว้นแต่ได้รับความยินยอมจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

4.7 สัญญาเงินกู้ที่สำคัญ

สัญญา	สัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อเป็นเงินทุนสำหรับการซื้อเรือ ที่ดินและปรับปรุงอาคาร เพื่อการประกอบธุรกิจของกลุ่มบริษัท
คู่สัญญา	บริษัทฯ และบริษัทย่อย กับธนาคารพาณิชย์
วงเงินกู้ยืมระยะยาวที่สำคัญ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ วงเงินกู้รวม 43.78 ล้านดอลลาร์ และ 982.84 ล้านบาท ครบกำหนดชำระงวดสุดท้าย เดือน พฤศจิกายน 2567

	<ul style="list-style-type: none"> ■ NTL วงเงินกู้รวม 1,233.68 ล้านบาท ครอบคลุมชำระงวดสุดท้ายเดือนกรกฎาคม 2570 ■ SHT วงเงินกู้รวม 26.37 ล้านดอลลาร์ ครอบคลุมชำระงวดสุดท้ายเดือนมีนาคม 2567 ■ บริษัท บิ๊กซี จำกัด วงเงินกู้รวม 436.97 ล้านบาท ครอบคลุมชำระงวดสุดท้ายเดือนมิถุนายน 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 โดยการกู้ยืมหรือค้ำประกันบุคคลใดๆ จนทำให้อัตราส่วนของหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น D/E² (Debt to Equity Ratio) ของผู้กู้ เกินกว่าอัตราส่วนที่กำหนด (อัตราส่วนที่กำหนดแล้วแต่เงินกู้และธนาคาร) อยู่ในช่วงระหว่าง 1.5 – 6.5 เท่า แต่ทั้งนี้ Debt to Equity Ratio จะต้องไม่ต่ำกว่าศูนย์ ทั้งนี้ โดยให้นับรวมเงินกู้ยืมจากกรรมการ/บริษัทที่เกี่ยวข้องและเงินให้ผู้กู้ยืมแก่กิจการ/บริษัทที่เกี่ยวข้องสุทธิ รวมเป็นส่วนของทุนด้วย ■ ในกรณีที่ผู้กู้และโครงการของผู้กู้ไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้ตามกำหนดระยะเวลาหรือไม่สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายก่อสร้าง และค่าดำเนินการอื่น ๆ (Cost Overrun) ให้เป็นไปตามแผนการที่ผู้กู้ได้เสนอไว้ต่อผู้ให้กู้ ผู้กู้จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบลงทุนในส่วนนี้เอง เพื่อให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยไม่มีผลผูกพันในการที่ผู้ให้กู้จะต้องให้การสนับสนุนวงเงินสินเชื่อเพิ่มเติมแก่ผู้กู้อีกแต่อย่างใด ■ ในกรณีที่ผู้กู้ขาดสภาพคล่องในการลงทุนต่อเรือ และ/หรือการชำระคืนเงินกู้ให้แก่ผู้ให้กู้ และ/หรือเกิด Cost Overrun อย่างใดอย่างหนึ่ง ผู้กู้จะต้องจัดหาเงินทุนจากการเพิ่มทุน และ/หรือการกู้ยืมเงินจากกรรมการ หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยกรณีกู้ยืมเงินจากกรรมการ หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ผู้กู้จะต้องไม่ชำระคืนเงินกู้ยืมกรรมการหรือบริษัทในเครือที่เกี่ยวข้อง จนกว่าผู้กู้จะได้ชำระคืนให้แก่ผู้ให้กู้จนครบถ้วน โดยให้คงเงินกู้ยืมกรรมการ หรือบริษัทในเครือที่เกี่ยวข้องไว้เป็นหนี้ลำดับรอง (Subordinated Debt) ■ ผู้กู้จะต้องแจ้งให้สถาบันการเงินทราบเป็นลายลักษณ์อักษรทันที เมื่อเกิดข้อพิพาทหรือคดีใด ๆ ■ ผู้กู้จะต้องแจ้งให้ผู้ให้กู้ทราบล่วงหน้า เมื่อผู้กู้จะจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นของผู้กู้ ทั้งนี้ ผู้กู้สามารถจ่ายเงินปันผลได้ตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้ 1) การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวต้องไม่กระทบต่อความสามารถในการชำระหนี้ของผู้กู้ และ 2) ไม่มีเหตุผิพนัดเกิดขึ้น ผู้กู้ต้องไม่ทำกำไร โอน ขาย ให้เช่า จำหน่าย หรือ ก่อให้เกิดภาระติดพันใด ๆ กับทรัพย์สินที่เป็นหลักประกัน (เรือของแต่ละวงเงินกู้) ของผู้กู้ เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการค้าปกติของผู้กู้ หรือเป็นการจำหน่ายทรัพย์สินที่เสื่อมสภาพอันเนื่องมาจากลักษณะหรือสภาพของทรัพย์สินนั่นเอง ■ ผู้กู้จะต้องโอนสิทธิหนังสือค้ำประกันให้แก่ผู้ให้กู้ ในกรณีที่ผู้กู้เปิดหนังสือค้ำประกันมาให้กับผู้ให้กู้ ภายใน 14 วัน หลังจากเบิกรับเงินกู้ในแต่ละงวด ■ ในกรณีที่ผู้กู้มีการซื้อเรือเพิ่มเติมในโครงการใดก็ตาม ทำหนังสือแจ้งให้ธนาคารทราบล่วงหน้าทุกครั้ง ■ ผู้กู้จะต้องนำเงินรายได้ที่ได้รับจากเรือที่เป็นหลักประกันกับผู้ให้กู้มาฝากเข้าบัญชีเงินฝากของผู้กู้ที่เปิดไว้กับผู้ให้กู้ และมอบสิทธิที่จะถอนเงินจากบัญชีเงินฝากดังกล่าวไว้เป็นประกันในการชำระหนี้กับผู้ให้กู้ หรือยินยอมให้ผู้กู้มีสิทธิหักเงินในบัญชีเงินฝากดังกล่าวมาชำระหนี้แก่ผู้ให้กู้เมื่อหนี้ครบกำหนดชำระได้ทันที (Pledge and Assignment of Accounts) ■ ผู้กู้จะต้องทำประกัน Hull & Machinery (All Risks) และ Protection & Indemnity Insurance รวมทั้งประกันภัยอื่นที่จำเป็น โดยยกผลประโยชน์จากประกันภัยเรือทั้งหมดให้ผู้ให้กู้ ตลอดระยะเวลาการมีผลใช้บังคับของสัญญากู้ยืมเงิน ยกเว้น Protection & Indemnity Insurance ที่ทางบริษัทประกันชำระค่าสินไหมทดแทนให้กับบุคคลที่ 3 แต่ทั้งนี้ หากผู้กู้ให้บริการเดินเรือในพื้นที่เสี่ยง

	<p>ต่อภาวะสงครามและ Privacy ตามประกาศของ Lloyd's Register ผู้กู้จะต้องทำประกันภัย Wars และ Privacy Insurance เพิ่มเติมด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในเรื่องดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ผู้มีอำนาจกระทำการแทน หรืออำนาจของผู้มีอำนาจกระทำการแทนของผู้กู้ หรือ - แก้วหนังสือบริคณห์สนธิ หรือแก้ไขข้อบังคับ หรือตราประทับ <p>ผู้กู้จะต้องแจ้งให้ธนาคารทราบเป็นลายลักษณ์อักษรภายใน 15 วัน นับจากวันเปลี่ยนแปลง พร้อมทั้งแนบเอกสารประกอบการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว</p>
--	--

หมายเหตุ:

1. DSCR คำนวณจาก กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย, ภาษีเงินได้, ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) หาดด้วย (ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระในงวดบัญชีนั้น (CPLTD) รวมดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ทั้งระยะยาวและระยะสั้น)
2. D/E คำนวณจาก (หนี้สินรวม ลบ ด้วยเงินกู้ยืมจากกรรมการ/บริษัทที่เกี่ยวข้อง) หาดด้วย (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	:	ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว ทางเรือให้กับลูกค้าตามความต้องการอย่างครบวงจร รวมถึงการให้บริการเรือขนส่งที่ให้การสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล และการบริหารจัดการเรือ โดยแบ่งเป็น 4 ประเภทธุรกิจหลัก ดังนี้
		1. ธุรกิจเรือขนส่งน้ำมันและปิโตรเคมีเหลว (ธุรกิจเรือขนส่งฯ)
		2. ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมัน (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 2562)
ทุนชำระแล้ว	:	2,500,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,500,000,000 หุ้น (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)
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	1,053,000,000 บาท	10,530,000 หุ้น	100 บาท	1,053,000,000 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	80.00

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	962,000,000 บาท	9,620,000 หุ้น	100 บาท	962,000,000 บาท	51.00 ⁽²⁾
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	240,000,000 บาท	70.00
TOP-NTL Pte. Ltd. (TNLT) 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 นอติคอล 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 ⁽³⁾
บริษัทร่วม						
บริษัท ที.ไอ.เอ็ม. ซิฟ แมนเนจเม้นท์ 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
บริษัท บทด จำกัด (TMN) 3354/50 อาคารมโนรม ชั้น 15 ถนนพระราม 4 แขวงคลองตัน เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110 Tel: (66) 2671 7200 Fax: (66) 2671 5200	บริการขนส่งน้ำมันทางเรือ	666,000,000 บาท	66,600,000 หุ้น	10 บาท	666,000,000 บาท	12.70 ⁽⁴⁾

หมายเหตุ

(1) ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

- (2) บริษัทถือหุ้นทางตรงใน SHT ร้อยละ 51 และถือหุ้นทางอ้อมโดยผ่าน NSSG ร้อยละ 49 ทำให้บริษัทมีสัดส่วนผลประโยชน์สุทธิ (Effective Shareholding) ใน SHT เท่ากับร้อยละ 93.9
- (3) บริษัทถือหุ้นทางตรงใน TNS ร้อยละ 35 และถือหุ้นทางอ้อมโดยผ่าน TST ร้อยละ 30 ทำให้บริษัทมีสัดส่วนผลประโยชน์สุทธิ (Effective Shareholding) ใน OCN เท่ากับร้อยละ 50.0
- (4) บริษัทถือหุ้นทางตรงใน TMN ร้อยละ 12.70 และถือหุ้นทางอ้อมโดยผ่าน NTL TMT และ SHT ร้อยละ 12.16 ทำให้บริษัทมีสัดส่วนผลประโยชน์สุทธิ (Effective Shareholding) ใน TMN เท่ากับร้อยละ 24.67
- (5) บริษัท ออร์ชาร์ด นาวิ จำกัด ได้จดทะเบียนเสร็จการชำระบัญชีต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2562
- (6) บริษัท ศรีไทย แคปปิตอล จำกัด ได้จดทะเบียนเสร็จการชำระบัญชีต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2562

(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 โอสภาเลิศ
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 -