

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 การควบคุมคุณภาพผลิตภัณฑ์ฯ ตามที่ลูกค้ากำหนดโดยไม่ให้มีการปนเปื้อน และไม่ให้คุณสมบัติทางเคมีของผลิตภัณฑ์ฯ ที่ขนส่งเปลี่ยนแปลงไป รวมถึงการขนส่งที่ตรงต่อเวลาอีกด้วย โดยธุรกิจเรือขนส่งฯ แบ่งเป็นธุรกิจเรือขนส่งฯ ในประเทศ และธุรกิจเรือขนส่งฯ ระหว่างประเทศ

2) ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมัน (“ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU”)

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบและน้ำมันเตาแบบลอยน้ำ (Floating Storage Unit, FSU) โดยใช้เรือที่มีถังจัดเก็บสินค้าขนาดใหญ่เป็นสถานที่จัดเก็บ ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ มีหน้าที่ในการเก็บรักษาสินค้าของลูกค้าให้ยังคงคุณภาพ คุณสมบัติ และปริมาณตามที่ลูกค้ากำหนดในระยะเวลาที่ตกลงกันไว้ และยังให้บริการผสมน้ำมันบนเรือตามชนิดน้ำมันที่ลูกค้าต้องการเพื่อกระจายสินค้าต่อไปให้แก่ลูกค้ารายอื่นในภูมิภาค โดยเป็นไปตามกฎข้อบังคับของกฎหมาย

3) ธุรกิจเรือขนส่งที่ให้การสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมกลางทะเล (“ธุรกิจเรือ Offshore”)

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการเรือสนับสนุนงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมทางกลางทะเล แก่ลูกค้า ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทสำรวจและผลิตน้ำมันกลางทะเล โดยเรือขนส่งที่ให้บริการ ได้แก่ เรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบสำหรับแท่นขุดเจาะน้ำมัน (Floating Storage and Offloading Unit, FSO) และเรือขนส่งและที่พักอาศัยสำหรับพนักงานประจำแท่นขุดเจาะน้ำมัน (Accommodation Work Barge, AWB) เป็นต้น

4) ธุรกิจบริหารจัดการเรือ (“ธุรกิจบริหารเรือ”)

การบริหารจัดการเรือ เป็นส่วนสำคัญของการดำเนินธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทฯ โดยมีขอบเขตงานหลักประกอบด้วย การบังคับและการควบคุมการเดินเรือ การจัดหาคนประจำเรือ การจัดการฝึกอบรมให้เป็นไปตามข้อบังคับและกฎระเบียบสากล และดูแลด้านสุขภาพและความปลอดภัยของคนประจำเรือ 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 จะเป็นองค์กรที่สร้างผลตอบแทนที่เป็นธรรมชาติ ตอบสนองกับแผนการลงทุนที่วางไว้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีระบบบริหารจัดการที่มีมาตรฐาน และดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน
- กลุ่มบริษัทฯ จะมุ่งเน้นหลักการทำกับคู่ค้าเชิงธุรกิจที่ดี และยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

วัตถุประสงค์และเป้าหมายการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ

ด้วยความมุ่งมั่นในการประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งทางเรืออย่างครบวงจรของกลุ่มบริษัทฯ เพื่อสร้างผลกำไรอย่างยั่งยืนทั้งที่เป็นรูปธรรมและนามธรรมให้เกิดแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกราย และมีเจตนารมณ์อย่างแรงกล้าที่จะเป็น “ผู้นำการขนส่งพลังงานไทยสู่ความสำเร็จอย่างยั่งยืน” กลุ่มบริษัทฯ จึงตั้งมั่นและทุ่มเทใจในการเป็นส่วนเชื่อมต่อระหว่างทุกภาคส่วนเพื่อร่วมช่วยผลักดันให้ส่วนรวม ชุมชน สังคม ตลอดจนประเทศชาติเจริญก้าวหน้า อันเป็นการสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีแก่คนในสังคมต่อไป

กลยุทธ์ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ

เพื่อการดำเนินงานให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุดอันจะสร้างผลสัมฤทธิ์ที่คุ้มค่าและก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกราย กลุ่มบริษัทฯ ได้กำหนดทิศทางและนโยบายการดำเนินงานเชิงกลยุทธ์ โดยแบ่งเป็น 2 ประเด็นสำคัญ อันได้แก่กลยุทธ์ด้านการให้บริการ และกลยุทธ์ทางการตลาด โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. กลยุทธ์ด้านการให้บริการ

กลุ่มบริษัทฯ มีการวางแผนการให้บริการแก่ลูกค้าในแต่ละประเภทธุรกิจ เพื่อครอบคลุมความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า ทั้งทางด้านคุณภาพด้านการปฏิบัติงานและด้านการให้บริการ โดยมีองค์ประกอบของกลยุทธ์ดังนี้

- (1) กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นการให้บริการแบบครบวงจร (One-stop Service) โดยมีองค์ประกอบการให้บริการ ดังนี้

- มุ่งเน้นการให้บริการด้วยกองเรือที่มีคุณภาพและตอบสนองความต้องการของลูกค้า
- มุ่งเน้นการบริหารเรือด้วยความเชี่ยวชาญบนพื้นฐานของกฎหมาย ข้อกำหนด และกฎข้อบังคับต่าง ๆ
- มุ่งเน้นการควบคุมคุณภาพของการให้บริการอย่างเคร่งครัด เพื่อความปลอดภัยของการปฏิบัติงานบนเรือและสินค้า และส่งสินค้าตรงตามกำหนดเวลาที่ลูกค้าต้องการ

(2) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นสร้างบุคลากรประกอบด้วย คณะผู้บริหาร คณะบุคลากรสนับสนุนการดำเนินงาน และคนประจำเรือ ที่มากด้วยความรู้ ความสามารถ ความเข้าใจ และประสบการณ์ในธุรกิจ กฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

(3) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการรักษาความเป็นผู้นำทางด้านการขนส่งในประเทศด้วยการรักษาการเติบโตของรายได้และปริมาณการขนส่งอย่างต่อเนื่อง มุ่งมั่นพัฒนาการให้บริการและธุรกิจ คัดสรรพนักงานที่มีศักยภาพและประสบการณ์ เพื่อรองรับการเติบโต รักษาพนักงานที่มีผลงานการทำงานที่ดี และหาโอกาสในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งกับบริษัทผู้ค้าน้ำมันในประเทศ

(4) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการขยายธุรกิจและเพิ่มศักยภาพในธุรกิจตลาดต่างประเทศด้วยมาตรฐานการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐานสากลและเป็นที่ยอมรับจากลูกค้าต่างประเทศ

(5) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการดูแลลูกค้าในแบบคู่ค้าธุรกิจระยะยาว (Long-Term Partnership) ด้วยการเตรียมความพร้อมทางด้านทรัพยากรบุคคลและเงินทุนที่จะสามารถเพิ่มความสามารถในการให้บริการและเพิ่มเส้นทางการเดินเรือในภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ตลอดจนดูแลและใส่ใจลูกค้าอย่างใกล้ชิดตลอดระยะเวลาการให้บริการ

(6) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการบริหารต้นทุนในการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพด้วยการวางแผนจัดซื้อวัสดุ อุปกรณ์ และการซ่อมบำรุง รวมถึงมีการประเมินราคาและคุณภาพในการตัดสินใจเลือกคู่ค้าโดยพิจารณาเปรียบเทียบคู่ค้ามากกว่า 2 รายขึ้นไป เพื่อเพิ่มความสามารถในการต่อรองราคา

2. กลยุทธ์ด้านการตลาด

กลุ่มบริษัท มีกลยุทธ์ทางการตลาดในการรักษาและขยายฐานลูกค้า เพื่อสร้างคู่ค้าที่เป็นพันธมิตรทางธุรกิจในระยะยาว และลดความเสี่ยงจากการแข่งขันตัดราคา ดังนี้

(1) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นรักษาเครือข่ายนายหน้า (Broker) ที่มีศักยภาพในการทำหน้าที่จัดหาเรือหรือสินค้าทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันให้แก่กลุ่มบริษัท และเพิ่มประสิทธิภาพในการหาเรือ และหางานใหม่ในตลาดจัดหาเรือขนส่ง เรือ FSU และเรือ Offshore

(2) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการบริหารจัดการในด้านการตลาดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เรือและศักยภาพในการแข่งขัน

(3) กลุ่มบริษัท มุ่งเน้นการสำรวจความพึงพอใจในการให้บริการแก่ลูกค้าเพื่อปรับปรุงการบริการทั้งก่อน ระหว่าง และหลังการขนส่งสินค้า

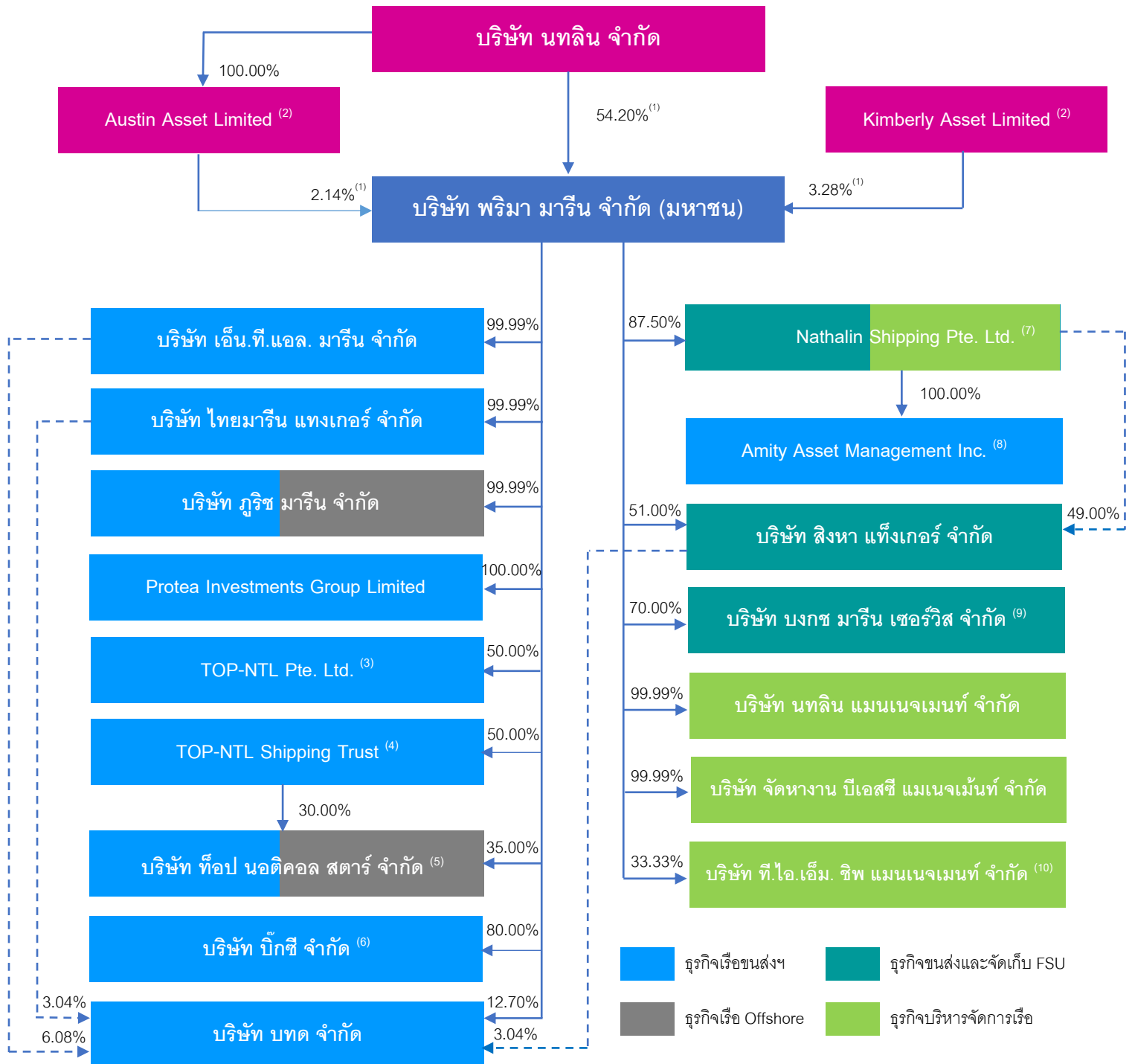
1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

ปี	เหตุการณ์
2561	● 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 และภาระผูกพันที่ต้องชำระอีกจำนวน 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 ● 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
2562	● กลุ่มบริษัทฯ ได้รับมอบเรือต่อใหม่ ขนาด 3,000 DWT จำนวน 5 ลำ (ศรีสุราษฎร์ ศรีไชยา ศรีท่าเพชร ศรีพูนพิน และศรีพุมเรียง ตามลำดับ) และขนาด 5,300 DWT จำนวน 1 ลำ (BS106) ซึ่งเป็นเรือในธุรกิจเรือขนส่งฯ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นตามความต้องการของบริษัทค้าน้ำมันรายใหญ่ในประเทศ ระหว่างเดือนมกราคม – กันยายน 2562 ● กลุ่มบริษัทฯ ซื้อเรือขนาด VLCC ในธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU จำนวน 3 ลำ (Aquarius Star, Crystal Star และ Darin Star ตามลำดับ) เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าในการกักเก็บน้ำมันดิบกัมมะถันต่ำที่เพิ่มขึ้น 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

ปี	เหตุการณ์
	● 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 ของหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วทั้งหมด ของบริษัท 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 ● บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้เป็นบริษัทที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีในระดับ “ดีเลิศ” หรือ 5 ดาว จากโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน ประจำปี 2562 (หรือ CGR 2019) ของ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ● เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2562 บริษัทฯ ได้รับการรับรองเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทย ในการต่อต้านทุจริต (“โครงการ CAC”) จากคณะกรรมการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการ ต่อต้านการทุจริต โดยการรับรองดังกล่าวมีอายุ 3 ปี ● บริษัท ออร์ชาร์ด นาวิ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ดำเนินการชำระบัญชีเพื่อปิดกิจการแล้วเสร็จ เนื่องจากไม่มีการประกอบธุรกิจภายใน ● บริษัท ศรีไทย แคปปิตอล จำกัด ซึ่งเป็นกิจการร่วมค้า ดำเนินการชำระบัญชีเพื่อปิดกิจการแล้วเสร็จ เนื่องจากหมดระยะสัญญาโครงการ
2563	● บริษัท เอ็น.ที.แอล. มารีน จำกัด เพิ่มทุนจดทะเบียนอีกจำนวน 147,000,000 บาท (จากเดิม 1,053,000,000 เป็น 1,200,000,000 บาท) เพื่อรองรับการขยายธุรกิจ ● บริษัท สิงหา แท็งเกอร์ จำกัด เพิ่มทุนจดทะเบียนอีกจำนวน 238,000,000 บาท (จากเดิม 962,000,000 บาท เป็น 1,200,000,000 บาท) เพื่อรองรับการขยายธุรกิจ ● Nathalin Shipping Pte. Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ จัดตั้งบริษัทย่อยในสาธารณรัฐปานามา ชื่อว่า “Amity Asset Management Inc.” ประกอบธุรกิจให้บริการเรือขนส่งน้ำมันทางเรือ ด้วยทุน จดทะเบียน 10,000 ดอลลาร์สหรัฐ เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2563 ● กลุ่มบริษัทฯ รับมอบเรือต่อใหม่ ขนาด 3,000 DWT จำนวน 1 ลำ ชื่อ “ศรีลำพู” ซึ่งเป็นเรือในธุรกิจเรือ ขนส่งฯ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นตามความต้องการของบริษัทค้าน้ำมันรายใหญ่ใน ประเทศ ● บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยในประเทศไทย ชื่อว่า “บริษัท ภูริช มารีน จำกัด” ประกอบธุรกิจให้บริการ เรือขนส่งน้ำมันทางเรือ ด้วยทุนจดทะเบียน 1,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 10,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท

ปี	เหตุการณ์
	- บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้เป็นบริษัทที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีในระดับ “ดีเลิศ” หรือ 5 ดาว เป็นปีที่สองต่อเนื่องกัน (2562 – 2563) จากโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน ประจำปี 2563 (CGR 2020) ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - บริษัท ภูริช มารีเน จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย เข้าทำสัญญาซื้อหุ้นสามัญทั้งหมดของ บริษัท ไทยออยล์ มารีน จำกัด จาก บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) จำนวนทั้งสิ้น 97,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2563

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท



หมายเหตุ

- | | |
|---|--|
| (1) ข้อมูล ณ วันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น วันที่ 27 พฤศจิกายน 2563 | (7) ผู้ถือหุ้นอื่น ๆ ถือหุ้นร้อยละ 12.50 |
| (2) เป็นบริษัทที่จดทะเบียนในเขตปกครองพิเศษฮ่องกง | (8) เป็นบริษัทที่จดทะเบียนในสาธารณรัฐปานามา |
| (3) บริษัท ไทยออยล์มารีน จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 50.00 | (9) บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 30.00 |
| (4) บริษัท ไทยออยล์มารีน จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 50.00 | (10) บริษัท ไทยออยล์มารีน จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 33.33 และ นายพนพล แก้วสุวรรณ ถือหุ้นร้อยละ 33.33 |
| (5) บริษัท ไทยออยล์มารีน จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 35.00 | |
| (6) TWATT Limited ถือหุ้นร้อยละ 20.00 | |

1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

ณ วันที่ 27 พฤศจิกายน 2563 ผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทฯ คือ บริษัท นทลิน จำกัด มีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 54.20 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ และบริษัท นทลิน จำกัด ถือหุ้นผ่าน Austin Asset Limited ในสัดส่วนร้อยละ 2.14 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท นทลิน จำกัด และบริษัทในกลุ่ม ("กลุ่มนทลิน") แบ่งออกเป็น 4 กลุ่มธุรกิจหลัก ได้แก่ กลุ่มธุรกิจขนส่งปิโตรเลียมทางเรือ (2) กลุ่มธุรกิจจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงให้เรือเดินทะเลและงานบริการในเรือ Offshore (3) กลุ่มธุรกิจผลิตไฟฟ้าจากพลังงานทางเลือก (4) กลุ่มธุรกิจการลงทุนเพื่ออนาคต ทั้งนี้ กลุ่มนทลินมีการแบ่งแยกขอบเขตการดำเนินธุรกิจของบริษัทในกลุ่มอย่างชัดเจน โดยมีบริษัทฯ เป็นบริษัทหลัก (Flagship Company) ของกลุ่มธุรกิจขนส่งปิโตรเลียมทางเรือ

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 2561		31 ธันวาคม 2562		31 ธันวาคม 2563	
	รายได้ (ล้านบาท)	ร้อยละ	รายได้ (ล้านบาท)	ร้อยละ	รายได้ (ล้านบาท)	ร้อยละ
1. ธุรกิจเรือขนส่ง	2,254.0	50.3	2,587.9	48.4	2,203.2	37.2
2. ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU	1,395.7	31.2	1,940.9	36.3	3,248.6	54.8
3. ธุรกิจเรือ Offshore	471.8	10.5	491.3	9.2	225.5	3.8
4. ธุรกิจบริหารเรือ	358.2	8.0	326.6	6.1	248.4	4.2
รวม	4,479.7	100.0	5,346.7	100	5,925.7	100

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัทฯ มีกองเรือสำหรับดำเนินธุรกิจ โดยแบ่งตามลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัทในกลุ่มบริษัทฯ ดังนี้

ประเภทเรือ	บริษัทฯ และบริษัทย่อย เป็นเจ้าของ		กิจการร่วมค้า เป็นเจ้าของ		กลุ่มบริษัทฯ จ้างมา*		รวม	
	จำนวน เรือ	DWT	จำนวน เรือ	DWT	จำนวน เรือ	DWT	จำนวน เรือ	DWT
1. เรือขนส่ง								
1.1 เรือขนส่ง								
เรือขนส่งขนาดเล็ก (0 - 20,000 DWT)	30	100,476.96	-	-	-	-	30	100,476.96
เรือขนส่งขนาด Aframax	1	105,996.00	-	-	-	-	1	105,996.00
รวมเรือขนส่งน้ำมัน	31	206,472.96	-	-	-	-	31	206,472.96
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
รวมเรือขนส่งและเรือ FSU	38	2,333,902.96	1	299,930.00	-	-	39	2,633,832.96
2. เรืออื่นๆ								
เรือ AWB	1	13,207.00	-	-	-	-	1	13,207.00

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

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

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

เรือบรรทุกน้ำมันและปิโตรเคมีเหลวของกลุ่มบริษัทฯ จะรับสินค้าจากโรงกลั่นน้ำมัน คลังน้ำมัน หรือท่าเรือต้นทางในประเทศไทยหรือระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นประเทศใกล้เคียง เช่น ประเทศสิงคโปร์ ประเทศเวียดนาม ประเทศกัมพูชา ประเทศมาเลเซีย และประเทศเมียนมาร์ เป็นต้น และไปส่งสินค้าที่คลังน้ำมัน หรือท่าเรือปลายทางในประเทศไทยหรือระหว่างประเทศซึ่งเป็นประเทศใกล้เคียงเช่นเดียวกัน

■ เส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ

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

1.1 ผลิตภัณฑ์ที่กลุ่มบริษัทฯ ขาย

น้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป และปิโตรเคมีเหลว เช่น น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล น้ำมันอากาศยานเจท เอ-1 แอฟทา 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 มีอายุของเรือเฉลี่ยประมาณ 13.7 ปี และกลุ่มเรือขนส่งฯ ระหว่างประเทศ ขนาดน้ำหนักบรรทุกมากกว่า 10,000 DWT ประเภท Aframax ขนาดน้ำหนักบรรทุกระหว่าง 80,000 – 120,000 DWT จำนวน 2 ลำ มีอายุของเรือเฉลี่ยประมาณ 16.5 ปี

ทั้งนี้ ข้อมูลเรือในกลุ่มธุรกิจเรือขนส่งฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีดังนี้

(1) เรือขนส่งในประเทศ

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดบรรทุกสูงสุด (DWT)	อายุเรือ (ปี)
บริษัท เอ็น.ที.แอล. มารีน จำกัด			
1) เรือสิริธนา	ไทย	4,999.42	35
2) เรือศรีนารา	ไทย	4,999.00	28
3) เรือศรีวิภา	ไทย	4,999.00	28
4) เรือศรีบ้านดอน	ไทย	3,138.83	8
5) เรือศรีท่าชนะ	ไทย	2,975.00	8
6) เรือศรีตาปี	ไทย	3,022.00	4
7) เรือศรีศรีษาด	ไทย	4,988.00	3
8) เรือศรีดอนสัก	ไทย	3,020.76	3
9) เรือศรีกาญจนดิษฐ์	ไทย	2,911.00	3
10) เรือสิริพัฒน์	ไทย	3,497.15	20
11) เรือศรีสุราษฎร์	ไทย	3,000.00	2
12) เรือศรีท่าเพชร	ไทย	2,998.20	2
13) เรือศรีไชยา	ไทย	3,066.00	2
14) เรือศรีพุมเรียง	ไทย	2,998.80	2
15) เรือศรีพนพิน	ไทย	2,998.90	2
16) เรือศรีลำพูน	ไทย	2,998.90	2
บริษัท ไทยมารีน แทงเกอร์ จำกัด			
1) เรือภูริมาศ	ไทย	7,099.00	11
บริษัท บิ๊กซี จำกัด			
1) เรือบิ๊กซี 9	ไทย	1,929.00	32
2) เรือบิ๊กซี 10	ไทย	1,830.00	32
3) เรือบิ๊กซี 14	ไทย	2,473.00	29
4) เรือบิ๊กซี 15	ไทย	1,890.00	28
5) เรือบิ๊กซี 17	ไทย	2,412.00	26

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดบรรทุกสูงสุด (DWT)	อายุเรือ (ปี)
6) เรือบิกซี 20	ไทย	1,907.00	26
7) เรือบิกซี 21	ไทย	1,940.00	25
8) เรือบิกซี 101	ไทย	3,200.00	10
9) เรือบิกซี 102	ไทย	2,300.00	6
10) เรือบิกซี 103	ไทย	2,300.00	6
11) เรือบิกซี 104	ไทย	6,400.00	8
12) เรือบิกซี 105	ไทย	3,187.00	3
13) เรือบิกซี 106	ไทย	4,999.00	2
รวมระวางบรรทุก		101,363.03	

(2) เรือขนส่งระหว่างประเทศ

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดบรรทุกสูงสุด (DWT)	อายุเรือ
บริษัท สิงหา แท็งเกอร์ จำกัด			
1) เรือเวเดียน สตาร์	ไทย	105,996.00	15
รวมระวางบรรทุก		105,996.00	

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

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

บริษัทฯ มีนโยบายในการกำหนดอัตราค่าบริการให้บริการขนส่ง ดังนี้

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

2.3 การแข่งขันในอุตสาหกรรม

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

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

2.2 ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมัน ("ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU")

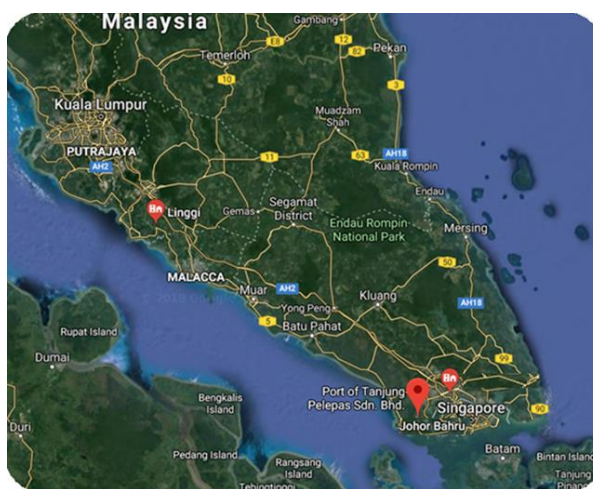
1. ลักษณะการให้บริการ

กลุ่มบริษัทฯ ให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบและน้ำมันเตาแบบลอยน้ำ (Floating Storage Unit, FSU) โดยให้เช่าถึง จัดเก็บ และขนส่งสินค้าในเรือ FSU ซึ่งปรับปรุงจากเรือขนาด Very Large Crude Carrier (VLCC) หรือมีขนาดระวางบรรทุก 160,000 – 320,000 DWT ให้มีถังจัดเก็บสินค้ารูปสี่เหลี่ยมขนาดใหญ่จำนวน 15 – 17 ถังต่อลำ เป็นสถานที่จัดเก็บและผสมน้ำมันตามความต้องการของลูกค้า แบ่งออกเป็นการให้เช่าถึงจัดเก็บแบบเหมาลำและการให้เช่าถึงจัดเก็บ

แบบบางส่วน (บางถัง) ซึ่งมีบริการ 3 ประเภท ได้แก่ 1) บริการจัดเก็บอย่างเดียว 2) บริการผสมน้ำมัน โดยวิธี Air Agitation และ Internal Tank Transfer 3) ให้บริการอุ่นน้ำมัน (Heating)

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ สามารถขนส่งและจัดเก็บสินค้าแบบลอยน้ำได้ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยในปี 2563 เรือ FSU ของกลุ่มบริษัทฯ จอดอยู่บริเวณ Tanjung Pelapas ประเทศมาเลเซีย จำนวน 6 ลำ ให้บริการจัดเก็บและผสมน้ำมันเตากำมะดันต่ำไม่เกินร้อยละ 0.5 โดยน้ำหนัก หรือ Low Sulphur Fuel Oil และจอดอยู่ที่บริเวณ Linggi ประเทศมาเลเซีย จำนวน 1 ลำ ให้บริการจัดเก็บและผสมน้ำมันดิบ นอกจากนี้ ยังมีเรือ FSU อีก 1 ลำ จอดอยู่บริเวณหลังเกาะสีชัง อำเภอเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี ให้บริการจัดเก็บและผสมน้ำมันดิบอีกด้วย

บริเวณปฏิบัติงานของเรือ FSU ณ ประเทศมาเลเซีย



1.1 ผลิตรภัณฑ์ ที่กลุ่มบริษัทฯ บริการขนส่งและจัดเก็บ

น้ำมันดิบและน้ำมันเตา

1.2 รูปแบบสัญญาการให้บริการจัดเก็บ

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

1.3 เรือที่ใช้ในการขนส่งและจัดเก็บ

กลุ่มบริษัทฯ จะจัดหาเรือ FSU ที่เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้า โดยคำนึงถึงลักษณะและคุณสมบัติของสินค้าที่จัดเก็บ ปริมาณสินค้าที่ลูกค้าต้องการจะจัดเก็บ และระยะเวลาที่ลูกค้าต้องการจะจัดเก็บสินค้า โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัทฯ มีเรือ FSU ให้บริการทั้งหมด 8 ลำ และมีอายุเฉลี่ย 21.9 ปี

ตารางแสดงข้อมูลเรือในกลุ่มธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ของกลุ่มบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดบรรทุกสูงสุด (DWT)	อายุเรือ
บริษัท พริมา มารีน จำกัด (มหาชน)			
1) เรือเอ็นเนอจิ สตาร์	ไทย	309,966.00	23
2) เรืออะควาเรียส สตาร์	ไทย	298,641.00	19

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดบรรทุกสูงสุด (DWT)	อายุเรือ
3) เรือคริสตัล สตาร์	ไทย	298,570.00	20
4) เรือดาวัน สตาร์	ไทย	299,700.00	26
บริษัท สิงหา แท็งเกอร์ จำกัด			
1) เรือเกรซ สตาร์	ไทย	312,638	19
2) เรือจูบิลี สตาร์	ไทย	309,892	24
บริษัท บงกช มารีน จำกัด			
1) เรือบงกช สตาร์	ไทย	299,930	23
Amity Asset Management Inc.			
1) เรือฟอร์จูน สตาร์	ไทย	298,023.00	21
รวมระวางบรรทุก		2,427,360.00	

2. การตลาดและการแข่งขัน

2.1 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มโรงงานและบริษัทค้าน้ำมันทั้งในและต่างประเทศ

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 โดยบริษัทน้ำมันต่างประเทศเหล่านั้นจะกระจายสินค้าต่อไปในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นหลัก

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 โดยมีเรือที่ให้บริการ ได้แก่ เรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบสำหรับแท่นขุดเจาะน้ำมัน (Floating Storage and Offloading Unit, FSO) (“เรือ FSO”) และเรือขนส่งและที่พัก (Accommodation Work Barge, AWB)

1.1 เรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบสำหรับแท่นขุดเจาะน้ำมัน (“ธุรกิจเรือ FSO”)

กลุ่มบริษัทฯ ขนส่งและจัดเก็บน้ำมันดิบโดยใช้เรือที่มีลักษณะเป็นถังเก็บน้ำมันดิบขนาดใหญ่และมีเครื่องมือในการสนับสนุนการถ่ายเทน้ำมันดิบจากแท่นขุดเจาะน้ำมันกลางทะเลโดยตรง ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ มีหน้าที่ในการรองรับและเก็บรักษาน้ำมันดิบของลูกค้าจากแท่นขุดเจาะน้ำมันและรอการถ่ายน้ำมันไปสู่เรือขนาดเล็กเพื่อขนส่งไปยังโรงกลั่นน้ำมัน

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือ FSO ขนาด Aframax สำหรับให้บริการลูกค้าจำนวน 2 ลำ มีขนาดระวางบรรทุกสูงสุดจำนวน 191,754 DWT อายุเฉลี่ยประมาณ 25 ปี ตามตารางดังต่อไปนี้

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	ขนาดน้ำหนักบรรทุก (DWT)	อายุเรือ
บริษัท พรินา มารีน จำกัด (มหาชน)			
เรือศรีราชา อีเกิล	ไทย	94,999.00	24
บริษัท ท็อป นोटิคอล สตาร์ จำกัด			
เรือเข้าเทิร์น เพิร์ล	ไทย	96,755.00	26
รวมระวางบรรทุก		191,754.00	

สัญญาในการขนส่งและกักเก็บโดยใช้เรือ FSO จะเป็นสัญญาแบบ TC โดยปัจจุบันมีอายุสัญญาเฉลี่ย 5 ปี เนื่องจากลูกค้ามีความจำเป็นต้องควบคุมเรือ FSO ไว้ตลอดเวลาเพื่อรองรับการปฏิบัติงานขุดเจาะน้ำมันอย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ดี กลุ่มบริษัทฯ ได้ขายเรือ FSO ทั้ง 2 ลำในไตรมาส 2 และ 3 ของปี 2563 ตามลำดับ เนื่องจากเรือทั้ง 2 ลำมีอายุการใช้งานค่อนข้างมาก และถึงรอบการซ่อมบำรุงซึ่งไม่คุ้มค่าใช้จ่าย ทำให้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัทฯ ไม่มีเรือ FSO ให้บริการ

1.2 เรือขนส่งและที่พักอาศัยสำหรับพนักงานประจำแท่นขุดเจาะน้ำมันปิโตรเลียม (Accommodation Work Barge)

กลุ่มบริษัทฯ มีเรือขนส่งและที่พักอาศัยเพื่อให้พนักงานประจำบนแท่นขุดเจาะของบริษัทสำรวจและผลิตปิโตรเลียมพักอาศัยระหว่างปฏิบัติงานบนแท่นขุดเจาะน้ำมัน โดยเรือที่พักจะจอดเรืออยู่บริเวณใกล้แท่นขุดเจาะน้ำมันของลูกค้า เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่พนักงานประจำบนแท่นขุดเจาะน้ำมัน ทั้งด้านที่พักอาศัย ด้านเสบียง และด้านการพยาบาล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัทฯ มีเรือที่พักให้บริการจำนวน 1 ลำ ที่สามารถรองรับพนักงานที่ปฏิบัติงานประจำแท่นขุดเจาะน้ำมันกลางทะเลได้จำนวน 300 คน โดยประกอบไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่จำเป็นในชีวิตประจำวัน เช่น ห้องครัว ห้องรับประทานอาหาร ห้องสันทนาการ เป็นต้น

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

โดยสัญญาในการบริการธุรกิจเรือที่พัก จะเป็นสัญญาเช่าแบบ TC โดยปัจจุบันมีอายุสัญญา 7 เดือน เนื่องจากเรือต้องประจำที่บริเวณแท่นขุดเจาะน้ำมันตลอดเวลาสำหรับเป็นที่พักอาศัยของพนักงานประจำแท่นขุดเจาะน้ำมัน

2. การตลาดและการแข่งขัน

2.1 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของกลุ่มบริษัทฯ ในธุรกิจเรือ Offshore คือ กลุ่มบริษัทสำรวจและผลิตน้ำมันดิบในทะเล ซึ่งมีการปฏิบัติงานการสำรวจและผลิตน้ำมันดิบกลางทะเลภายในประเทศไทย

2.2 นโยบายกำหนดราคา

กลุ่มบริษัทฯ กำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสมกับลูกค้า โดยพิจารณาจากรูปแบบการให้บริการและเงื่อนไขของบริการ ทั้งนี้ ปัจจัยสำคัญที่นำมาพิจารณาการคิดค่าบริการได้แก่ ประเภทสินค้า ขนาดของเรือ ประเภทของเรือ เส้นทาง การขนส่งและจัดเก็บ และระยะเวลาการให้บริการ

กลุ่มบริษัทฯ จะคิดค่าบริการแบ่งตามการประเภทการให้บริการ ดังนี้

ประเภทการให้บริการ	การคิดค่าบริการ
การให้บริการเรือ Offshore	คิดค่าบริการแบบเหมาลำตามระยะเวลา (Time Charter)

บริษัทฯ มีนโยบายกำหนดราคา ดังนี้

- กำหนดตามราคาต้นทุนบวกอัตรากำไรขั้นต้นที่เหมาะสม (Cost Plus Method) และเป็นไปตามภาวะอุปสงค์และอุปทานของตลาด โดยจะกำหนดให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันได้

- กำหนดราคาเทียบกับคู่แข่งและราคาตลาด โดยจะคำนึงถึงต้นทุนที่แท้จริง

ทั้งนี้ บริษัทฯ จะพิจารณาการกำหนดราคาจากความต้องการของลูกค้า และภาวะการแข่งขันของตลาดควบคู่กันไป

2.3 การแข่งขันในอุตสาหกรรม

ในอุตสาหกรรมเรือ Offshore มีผู้ประกอบการอยู่จำนวนน้อยรายเนื่องจากเป็นธุรกิจที่จำเป็นต้องใช้เงินลงทุนที่สูงมากในการดำเนินการ ได้แก่ การลงทุนในตัวเรือและอุปกรณ์ทางเรือ ค่าใช้จ่ายประกันภัย เป็นต้น และต้องอาศัยประสบการณ์และความเชี่ยวชาญให้การบริหารจัดการเรืออีกด้วย

2.4 ธุรกิจบริหารจัดการเรือ (“ธุรกิจบริหารเรือ”)

1. ลักษณะการให้บริการ

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

1.1 การให้บริการบริหารจัดการด้านเทคนิค (Technical Management)

กลุ่มบริษัทฯ ในฐานะผู้บริหารเรือจะกำกับและดูแลเรือให้มีคุณสมบัติตรงตามกฎระเบียบของหน่วยงานในประเทศ และองค์ระหว่างประเทศเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี โดยดำเนินงานหลัก ๆ ดังนี้

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

1.2 การบริหารจัดการด้านคนประจำเรือ (Crew Management)

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

- คัดสรรบุคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับตำแหน่งงาน ขนาดเรือ และเขตการเดินเรือ โดยให้มีเอกสารหนังสือรับรองของคนประจำเรือตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด

- กำกับดูแลให้คนประจำเรือทำงานด้วยความปลอดภัย และปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับการใช้สารเสพติดและการดื่มแอลกอฮอล์อย่างเคร่งครัด
- บริหารจัดการเงินเดือน ค่าตอบแทนอื่น ๆ และสวัสดิการ สำหรับคนประจำเรือตามระเบียบที่บริษัทฯ กำหนด และประสานงานการฝึกอบรมที่จำเป็นให้แก่คนประจำเรือ
- พัฒนาคคนประจำเรือให้มีความรู้ความสามารถเพียงพอต่อการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- 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)
Nathalin Shipping Pte Ltd. (“NSSG”)	จัดตั้งที่ประเทศสิงคโปร์ เพื่อดำเนินธุรกิจขนส่งฯ บริหารเรือ และบริการจัดเก็บน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป แก่ลูกค้าต่างประเทศ
บริษัท ที.ไอ.เอ็ม. ชิพ แมนเนจเม้นท์ จำกัด (“TIM”)	เป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจบริหารเรือ โดยครอบคลุมทั้งเรือขนาดเล็ก และขนาดใหญ่ รวมถึงเรือรับส่งพนักงาน (Crew Boat) ภายในประเทศและต่างประเทศ

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 2563 กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นในการดำเนินธุรกิจบริหารเรือให้แก่เรือของกลุ่มบริษัทฯ เพื่อรองรับการปรับขยายกองเรือที่เพิ่มขึ้นตามแผนการลงทุนประจำปี

การกำหนดผลิตภัณฑ์และบริการ

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 ท่าเรือต้นทางและปลายทาง วันและเวลาที่ลูกค้าต้องการให้ขนส่ง เป็นต้น และสำหรับบริการจัดเก็บ ลูกค้าจะส่งรายละเอียดที่สำคัญ เช่น ประเภทสินค้าและปริมาณ น้ำหนักหรือบริเวณที่ต้องการจอดเรือ และระยะเวลาที่ต้องการใช้บริการ เป็นต้น โดยกลุ่มบริษัทฯ มีวิธีในการจัดหาเรือ 3 รูปแบบ ได้แก่ 1) การซื้อเรือมือสอง 2) การต่อเรือใหม่ และ 3) การจ้างเรือจากภายนอกกลุ่มบริษัทฯ (เฉพาะเรือขนส่ง)

2.1 การซื้อเรือมือสอง

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

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

ทั้งนี้ นายหน้าซื้อขายเรือมีจำนวนมากในอุตสาหกรรม จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องทำสัญญาการจัดหาเรือกับตัวแทนเฉพาะราย เนื่องจากสามารถเปรียบเทียบ ราคา คุณสมบัติของเรือ และเงื่อนไขการชำระเงินเพื่อให้ได้เงื่อนไขที่ดีที่สุดและคุ้มค่าที่สุด

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 เพื่อให้ได้เงื่อนไขที่ดีและคุ้มค่าที่สุดต่อการลงทุนมากที่สุด

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 โดยให้เรือทุกลำปรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันสูง (High Sulphur Fuel Oil) เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ (Low Sulphur Fuel Oil) หรือติดตั้งระบบกำจัดอากาศเสีย (Scrubber) เพื่อลดมลภาวะทางอากาศและบรรเทาภาวะเรือนกระจกที่ส่งผลให้อุณหภูมิโลกสูงขึ้นนั้น กลุ่มบริษัท ตัดสินใจปรับใช้น้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำแทนการติดตั้งระบบกำจัดอากาศเสีย เนื่องจากใช้เงินลงทุนที่ต่ำกว่า โดยในปี 2563 กลุ่มบริษัท ปรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันสูงเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำกับเรือทุกลำในทุกกลุ่มธุรกิจที่ให้บริการในเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัท จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ (Low Sulphur Fuel Oil) ผ่านผู้ค้าน้ำมัน (Supplier) ในต่างประเทศ และมีการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงบริเวณท่าเรือขนส่งสินค้าปลายทาง

4. การจัดหาคนประจำเรือ

การจัดหาคนประจำเรือเป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือที่กำหนดโดยหน่วยงานต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด เช่น องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization; IMO) และหน่วยงานราชการที่กำกับดูแลการเดินเรือและท่าเรือ เป็นต้น โดยกลุ่มบริษัท จัดหาและคัดสรรบุคลากรและคนประจำเรือผ่านทางช่องทางต่าง ๆ ได้แก่ แจ้งข่าวสารการรับสมัครงานผ่านศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และโรงเรียนการเดินเรือต่าง ๆ เช่น วิทยาลัยเทคโนโลยีทางทะเลแห่งเอเชีย Maritime School เป็นต้น หรือแจ้งผ่านวารสารที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ และแจ้งผ่านพนักงานของกลุ่มบริษัท เว็บไซต์และทางสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) เช่น เฟสบุ๊ก (Facebook) และไลน์ (Line) เป็นต้น โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกที่สำคัญ เช่น

- ผ่านการอบรมหลักสูตรที่อนุมัติโดยกรมเจ้าท่า หรือหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับการเดินเรือสากลที่เกี่ยวข้อง

- ได้รับใบอนุญาตหรือประกาศนียบัตรที่ออกโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ควรมีประสบการณ์ในการทำงานที่มีความเกี่ยวข้องกับตำแหน่งที่สมัครไม่น้อยกว่า 2 ปี
- มีความสามารถด้านภาษาอังกฤษ (สำหรับตำแหน่งนายเรือและนายประจำเรือ)
- ผ่านการทดสอบความรู้ และผ่านการสัมภาษณ์จากผู้บังคับบัญชา

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท กำหนดให้มีการอบรมที่จัดโดยบุคลากรภายในกลุ่มบริษัท และวิทยากรจากภายนอก 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

การวางแผนการซ่อมบำรุงเรือของกลุ่มบริษัท 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 โดยกลุ่มบริษัท มีทีมซ่อมบำรุงเป็นพนักงานของกลุ่มบริษัท เอง รวมทั้งมีการว่าจ้างผู้รับเหมาที่อยู่ในรายชื่อผู้จัดหาและผู้ให้บริการที่ได้รับอนุมัติ (Approved Vendor List) ของกลุ่มบริษัท

สำหรับเรือที่มีอายุไม่เกิน 5 ปี การซ่อมบำรุงเชิงป้องกันสามารถทำได้โดยการตรวจสอบสภาพตัวเรือใต้แนวน้ำ (Under water survey) แทนการเข้าอู่ในช่วง 30 เดือนแรก ซึ่งใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ 5 – 7 วัน

5.2 การเข้าอู่แห้ง (Dry Docking)

โดยปกติเรือจะมีการเข้าอู่แห้งหรือการซ่อมเรือครั้งใหญ่ทุก 5 ปี ขึ้นอยู่กับอายุของเรือ ซึ่งมักสอดคล้องกับระยะเวลาโครงการที่ตกลงกับลูกค้าเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างราบรื่น โดยเป็นการตรวจสอบโครงสร้างหลักของตัวเรือ และระบบต่าง ๆ บนเรือ เช่น ระบบเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเรือ ระบบไฟฟ้าและแสงสว่างภายในเรือ ระบบการติดต่อสื่อสาร ระบบควบคุมการเดินเรือ ระบบท่อและเครื่องมือในการรับส่งสินค้าและถังบรรจุสินค้า และระบบความปลอดภัยในเรือ เป็นต้น ทั้งนี้ การขึ้นอู่แห้ง (Dry Dock) แต่ละครั้งใช้เวลาในการดำเนินการตั้งแต่นำเรือขึ้นจากทะเลจนนำเรือกลับลงสู่ทะเลประมาณ 3 – 8 สัปดาห์ขึ้นอยู่กับอายุและขนาดระวางบรรทุกของเรือ

ในการนำเรือขึ้นอู่แห้ง (Dry Dock) แต่ละครั้ง กลุ่มบริษัท จะมีการวางแผนล่วงหน้าเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อ การให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าของกลุ่มบริษัท ทั้งนี้ อู่เรือที่ใช้บริการเป็นประจำมีประมาณ 4 – 5 ราย ซึ่งเป็นอู่เรือที่มีมาตรฐานในการให้บริการและมีอัตราค่าบริการที่เหมาะสม รวมทั้งสามารถรองรับการขึ้นอู่แห้ง (Dry Dock) พร้อมกันได้หลายลำจึงทำให้ไม่มีผลกระทบต่อการทำงาน

ภาวะอุตสาหกรรมน้ำมัน และการขนส่งและจัดเก็บน้ำมัน

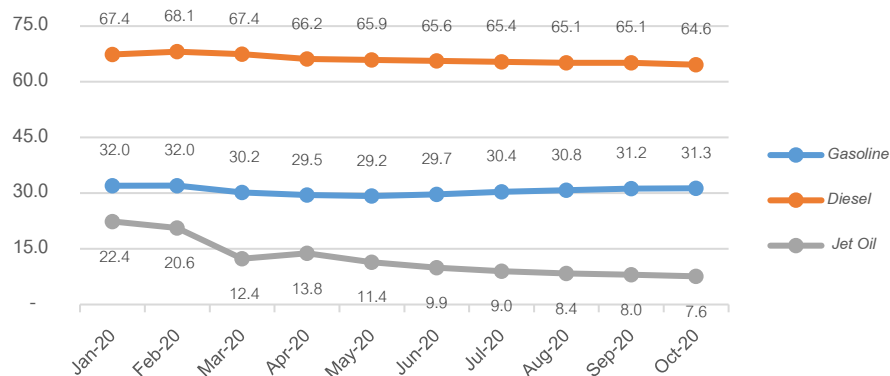
ภาพรวมการใช้น้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย

ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2563 ปริมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทยได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 เนื่องจากมาตรการป้องกันและควบคุมโรคอย่างเข้มงวดของรัฐบาลที่มีการควบคุมการเดินทาง

ข้ามจังหวัด ตลอดจนการจำกัดการเดินทางโดยอากาศยานบางเส้นทาง ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ส่งผลให้ความต้องการบริโภคน้ำมัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำมันอากาศยาน (JET A1) ลดลงอย่างมาก

ในขณะนี้ช่วงครึ่งหลังของปี 2563 ความต้องการใช้น้ำมันมีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เริ่มกลับมาฟื้นตัว หลังจากการเริ่มผ่อนคลายมาตรการควบคุมโรค COVID-19 ส่งผลให้ปริมาณความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูป โดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำมัน Gasoline เริ่มกลับเข้าสู่ภาวะปกติ อย่างไรก็ตามปริมาณความต้องการใช้น้ำมันอากาศยานยังคงอยู่ระดับต่ำ ในขณะที่ปริมาณการใช้น้ำมันโดยรวมยังคงมีความเสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบจากการระบาดของ COVID-19 ระลอกใหม่

ปริมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูปในประเทศ ตั้งแต่ ม.ค. - ต.ค. 2563



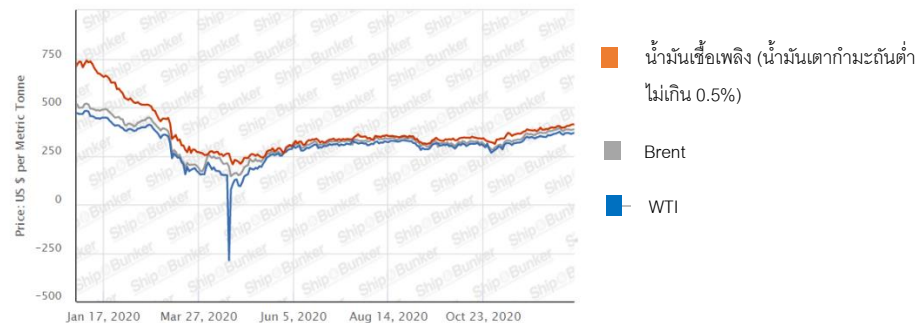
ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน

ราคาน้ำมันดิบ

สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลกระทบทุกมิติในระบบเศรษฐกิจ เนื่องจากการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศเพื่อป้องกันและควบคุมโรค ส่งผลให้ปริมาณความต้องการบริโภคน้ำมันลดลงทั่วโลก จึงเกิดภาวะอุปทานส่วนเกิน ส่งผลให้ราคาซื้อ-ขายน้ำมันดิบในตลาดปรับตัวลดลงด้วยเช่นกัน

การปรับตัวลดลงของราคาน้ำมันดิบยังเป็นโอกาสให้บริษัทค้าน้ำมันเพื่อเก็งกำไรกักเก็บน้ำมันไว้ขายต่อในอนาคต ซึ่งทำให้ความต้องการใช้เรือ FSU ในการกักเก็บน้ำมันเพิ่มสูงขึ้น ตลอดจนทำให้ค่าบริการเรือ FSU ในตลาดปรับตัวเพิ่มขึ้นด้วย เช่นกัน นอกจากนี้ ราคาน้ำมันที่อยู่ในระดับต่ำยังส่งผลเชิงบวกต่อต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในส่วนการปฏิบัติงานของธุรกิจเรือ FSU อีกด้วย

ราคาน้ำมันเตาที่ใช้เป็นเชื้อเพลิง และราคาน้ำมันดิบ Brent และ WTI ปี 2563



ที่มา : www.shipandbunker.com

ใบอนุญาตประกอบธุรกิจ

กลุ่มบริษัทฯ มีใบอนุญาตสำหรับประกอบธุรกิจภายในประเทศ และต่างประเทศ ดังต่อไปนี้

1. ใบอนุญาตสำหรับประกอบธุรกิจภายในประเทศ

ใบอนุญาต	ผู้ออกใบอนุญาต	วันที่ออก	บริษัทที่ได้รับ
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12	กรมธุรกิจพลังงาน	4 ต.ค. 2560	บริษัทฯ
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12	กรมทะเบียนการค้า	28 พ.ค. 2544	บริษัท เอ็น.ที.แอล. มารีน จำกัด
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12	กรมทะเบียนการค้า	11 พ.ย. 2551	บริษัท ไทยมารีน แทงเกอร์ จำกัด
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12	กรมธุรกิจพลังงาน	13 ธ.ค. 2556	บริษัท ท็อป นอติคอล สตาร์ จำกัด
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12	กรมธุรกิจพลังงาน	8 มิ.ย. 2558	บริษัท สิงหา แท็งเกอร์ จำกัด
ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12	กรมธุรกิจพลังงาน	28 พ.ค. 2544	บริษัท เอ็น.ที.แอล. มารีน จำกัด

2. ใบอนุญาตสำหรับประกอบธุรกิจในประเทศมาเลเซีย

ใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ในประเทศมาเลเซียมี 2 ประเภท ได้แก่

1) ใบอนุญาต Domestic Shipping License (“DSL”)

ใบอนุญาต DSL เป็นใบอนุญาตสำหรับบริษัทที่ประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศมาเลเซีย โดยเรือที่ไม่ใช่เรือธงมาเลเซีย ต้องยื่นขอใบอนุญาตต่อสมาคมเจ้าของเรือแห่งประเทศไทย (Malaysia Shipowners’ Association, “MASA”) และ Domestic Shipping Licensing Board เพื่อได้รับใบอนุญาต DSL ซึ่งมีระยะเวลา 3 เดือนและสามารถต่ออายุโดยไม่มีจำกัดจำนวนครั้ง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัทฯ มีใบอนุญาต DSL สำหรับดำเนินการเรือ FSU ทุกลำ

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

ใบอนุญาต STS Approval เป็นใบอนุญาตสำหรับการดำเนินการส่ง-รับสินค้ากลางทะเลในประเทศมาเลเซีย โดยใบอนุญาต STS Approval ของกลุ่มบริษัทฯ มีกำหนดเวลาระหว่าง 6 เดือน ถึง 5 ปี โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 การดำเนินการส่ง-รับสินค้ากลางทะเลสำหรับเรือ FSU ทุกลำของกลุ่มบริษัทฯ มีใบอนุญาต STS Approval

สิทธิและประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน

กลุ่มบริษัทฯ ได้รับการส่งเสริมการลงทุนใน 3 ประเภทกิจการ ได้แก่ (1) ประเภทกิจการขนส่งมวลชนและสินค้าขนาดใหญ่ (2) กิจการสาธารณูปโภคและบริการพื้นฐาน (3) กิจการขนส่งทางเรือ จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (The Board of Investment of Thailand “BOI”) โดยได้รับสิทธิประโยชน์หลักที่สำคัญคือ

- ตามมาตรา 25 ได้รับสิทธิในการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการ คู่สมรส และบุคคลที่อยู่ในอุปการะของบุคคลดังกล่าวเข้ามาในราชอาณาจักรตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาให้อยู่ในราชอาณาจักรเท่าที่

คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร

- ตามมาตรา 26 ให้คนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรตามมาตรา 25 ได้รับอนุญาตทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร
- ตามมาตรา 28 ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ
- ตามมาตรา 31 วรรคหนึ่ง ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุน ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนมีกำหนดเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ
- ตามมาตรา 34 ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามมาตรา 31 ไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่กลุ่มบริษัท ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัท ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ดังนี้

บริษัทที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน	ชื่อเรือ	เลขที่บัตรส่งเสริม	วันที่อนุมัติบัตรส่งเสริม	ระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษี (ปี)
บริษัท พรินา มารีน จำกัด (มหาชน)	เรือเอ็นเนอจี สตาร์	59-1108-0-00-1-2	26 ส.ค. 2559	5
	เรืออะแควเรียส สตาร์	62-0209-1-00-1-0	28 ก.พ. 2562	8
	เรือคริสตัล สตาร์	62-0547-1-00-1-0	30 พ.ค. 2562	8
	เรือดารีนา สตาร์	62-0784-1-00-1-0	22 ก.ค. 2562	8
บริษัท เอ็น.ที.แอล. มารีน จำกัด	เรือศรีนารา	2139(2)/2556	14 ส.ค. 2556	8
	เรือศรีภูเก็ต	1966(2)/2557	8 ส.ค. 2557	8
	เรือศรีตาปี	1264(2)/2558	10 มี.ค. 2558	8
	เรือศรีกาญจนดิษฐ์	1265(2)/2558	10 มี.ค. 2558	8
	เรือศรีสุราษฎร์	1266(2)/2558	10 มี.ค. 2558	8
	เรือศรีดอนสัก	1267(2)/2558	10 มี.ค. 2558	8
	เรือศรีศรีษาด	60-0241-1-00-1-0	23 ก.พ. 2560	8
	เรือสิริพัฒน์	61-0952-1-00-1-0	8 ส.ค. 2561	8
	เรือศรีไชยา	62-0104-1-00-1-0	4 ก.พ. 2562	8
	เรือศรีท่าเพชร	62-0170-1-00-1-0	15 ก.พ. 2562	8
	เรือศรีพุมเรียง	62-0521-1-00-1-0	23 พ.ค. 2562	8
	เรือวิพูนพิน	62-0522-1-00-1-0	23 พ.ค. 2562	8
	เรือศรีลำพู	63-0595-1-00-1-0	5 มิ.ย. 2563	8

บริษัทที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน	ชื่อเรือ	เลขที่บัตรส่งเสริม	วันที่อนุมัติบัตรส่งเสริม	ระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษี (ปี)
บริษัท สิงหา แท็งเกอร์ จำกัด	เรือจูบิลี สตาร์	1151(2)/2558	3 ก.พ. 2558	8
	เรือเรเดียน สตาร์	59-0519-1-00-1-0	19 เม.ย. 2559	8
	เรือเกรซ สตาร์	59-1463-1-00-1-0	9 พ.ย. 2559	8
บริษัท บงกช มารีน เซอร์วิส จำกัด	เรือบงกช สตาร์	60-0038-1-00-1-0	12 ม.ค. 2560	8

รางวัลและมาตรฐานที่ได้รับ

กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นในการพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้าและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันและการจัดหาลูกค้าของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งทำให้กลุ่มบริษัทฯ ผ่านการรับรองมาตรฐานจากองค์กรทั้งในและต่างประเทศ และได้รับรางวัลจากทั้งภาครัฐ และเอกชนมากมาย ดังต่อไปนี้

ปี	รางวัลและมาตรฐานที่ได้รับ
2561	- รางวัลดีเด่นด้านความปลอดภัย (IESG Safety Awards) ประจำปี 2561 ได้แก่ เรือศรีบ้านดอน และเรือศรีท่าทอง - รางวัลจากท่า SPRC เรือวิ่งครบ 500 เที่ยว โดยไม่เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ เรือศรีท่าชนะ - รางวัลจากท่า PTTGC เรือวิ่งครบ 400 เที่ยว โดยไม่เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ เรือศรีท่าทอง - รางวัล Ship Owner of the Year โดยบริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด - รางวัล Best Performance โดยบริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด - รางวัล Best Vessel โดยบริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
2562	- 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 เรือศรีภูเก็ท - รางวัลดีเด่นด้านความปลอดภัย (IESG Safety Awards) ประจำปี 2562 จำนวน 5 รางวัล ได้แก่ เรือศรีไชยา ศรีนารา ศรีตาปี ศรีท่าทอง และ Southern Pearl จากสมาคมอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของกลุ่มอุตสาหกรรมน้ำมัน

ปี	รางวัลและมาตรฐานที่ได้รับ
2563	■ รางวัลจากท่า SPRC เรือวิ่งครบ 50 เที่ยว โดยไม่เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ เรือศรีภูเก็ต เรือศรีไชยา เรือศรีท่าเพชร ■ รางวัลจากท่า SPRC เรือวิ่งครบ 300 เที่ยว โดยไม่เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ เรือศรีตาปี เรือศรีกระบี่ ■ รางวัลดีเด่นด้านความปลอดภัย (IESG Safety Awards) จากสมาคมอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของกลุ่มอุตสาหกรรมน้ำมัน ประจำปี 2563 จำนวน 3 รางวัล ได้แก่ เรือศรีท่าทอง เรือศรีกระบี่ และเรือศรีตาปี

3. ปัจจัยความเสี่ยง



1. ความเสี่ยงจากโรคระบาด ภัยคุกคาม ภัยธรรมชาติที่ไม่สามารถควบคุมได้

1.1 ความเสี่ยงจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19)

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ตั้งแต่ช่วงเดือนพฤศจิกายนปี 2562 เป็นต้นมา นั้น ได้ส่งผลกระทบต่อภาพรวมของเศรษฐกิจโลก รวมถึงประเทศไทย ซึ่งเกิดการชะลอตัวทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มาตรการควบคุมการสัญจรทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศทั้งในและต่างประเทศส่งผลกระทบต่อการหยุดชะงักของธุรกิจ สายการบิน การยกเลิกกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะ ปิดสถานศึกษาเป็นการชั่วคราว ไปจนถึงการกักตัวเองภายในที่พัก (Lockdown) ส่งผลให้ความต้องการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลดลงเป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นผลกระทบทางลบต่อหลายธุรกิจรวมถึง กลุ่มธุรกิจเรือขนส่งน้ำมันและปิโตรเคมีเหลว (“ธุรกิจเรือขนส่ง”) และธุรกิจเรือขนส่งที่ให้การสนับสนุนงานสำรวจและผลิต ปิโตรเลียมกลางทะเล (“ธุรกิจเรือ OFFSHORE”) ของกลุ่มบริษัท ที่ได้รับผลกระทบจากอุปสงค์ที่ลดลงจากการหยุดชะงักของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ในขณะที่กลุ่มบริษัท มีค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการที่สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อันเนื่องจากการใช้มาตรการป้องกันไวรัสโคโรนาที่เข้มงวดของกลุ่มบริษัท เพื่อความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่าย ในส่วนของธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บน้ำมัน (“ธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU”) ถึงแม้จะไม่ได้ รับผลกระทบโดยตรง แต่ก็ส่งผลทำให้เกิดความซับซ้อนในการบริหารจัดการและค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเพื่อความปลอดภัยของ คนประจำเรือ และแผนรองรับการบริหารธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan : BCP) ของลูกค้าที่กลุ่มบริษัท ให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง

อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัท ได้มีการจัดทำกรับมือสถานการณ์ไวรัสโคโรนา (COVID19) โดยพิจารณาความเสี่ยง และผลกระทบอย่างรอบด้าน ครอบคลุมถึงแนวทางการจัดการของกลุ่มบริษัท และการควบคุม ติดตามสถานการณ์อย่างต่อเนื่องตลอดปี 2563 และ 2564 อาทิ ความเสี่ยงด้านการตลาดให้มีการติดตามการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (JET A-1) และน้ำมันภาคพื้น ตามผลการดำเนินการด้านเศรษฐกิจ มาตรการต่าง ๆ ของประเทศไทย ความต้องการใช้น้ำมันอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งทางบริษัท ได้มีการลดความเสี่ยงด้านปฏิบัติงานและด้านเทคนิคมีการติดตามการจัดส่ง ชิ้นส่วนอะไหล่ให้ครบถ้วนเพียงพอสอดคล้องกับการบำรุงรักษาตามกำหนด (Preventive Maintenance System : PMS)

การเข้าอู่แห้ง (Dry Dock) และความเพียงพอของอุปกรณ์ป้องกันต่าง ๆ อาทิ อุปกรณ์ป้องกัน หน้ากากอนามัย แอลกอฮอล์ล้างมือ เครื่องมือวัดอุณหภูมิ เป็นต้น รวมทั้งวางแผนการปฏิบัติงานของคนประจำเรือเพื่อเข้าปฏิบัติงานบนเรือ การลาพักหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่จะต้องขึ้นปฏิบัติงานบนเรือ โดยให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงานกำกับตามมาตรการต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด

นอกจากนี้กลุ่มบริษัทฯ ยังได้ตระหนักถึงความปลอดภัยของพนักงานประจำสำนักงานจึงได้มีการกำหนดให้พนักงานสามารถปฏิบัติงานจากที่พัก (Work From Home) ได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีการเตรียมความพร้อมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศรองรับการปฏิบัติงานได้ตลอดเวลา และแผนรองรับการบริหารธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan : BCP) ส่งผลให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพที่ดี รวมทั้งมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัท เพื่อรับทราบและมีข้อมูลที่เพียงพอต่อการตัดสินใจได้อย่างเหมาะสมและทันต่อสถานการณ์

1.2 ความเสี่ยงด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยธรรมชาติที่รุนแรง

ในการดำเนินธุรกิจเรือขนส่ง กลุ่มบริษัทฯ ต้องปฏิบัติงานในทะเลตลอด 24 ชั่วโมง ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ (Climate Change) และภัยธรรมชาติที่รุนแรง อาทิ พายุไต้ฝุ่น พายุดีเปรสชัน อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน ของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องรวมถึงอาจส่งผลให้การบริการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายล่าช้า ส่งผลกระทบเชิงลบต่อประสิทธิภาพการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ อาทิ รายได้ที่ลดลง ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น กลุ่มบริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวจึงได้กำหนดนโยบายในการปฏิบัติงานและการวางแผนการเดินทางเรือโดยต้องวางแผนการเดินทางเรือไว้อย่างรัดกุม เช่น ติดตามข่าวสภาพอากาศ ระดับน้ำสูงสุด – ต่ำสุด ร่องน้ำที่เรือจะวิ่งผ่าน ตลอดจนเส้นทางการเดินเรือ เพื่อหลีกเลี่ยงภัยจากสภาพอากาศที่แปรปรวนหรือภัยธรรมชาติร้ายแรง โดยในปี 2563 ทางกลุ่มบริษัทฯ ได้มีการสำรวจร่องน้ำด้วยการใช้เครื่องมือหยั่งน้ำระบบเสียงสะท้อน (Echo sounding) บริเวณร่องน้ำที่ใช้สัญจรประจำและนำข้อมูลที่ได้มาบูรณาการสำหรับการปฏิบัติงานของเรือและความปลอดภัยร่วมกันของธุรกิจบริหารจัดการเรือ

สำหรับเรือขนส่งของกลุ่มบริษัทฯ ได้มีการติดตั้งวิทยุสื่อสาร ตามมาตรฐานความปลอดภัยของเรือตามข้อบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ในแต่ละพื้นที่ตามกฎข้อบังคับ The Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) เพื่อใช้ในการติดตามสภาพอากาศ การเตือนภัย และข่าวสารอื่น ๆ ทั้งก่อนออกเดินทางและระหว่างเดินทางเพื่อปรับปรุงแผนการเดินทางเรือให้มีความปลอดภัยสูงสุดอีกด้วย

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ มีการเตรียมพร้อมรับมือสถานการณ์อันเกิดจากสภาพอากาศและภัยธรรมชาติที่รุนแรง โดยจัดทำแผนฉุกเฉินและซ้อมแผนฉุกเฉินประจำปีอย่างต่อเนื่อง เช่น การเข้าเทียบท่าเมื่อสภาพอากาศรุนแรง หรือเหตุการณ์ความเสียหายที่ตัวเรือจากสภาพอากาศที่รุนแรง เป็นต้น ด้วยประสบการณ์การขนส่งทางเรือของกลุ่มบริษัทฯ ที่ยาวนานมากกว่า 30 ปี กลุ่มบริษัทฯ สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย

อย่างไรก็ตามกลุ่มบริษัทฯ ได้มีการทำประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance : H&M Insurance) และประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น (Protection and Indemnity Insurance : P&I Insurance) ซึ่งครอบคลุมถึงความเสียหายต่อบุคคลที่สามที่ได้รับผลกระทบ สินค้า และสิ่งแวดล้อม หากเกิดเหตุการณ์ไม่คาดคิดอันเป็นผลมาจากสภาพอากาศและภัยธรรมชาติที่รุนแรง

2. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์และแผนดำเนินธุรกิจ (Strategy and Planning Risk)

ความเสี่ยงจากการพัฒนากลยุทธ์และแผนการดำเนินการธุรกิจของกลุ่มบริษัท ให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่องนั้นเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง และจำเป็นต้องพิจารณาทั้งด้านกลยุทธ์การดำเนินการธุรกิจควบคู่กับการบริหารจัดการความเสี่ยงของกลุ่มบริษัท รวมถึงการเปลี่ยนแปลงที่อาจส่งผลกระทบต่อกลุ่มบริษัท อย่างรอบด้าน ดังนี้

2.1 ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วและรุนแรงของอุปสงค์อุปทานตลาดน้ำมันและการขนส่ง

การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับอุปสงค์และอุปทานของการบริการขนส่งและการจัดเก็บน้ำมัน ปิโตรเลียม และปิโตรเคมีเหลว ทางทะเล ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยในปี 2563 ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกลดลงเป็นอย่างมาก อันเนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ซึ่งเป็นผลทำให้ในหลายประเทศทั้งกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วและกำลังพัฒนาเข้าสู่ภาวะถดถอยทั้งด้านเศรษฐกิจ การบริโภค การลงทุน การผลิตและการส่งออก จึงทำให้ความต้องการใช้น้ำมันของโลกลดลง นอกจากนี้ สงครามราคาน้ำมัน (Price War) ในกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (Organization of the Petroleum Exporting Countries :OPEC) และชาติพันธมิตร (OPEC+) ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบเกิดความผันผวนอย่างรวดเร็วและรุนแรง ทำให้ผู้ประกอบการในธุรกิจน้ำมันและผู้ให้บริการขนส่งคาดการณ์สถานการณ์ได้อย่างยากลำบาก ประกอบกับสถานการณ์มาตรการคว่ำบาตรที่ประเทศสหรัฐอเมริกาต่อประเทศเวเนซุเอลาและประเทศอิหร่าน สถานการณ์ความไม่สงบในอ่าวเปอร์เซีย อาทิ กองกำลังป้องกันชายฝั่งอิหร่านเข้ายึดเรือบรรทุกน้ำมันของเกาหลีใต้ ส่งผลต่อการทวีความรุนแรงและความตึงเครียด โดยประเทศสหรัฐอเมริกาเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อให้ประชาคมระหว่างประเทศกดดันการคว่ำบาตรประเทศอิหร่านในเรื่องการคุกคามสิทธิและเสรีภาพในการเดินเรือในอ่าวเปอร์เซียอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งทิศทางสงครามทางการค้าระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกาและจีน ในรูปแบบการขึ้นภาษีนำเข้าจากผ่านคลายสถานการณ์ลง ภายหลังจากนายโจ ไบเดน (Joe Biden) ได้เข้ารับดำรงตำแหน่งประธานาธิบดีคนที่ 46 ของประเทศสหรัฐอเมริกาอย่างเป็นทางการ

ถึงแม้ว่าสถานการณ์ดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกโดยรวมและธุรกิจเรือขนส่งฯ ในประเทศของกลุ่มบริษัท แต่ความผันผวนของราคาน้ำมันดิบกลับส่งผลดีต่อกลุ่มธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ทำให้อัตราค่าบริการมีการปรับตัวสูงขึ้นเป็นอย่างมากประกอบกับราคาเชื้อเพลิงที่ลดลงเป็นอย่างมากในช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี 2563 กลุ่มบริษัท จึงมีกลยุทธ์ในการจัดซื้อเชื้อเพลิงล่วงหน้าบางส่วนเพื่อใช้ในกลุ่มธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ส่งผลให้ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU อยู่ในเกณฑ์ที่ดีมากตลอดทั้งปี ในส่วนของสถานการณ์ความเคลื่อนไหวของค่าระวางเรือ Aframax ที่ยังคงมีความผันผวน กลุ่มบริษัท จึงยังคงเน้นการใช้กลยุทธ์การทำสัญญาจ้างขนส่งแบบมีระยะเวลา (Time Charter) ให้ยาวขึ้น เช่น 6 เดือนถึง 1 ปี เพื่อลดความเสี่ยงจากการว่างงานของเรือและความผันผวนของต้นทุนเชื้อเพลิงจากการรับจ้างขนส่งเป็นรายเที่ยว (Spot Charter) ในส่วนของกลุ่มเรือขนส่งขนาดเล็กในประเทศนั้น กลุ่มบริษัท มีนโยบายในการกำหนดราคาด้วยต้นทุนบวกกำไร (Cost Plus Pricing Method) โดยเป็นต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการให้บริการขนส่งบวกด้วยกำไรตามที่กลุ่มบริษัท กำหนด ซึ่งจะแปรผันกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขายปลีกหน้าสถานีน้ำมันในกรุงเทพฯ ในทิศทางเดียวกัน

กลุ่มบริษัท ได้ตระหนักว่าการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วและรุนแรงของปัจจัยมหาดังกล่าวส่งผลให้เกิดโอกาส (Opportunity) และอุปสรรค (Threat) อยู่เสมอ จึงอาจเกิดความเสี่ยงที่กลยุทธ์และแผนดำเนินธุรกิจที่วางไว้อาจเกิดความล้มเหลว กลุ่มบริษัท จึงได้กำหนดให้มีการติดตาม ทบทวน และปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้ทันต่อสถานการณ์ เน้นการบริหารจัดการที่ยืดหยุ่นและปรับตัวได้รวดเร็ว (Resilience) สามารถปรับเปลี่ยนธุรกิจให้เกิดความคล่องตัว (Agility)

ดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพด้วยความรวดเร็ว (Economy of speed) โดยกำหนดดัชนีชี้วัดความเสี่ยง (Key Risk Indicator : KRI) คอยติดตามความเคลื่อนไหวของความเสี่ยงต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง

2.2 ความเสี่ยงต่อการเปลี่ยนของสภาพเศรษฐกิจในประเทศไทย และระดับภูมิภาคที่อาจกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

ขอบเขตการทำงานของกลุ่มบริษัทฯ นั้นอยู่ในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สภาพเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ย่อมส่งผลกระทบต่อการทำงานของกิจการของกลุ่มบริษัทฯ ถึงแม้สภาวะเศรษฐกิจจะลดตัวอันเนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) อย่างต่อเนื่องในปี 2563 และการแพร่ระบาดระลอกใหม่ในปี 2564 ซึ่งส่งผลกระทบเป็นอเนกในด้านเศรษฐกิจของภูมิภาครวมทั้งประเทศไทย ซึ่งหน่วยงานรัฐบาลในแต่ละประเทศได้ใช้ความพยายามในมาตรการป้องกันต่าง ๆ ช่วยเหลือ กระตุ้น และเยียวยา ทั้งในภาคธุรกิจและประชาชน ถึงแม้จะเริ่มมีการฉีดวัคซีนป้องกันโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ในบางประเทศแล้ว การฟื้นตัวของเศรษฐกิจในประเทศไทยและภูมิภาค ทั้งภาคการส่งออก การท่องเที่ยว และการลงทุน ยังไม่มีความชัดเจนมากนัก ตลอดจนโรงกลั่นชั้นนำในประเทศ ในปี 2563 ได้รับผลกระทบจากสงครามราคาน้ำมันที่รุนแรงประกอบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ที่ไม่คาดคิดส่งผลกระทบต่อความผันผวนอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันโลก โรงกลั่นชั้นนำในประเทศส่วนใหญ่เป็นได้รับผลจากการขาดทุนจากสินค้าคงเหลือ รวมถึงการลดลงอย่างมากของค่าการกลั่นเพื่อการผลิตน้ำมันดิบ อย่างไรก็ตามโรงกลั่นชั้นนำในประเทศได้มีการประเมินภาพรวมเศรษฐกิจโลกปี 2564 คาดว่าฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปจากที่หดตัวเมื่อปีที่ผ่านมา โดยมีความต้องการใช้น้ำมันที่เพิ่มมากขึ้น และทำให้เชื่อมั่นว่าเศรษฐกิจโลกจะฟื้นตัวได้

กลุ่มบริษัทฯ มีแผนในการบริหารปัจจัยความเสี่ยงจากแนวโน้มเศรษฐกิจที่เกิดการชะลอตัวการเติบโตอย่างต่อเนื่องในกลุ่มประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และกลุ่มบริษัทฯ ได้กำหนดกลยุทธ์เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับมือความเสี่ยงดังกล่าวโดยมีการติดตามและวิเคราะห์ผลกระทบจากปัจจัยมหภาคเหล่านี้ทั้งภายในองค์กรและวางแผนการขนส่งร่วมกับลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ อีกทั้งยังมีการกำหนดกลยุทธ์ในการขยายธุรกิจในกลุ่มประเทศ กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม (Cambodia, Laos, Myanmar and Vietnam : CLMV) ครอบคลุมประเทศอินโดนีเซีย และประเทศจีนอย่างต่อเนื่อง เพื่อความยั่งยืนของธุรกิจและลดการกระจุกตัวของการให้บริการในประเทศอีกด้วย

2.3 ความเสี่ยงจากการบริหารจัดการพอร์ตการลงทุนที่ไม่สมดุล

ในการดำเนินการธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ นั้นมีรายได้มาจากธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU เป็นหลักเมื่อเทียบกับรายได้จากกลุ่มธุรกิจเรือขนส่งฯ ธุรกิจเรือ OFFSHORE และอื่น ๆ โดยในปี 2562 นั้นพบว่ารายได้ของกลุ่มบริษัทฯ มาจากธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU คิดเป็นสัดส่วน 36.30% และมีรายได้ที่เพิ่มขึ้นในปี 2563 คิดเป็นสัดส่วนโดยประมาณ 53.64% ของรายได้กลุ่มบริษัทฯ ทั้งหมด ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการพึ่งพาการดำเนินธุรกิจจากกลุ่มเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ที่อาจส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงจากการพึ่งพาธุรกิจใดธุรกิจหนึ่งมากเกินไปของกลุ่มบริษัทฯ ได้

อย่างไรก็ตาม การกำหนดแผนกลยุทธ์ของกลุ่มบริษัทฯ นั้นไม่ได้ยึดเพียงจากประสบการณ์ความสำเร็จในอดีตที่ผ่านมาเพื่อกำหนดกลยุทธ์หรือตัดสินใจต่อเหตุการณ์ในปัจจุบันของกลุ่มบริษัทฯ เท่านั้น แต่ยังคำนึงถึงการไม่พึ่งพาธุรกิจใดธุรกิจหนึ่งจนมากเกินไป ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ ได้มีการบริหารจัดการพอร์ตการลงทุน (Portfolio Management) โดยการขยายการลงทุนด้วยวิธีการควบรวม ร่วมทุน (Mergers and Acquisitions : M&A) เพื่อขยายธุรกิจเรือขนส่งฯ อาทิ การซื้อหุ้นในส่วนของเรือทั้งหมดของบริษัท บิ๊กซี จำกัด (Big Sea Company Limited) และการลงนามในสัญญาซื้อขาย

หุ้นในบริษัท ไทยออยล์มาร์린 จำกัด (Thaioil Marine Company Limited) ตลอดจนมุ่งเน้นการทำสัญญาการขนส่ง สัญญาการจัดเก็บสินค้าระยะยาว เพื่อการสร้างความมั่นคงอย่างสม่ำเสมอของรายได้และกำไรแก่กลุ่มบริษัท

3. ความเสี่ยงทางการเงิน

3.1 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

จากสถานการณ์ค่าเงินบาทที่เกิดความผันผวนเป็นอย่างมาก โดยหลายสถาบันการเงินรายงานถึงสถานการณ์ค่าเงินบาทบาทต่อดอลลาร์ตั้งแต่ช่วงกลางปี 2563 การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ ต้องเผชิญกับความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกาและเงินบาท ซึ่งค่าเงินบาทนั้นได้มีการแข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่อง และคาดการณ์แนวโน้มในปี 2564 จะมีการแข็งค่าของเงินบาทมากกว่าปี 2563 จากสถานการณ์การผ่อนคลายนโยบายการเงินแบบไม่จำกัดของธนาคารกลางประเทศสหรัฐอเมริกา ประกอบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ที่ยังระบอบอย่างต่อเนื่อง และทิศทางการเมืองของประธานาธิบดีประเทศสหรัฐอเมริกา นายโจ ไบเดน (Joe Biden)

โดยทางกลุ่มบริษัทฯ ได้มีการป้องกันความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนผ่านเครื่องมือการบริหารรายได้ และรายจ่ายสกุลเงินตราต่างประเทศให้อยู่ในสกุลเดียวกัน (Natural Hedge) ซึ่งเป็นการบริหารกระแสเงินสด ทั้งด้านรายรับและด้านรายจ่ายให้สมดุลกัน เครื่องมืออีกอย่างหนึ่ง คือ การทำสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า (Forward Contract) เพื่อป้องกันความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน (Hedging) โดยกลุ่มบริษัทฯ มีวัตถุประสงค์เพียงเพื่อบริหารความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนเท่านั้น มิได้แสวงหากำไรจากการใช้ตราสารอนุพันธ์แต่ประการใด

3.2 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

ภายหลังจากที่ทางธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) เปิดเผยรายงานนโยบายการเงิน ฉบับเดือนธันวาคม 2563 ถึงการดำเนินนโยบายการเงินในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี 2563 โดยทาง ธปท. มีมติเป็นเอกฉันท์ให้คงอัตราดอกเบี้ยนโยบายไว้ที่ร้อยละ 0.50 ต่อปี สำหรับในปี 2564 และ 2565 ซึ่งมีการคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจของประเทศไทยจะฟื้นตัวต่อเนื่อง แม้ว่าการประมาณการอัตราขยายตัวทางเศรษฐกิจจะต่ำกว่าที่ประเมินไว้จากหลายปัจจัย โดยเฉพาะความไม่แน่นอนของสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ในระยะสั้นที่มีความรุนแรง รวมถึงสถานการณ์การกระจายวัคซีนป้องกันไวรัสโคโรนา (COVID-19) ในประเทศไทยที่อาจเป็นไปอย่างจำกัด และใช้ระยะเวลาในการกระจายวัคซีนเป็นเวลานาน ดังนั้นทาง ธปท. เห็นว่าเศรษฐกิจของประเทศไทยนั้นยังต้องการแรงสนับสนุนจากอัตราดอกเบี้ยตามนโยบายของธปท. ที่อยู่ในระดับต่ำอย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตามทางกลุ่มบริษัทฯ ในด้านการบริหารอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินนั้น ได้มีการติดตามสถานการณ์อัตราดอกเบี้ยทั้งด้านเงินฝากและเงินกู้ยืมของสถาบันการเงินอย่างต่อเนื่อง และให้ความสำคัญกับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งถือเป็นต้นทุนทางการเงิน (Financial Cost) ที่สำคัญ โดยทางกลุ่มบริษัทฯ มีนโยบายการขอสินเชื่อเงินกู้โดยใช้อัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ (Fixed Rate) และมีการเจรจากับทางสถาบันการเงิน ครอบคลุมถึงการบริหารความเสี่ยงด้วยวิธีการจัดทำธุรกรรมแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate SWAP : IRS) สำหรับการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมแบบลอยตัว (Floating Rate) ให้เป็นอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมแบบคงที่ (Fixed Rate) เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Risk) ในอนาคตด้วย

3.3 ความเสี่ยงด้านสภาพคล่องของกระแสเงินสด

การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการใช้นโยบายทางการเงินอย่างรอบคอบ โดยมีการควบคุมปัจจัยภายใน การวางแผนกำหนดงบประมาณประจำปี และติดตามค่าใช้จ่ายตามแผนงานของกลุ่มบริษัทฯ เพื่อให้สอดคล้องกับผลตอบแทนที่เหมาะสม รวมถึงกลุ่มบริษัทฯ ยังมีการพิจารณาถึงปัจจัยภายนอกเพิ่มเติม การบริหารความเสี่ยงทางการเงิน (Financial Risk Management) เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว

ซึ่งทางกลุ่มบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อสภาพคล่องของกระแสเงินสด (Cash Flow Liquidity) โดยมีการวางแผนและพิจารณาการเบิกเงินสดของกลุ่มบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ โดยคำนึงถึงการรักษาสภาพคล่องของกลุ่มบริษัทฯ ครอบคลุมถึงค่าใช้จ่ายจากอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ ซึ่งจะมีผลต่อต้นทุนทางการเงิน (Finance Costs) และอัตราส่วนทางการเงิน (Financial Ratio) งบกำไรขาดทุน และผลตอบแทนของผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีการกำหนดวิธีการป้องกัน รักษาสภาพคล่องของกลุ่มบริษัทฯ โดยพิจารณาการรอบการชำระเงินอย่างรอบด้านทั้งในด้านการบริหารกระแสเงินสดรับ และกระแสเงินสดจ่ายของกลุ่มบริษัทฯ ให้มีประสิทธิภาพเกิดความสมดุลระหว่างกัน รวมถึงกำหนดการติดตามสถานะการชำระเงินของลูกค้าอย่างใกล้ชิด เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากการที่ลูกหนี้ค้างชำระเงินเป็นระยะเวลานาน ตลอดจนทางกลุ่มบริษัทฯ ไม่มีนโยบายการนำเงินไปการลงทุนที่มีความเสี่ยงสูง (High-Risk Investments) เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงการขาดสภาพคล่อง (Liquidity Risk) ของกลุ่มบริษัทฯ

4 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ และข้อบังคับ

4.1 ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย ประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบวิธีปฏิบัติของหน่วยงานกำกับดูแล

บริษัทฯ เป็นบริษัทมหาชนจำกัด ที่ออกหลักทรัพย์ภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และมีหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นที่จะตอบสนองการกำกับดูแลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมาย ประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบวิธีปฏิบัติของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (“สำนักงาน ก.ล.ต.”) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์”) ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลและออกประกาศหรือข้อบังคับต่าง ๆ ในการกำกับดูแลตลาดทุนของประเทศไทย เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามหรือปฏิบัติตามไม่ครบถ้วนอย่างเคร่งครัด

หน่วยงานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของกลุ่มบริษัทฯ จึงทำหน้าที่ในการศึกษา ติดตาม ประสานงาน สื่อสาร ให้คำปรึกษา และกำกับดูแลการปฏิบัติงานของกลุ่มบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบวิธีปฏิบัติ ที่เปลี่ยนแปลงไปตามที่หน่วยงานกำกับดูแลกำหนด อีกทั้งยังมีการกำหนดนโยบายต่าง ๆ ของกลุ่มบริษัทฯ ที่สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของสำนักงาน ก.ล.ต. เพื่อสร้างความมั่นใจได้ว่าการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ จะเป็นไปตามกฎหมาย ประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบวิธีปฏิบัติที่หน่วยงานกำกับดูแลกำหนด และเพื่อให้ผู้เกี่ยวข้อง (Stakeholder) เชื่อมั่นว่ากลุ่มบริษัทฯ ตั้งอยู่บนหลักธรรมาภิบาล ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อตรง โปร่งใส ร่วมมือกับทุกภาคส่วน ตลอดจนมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี ครอบคลุมถึงในด้านการฝึกอบรม พัฒนาความรู้ และการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงานกำกับดูแลในประเทศไทย ทางฝ่ายเลขานุการบริษัทและกำกับดูแลการปฏิบัติงาน ได้มีการประสานงานให้กับพนักงาน ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทฯ รับทราบหลักสูตร

การฝึกอบรม การลงทะเบียนเข้าร่วมการฝึกอบรมประจำปี และมีการวัดผลอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงติดตามผลการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย ประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบวิธีปฏิบัติอย่างเป็นระบบได้

4.2 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ และกฎเกณฑ์ในธุรกิจจำเพาะที่มีการบังคับใช้ทั่วโลก

ในการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ นั้น ต้องเกี่ยวข้องและปฏิบัติตามข้อกำหนดและกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ ได้ตระหนักและปฏิบัติตามข้อกำหนดและกฎหมายอย่างเคร่งครัดมาตลอด อาทิ เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำอับเฉาเรือและตะกอนที่ประกาศใช้เมื่อ 8 กันยายน 2547 โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ได้กำหนดให้เรือทั้งหลายติดตั้งระบบบำบัดน้ำอับเฉา (Ballast Water Management System : BWMS) โดยน้ำอับเฉาต้องได้รับการบำบัดตามมาตรฐานเฉพาะก่อนที่จะระบายน้ำออกสู่ทะเล ทั้งนี้ ภายใต้อนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าวนี้มีการกำหนดให้กลุ่มเรือต่อใหม่ (New Ships) ซึ่งต่อเรือภายหลังวันที่ 8 กันยายน 2560 (ปี ค.ศ. 2017) นั้น ให้มีติดตั้งระบบบำบัดน้ำอับเฉามาจากเรือต่อเรือตั้งแต่ต้น และในกลุ่มเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน (Existing ships) ซึ่งต่อเรือก่อนวันที่ 8 กันยายน 2560 (ปี ค.ศ. 2017) นั้น ให้ดำเนินการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับนี้โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2567 (ปี ค.ศ. 2024) ส่งผลให้เรือทุกลำที่มีการสัญจรระหว่างประเทศจะต้องมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำอับเฉา และจะต้องให้เรือทุกลำดำเนินการตามแผนการจัดการน้ำอับเฉาเฉพาะของเรือในแต่ละลำ ครอบคลุมถึงการให้เรือทุกลำต้องมีสมุดบันทึกน้ำอับเฉาและได้รับใบรับรองการจัดการน้ำอับเฉาตามมาตรฐานสากล ดังนั้น กลุ่มบริษัทฯ จึงมีการวางแผนร่วมกันอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ปฏิบัติงานได้ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าวได้อย่างถูกต้อง และสามารถติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียที่เป็นไปตามมาตรฐาน MEPC (IMO's Marine Environment Protection Committee) และ USCG/IMO (United State Coast Guard) สำหรับเรือที่ขนส่งในน่านน้ำสากล โดยพิจารณาการติดตั้งระบบบำบัดน้ำอับเฉาร่วมกันอย่างรวดเร็วรอบด้านของเรือแต่ละลำ อาทิ รอบระยะเวลาการสำรวจเพื่อต่ออายุเรือ (Renewal Survey) ตามเอกสารใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (International Oil Pollution Prevention Certificate : IOPP) และตามรอบระยะเวลาการซ่อมบำรุงและการนำเรือเข้าสู่ของกลุ่มบริษัทฯ เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อการใช้งานด้วย

อีกทั้งปัจจุบันเรือขนส่งและบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศ เป็นแหล่งกำเนิดก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) แหล่งใหญ่ อันเนื่องมาจากการใช้เชื้อเพลิงที่มีกำมะถัน ซึ่งก๊าซนี้เป็นอันตรายทั้งต่อสิ่งมีชีวิตและระบบนิเวศน์ อีกทั้งยังเป็นสาเหตุของฝนกรดและโรคทางเดินหายใจ เพื่อลดมลภาวะทางทะเลและพิษทางอากาศ และลดอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Green House Gas : GHG) อันก่อให้เกิดภาวะโลกร้อนได้ ซึ่งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) จึงมีข้อกำหนดในการใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำที่ได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2563 (ปี ค.ศ. 2020) ("IMO2020") โดยผู้ขนส่งจะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ คือ ไม่สูงกว่า ร้อยละ 0.5 โดยน้ำหนักจากเดิมร้อยละ 3.5 โดยน้ำหนักในเชื้อเพลิงเรือ ซึ่งราคาสูงกว่าเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน หรือติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (Exhaust Gas Cleaning Scrubber) ซึ่งราคาสูงและอาจไม่เหมาะสำหรับกองเรือที่อายุการใช้งานเหลือน้อย ดังนั้น กลุ่มบริษัทฯ มีการดำเนินการรองรับสถานการณ์ตามมาตรการ IMO2020 ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ เลือกวิธีการเปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulphur Fuel Oil : LSFO) ไม่เกินร้อยละ 0.5 โดยน้ำหนักของกำมะถันในเชื้อเพลิงเรือ สำหรับกลุ่มเรือที่ให้บริการหรือมีความจำเป็นต้องขนส่งในเส้นทางนอกเขตน่านน้ำไทย ให้เป็นไปตามองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ทุกประการ รวมถึงการควบคุมติดตามประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ที่มีการปรับเปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำดังกล่าว ซึ่งไม่พบผลกระทบประการใดต่อประสิทธิภาพ

การทำงานของเรือ ครอบคลุมทั้งมีการกำหนดกลยุทธ์และวางแผนค่าใช้จ่ายการใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulphur Fuel Oil : LSFO) อย่างต่อเนื่องตามมาตรการ IMO2020 โดยมุ่งเน้นให้เกิดผลกระทบต่อการทำงานของกลุ่มบริษัท น้อยที่สุด

อย่างไรก็ตามด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ และข้อบังคับ กลุ่มบริษัท ให้ความสำคัญและยึดถือในการบริหารจัดการ และการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามหน่วยงานกำกับทั้งภายในและภายนอกอย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ และกลุ่มบริษัทฯ ที่ดีและยั่งยืน

4.3 ความเสี่ยงด้านไซเบอร์ และความเสี่ยงจากระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท นั้น ต้องมีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้งานเพื่อรองรับการปฏิบัติงานในยุคปัจจุบันให้เกิดความรวดเร็ว สนับสนุนการปฏิบัติได้ 24 ชั่วโมง ครอบคลุมถึงการพิจารณาในเรื่องความมั่นคงปลอดภัยด้านไซเบอร์ (Cyber security) ทั้งในส่วนของสำนักงาน และกองเรือ ซึ่งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) จึงมีการกำหนดแนวทางการจัดการความเสี่ยงไซเบอร์ทางทะเล (Guidelines on Maritime Cyber Risk Management : MSC-FAL.1 / Circ.3) เพื่อให้เป็นมาตรการบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่อาจถูกคุกคาม บุกกรุก การสูญหายของข้อมูล หรือระบบงานเกิดความเสียหายจากสถานการณ์หรือเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น อันส่งผลกระทบให้เกิดความล้มเหลวในการปฏิบัติงานและการรักษาความปลอดภัย (Safety Management System) ของการเดินเรือทะเล โดยกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code : ISM Code) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเล โดยมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2564 (ปี ค.ศ. 2021) ดังนั้น กลุ่มบริษัท ได้มีการดำเนินการปรับปรุงคู่มือการปฏิบัติงานการจัดการระบบรักษาความปลอดภัยสารสนเทศของกองเรือให้เป็นไปตาม ISM Code และสื่อสารให้กับกองเรือทราบและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ครอบคลุมถึงการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกลุ่มบริษัท ที่ให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่งทั้งการรักษาความปลอดภัยระบบเครือข่าย ระบบคอมพิวเตอร์ ระบบงานคอมพิวเตอร์ และระบบสารสนเทศให้มีความเพียงพอเหมาะสม ให้เป็นไปตามมาตรฐานระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยของสารสนเทศ (ISO/IEC 27001) อาทิ การนำระบบ Enterprise Resource Planning (ERP) เพื่อการวางแผนทรัพยากรทางธุรกิจโดยรวมของกลุ่มบริษัท ทั้งการปฏิบัติงานบนธุรกิจเรือขนส่ง และธุรกิจเรือขนส่งและจัดเก็บ FSU ครอบคลุมถึงการทำงานที่สำนักงาน รวมทั้งการใช้เทคโนโลยี Cloud เพื่อการจัดเก็บและแชร์ไฟล์ข้อมูลอย่างมั่นคงปลอดภัย (Private Cloud Computing) และเป็นแผนรองรับการบริหารธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan : BCP) ของบริษัทฯ รวมทั้งการติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยอุปกรณ์ที่ใช้ปฏิบัติงาน (Endpoint Security) และระบบการป้องกันไวรัสคอมพิวเตอร์ของสำนักงานและกองเรือ

อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัท มีการกำกับดูแลและบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งวางแผนกลยุทธ์และแผนธุรกิจ โดยพิจารณาการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เหมาะสมมาใช้งานกับกลุ่มบริษัท ให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมทั้งคำนึงถึงการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศให้เกิดความมั่นคงปลอดภัยอย่างเพียงพอ และให้ความสำคัญกับการสร้างความตระหนักในด้านความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศให้แก่บุคลากรของกลุ่มบริษัท อย่างสม่ำเสมอ พร้อมทั้งปฏิบัติตามข้อกำหนดกฎหมาย ข้อกำหนดของหน่วยงานกำกับทั้งภายในและภายนอก

4.4 ความเสี่ยงจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562

พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2562 โดยมีผลบังคับใช้เต็มรูปแบบในวันที่ 27 พฤษภาคม 2563 แต่อย่างไรก็ตาม ได้มีการประกาศพระราชกฤษฎีกาเลื่อนการบังคับใช้ออกไปจนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2564 ซึ่งกฎหมายดังกล่าวมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท ในฐานะผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลที่จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล ตลอดจนการมีมาตรการรักษาความมั่นคงปลอดภัย การมีระบบตรวจสอบเพื่อลบหรือทำลายข้อมูลส่วนบุคคล การดำเนินการเมื่อมีเหตุละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล และการดำเนินการตามสิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล

ในการนี้ กลุ่มบริษัท ได้มีการเตรียมความพร้อมในด้านต่าง ๆ โดยมีหน่วยงานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของกลุ่มบริษัท ทำหน้าที่ศึกษาและทำความเข้าใจรายละเอียดและบริบทของกฎหมาย จัดฝึกอบรมพนักงาน ตรวจสอบข้อมูลส่วนบุคคลที่อยู่ในองค์กรตามกระบวนการไหลของข้อมูล (Data Flows) แยกแยะข้อมูลตามความเสี่ยงและความร้ายแรงที่อาจกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ระบุฐานในการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลตามที่กฎหมายกำหนด จัดทำนโยบายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท จัดทำหลักเกณฑ์และวิธีการในการแจ้งรายละเอียดต่าง ๆ สำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล (Privacy Notice) การขอความยินยอม (Consent Form) การขอใช้สิทธิของเจ้าของข้อมูล ตลอดจนการกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อรักษาความปลอดภัยของข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อให้มั่นใจได้ว่ากลุ่มบริษัท ให้ความสำคัญและมีการเตรียมการเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ กลุ่มบริษัท ได้มีการจัดทำและประกาศใช้นโยบายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ กลไก มาตรการ และการบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคล รวมถึงเป็นแนวทางปฏิบัติให้แก่คณะกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานของกลุ่มบริษัท ยึดถือปฏิบัติเพื่อป้องกันการละเมิด กระบี่สิทธิ หรือนำข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้ทางที่มีขัดแย้งกฎหมายอย่างเคร่งครัด

4.5 ความเสี่ยงจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560

ตามพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 7 กรกฎาคม 2560 ซึ่งเป็นกฎหมายเศรษฐกิจที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจการค้าในประเทศไทยเป็นอย่างมาก ทั้งในด้านการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ เกิดขึ้นในตลาด รวมทั้งผู้บริโภคที่จะได้ประโยชน์จากการแข่งขัน ป้องกันการผูกขาด (Anti-Monopoly Act) โดยมุ่งหวังให้เปิดตลาดโดยปราศจากการครอบงำของกลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่

อย่างไรก็ตามในการขยายธุรกิจการลงทุนด้วยวิธีการควบรวม ร่วมทุน (Mergers and Acquisitions : M&A) ซึ่งเป็นหนึ่งในกลยุทธ์หลักของกลุ่มบริษัท เพื่อให้ประสบความสำเร็จการดำเนินการธุรกิจอย่างยั่งยืนนั้น โดยในปี 2563 ที่ผ่านมากลุ่มบริษัท ได้ลงนามในสัญญาซื้อขายหุ้นในบริษัท ไทยออยล์มาริน จำกัด แม้จะมีการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 อย่างเคร่งครัด แต่ยังคงมีความเสี่ยงต่อโครงการฯ ที่อาจเกิดความล่าช้าหรือไม่สามารถทำให้การซื้อขายเสร็จสมบูรณ์ (Closing) ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดเนื่องจากต้องรอการพิจารณาอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า (Office of Trade Competition Commission.: OTCC) ซึ่งกลุ่มบริษัท ได้มีการประสานงานอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง

สำหรับโครงการในอนาคตของกลุ่มบริษัท นั้นได้มีการกำหนดให้ พรบ.การแข่งขันทางการค้าเป็นเงื่อนไขสำคัญในการพิจารณาโครงการเพื่อประกอบการตัดสินใจบนพื้นฐานความระมัดระวังก่อนการควบรวม ร่วมทุน (Mergers and Acquisitions : M&A) อีกด้วย

4.6 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่า (IFRS16)

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 (Thai Financial Reporting Standard 16 : IFRS 16) เรื่องสัญญาเช่า (Financial Lease) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นมา ในด้านสัญญาเช่าการเงิน ภายใต้หลักการตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ดังกล่าว ส่งผลกระทบกับตัวเลขในงบการเงินของกลุ่มบริษัท และทำให้การประเมินเกิดความซับซ้อนมากขึ้น โดยสัญญาเช่าระยะยาวซึ่งมีอายุเกิน 12 เดือน จำเป็นต้องรับรู้สิทธิในการใช้ทรัพย์สิน และรับรู้หนี้สิน ผลกระทบที่มีต่อการเงินนั้น จะส่งผลถึงการคำนวณอัตราส่วนทางการเงินแล้ว ยังส่งผลต่อการจัดทำสัญญาทางการเงินการตลาด ซึ่งอาจมีผลต่อการจัดทำสัญญากับผู้เช่าซึ่งเป็นสัญญาระยะสั้นที่อาจส่งผลกระทบต่อความไม่มั่นคงปลอดภัยด้านการตลาดอย่างมีสาระสำคัญ

อย่างไรก็ตามทางบริษัทฯ ได้มีการตระหนักและให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับดังกล่าว โดยพิจารณารายละเอียดอย่างรอบด้าน ทั้งในด้านบัญชีการเงิน การตลาด ร่วมกัน ตลอดจนมีการนำเสนอต่อผู้บริหาร คณะกรรมการต่าง ๆ และคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาตัดสินใจที่เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ

4.7 ความเสี่ยงจากนโยบายการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Policy)

ภายหลังจากสำนักงานควบคุมทรัพย์สินในต่างประเทศ (The Office of Foreign Assets Control : OFAC) สังกัดกระทรวงการคลังของสหรัฐอเมริกา มีการกำหนดให้กลุ่มประเทศพันธมิตรระบับการนำเข้าน้ำมันจากประเทศที่ถูกคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจจากประเทศสหรัฐอเมริกา (US Sanction) อาทิ ประเทศอิหร่าน หรือเวเนซุเอล่า รวมทั้งประกาศรายชื่อเรือ รายชื่อบุคคลหรือองค์กรที่มีรายชื่อปรากฏอยู่ในบัญชีประเทศห้ามส่งออกที่ถูกจับตามองเป็นพิเศษ (Specially Designated nationals List : SDN List) อันส่งผลต่อธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันที่ได้รับผลกระทบต่อการค้าทางทะเลทั่วโลก ซึ่งหากมีการขนส่งกับกลุ่มประเทศที่ถูกคว่ำบาตรเศรษฐกิจจะทำให้เรือขนส่งอาจถูกระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตใช้เรือได้ และยังส่งผลกระทบต่อความยุ่งยากในการดำเนินการในกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันที่จำเป็นต้องชี้แจงเอกสารการขนส่งสินค้าครอบคลุมถึงการทำหรือต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล ให้อยู่ภายใต้การตรวจสอบข้อเท็จจริงด้วยความโปร่งใส

อย่างไรก็ตาม ทางกลุ่มบริษัทฯ มีการติดตามสถานการณ์มาตรการคว่ำบาตรของสหรัฐอเมริกาอย่างต่อเนื่องที่อาจส่งผลกระทบต่อกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมัน และให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดมาตรการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจและจัดทำเอกสารตามข้อเท็จจริงให้มีความถูกต้องอย่างเคร่งครัด ตลอดจนบริษัทฯ มีการเพิ่มความเข้มงวดในการจัดทำกระบวนการตรวจสอบความถูกต้องของลูกค้า (Know Your Customer : KYC) ก่อนที่จะเข้าทำสัญญากับลูกค้ารายใด เพื่อป้องกันไม่ให้กลุ่มบริษัทฯ ดำเนินการประการใดที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกลุ่มที่ถูกคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความเสียหายหรือชื่อเสียงภาพลักษณ์

5 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน

ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย ความมั่นคง อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม (Safety, Security, Health and Environment : SSHE) จากการปฏิบัติงานของคนประจำเรือของกลุ่มบริษัทฯ นั้นมีโอกาสเกิดขึ้นได้เสมอ ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญโดยมีการกำหนดนโยบายบริหารคุณภาพ ความปลอดภัย ความมั่นคง อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม (Quality, Safety, Security, Health, and Environmental Management : QSSHE) ครอบคลุมการกำกับ ดูแล ติดตามให้

เป็นไปด้วยความปลอดภัยในการทำงานสอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ดังนี้

5.1 ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการทำงาน

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

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

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ ได้มีการนำกรณีศึกษาจากเหตุการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการทำงานภายในกลุ่มบริษัทฯ มาสื่อสารภายในกองเรือของกลุ่มบริษัทฯ เพื่อสร้างความตระหนักและให้เกิดความระมัดระวัง เตรียมความพร้อมเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ในลักษณะดังกล่าว รวมทั้งมีการฝึกสถานการณ์ฉุกเฉินร่วมกับกลุ่มบริษัทน้ำมันชั้นนำของประเทศไทยและต่างชาติอย่างสม่ำเสมอ และกลุ่มบริษัทฯ มีการเตรียมพร้อมรับมือสถานการณ์อันเกิดจากการทำงานโดยจัดทำแผนฉุกเฉิน ซ้อมแผนฉุกเฉินประจำปี และการฝึกซ้อมแผนเรื่องความมั่นคงปลอดภัยของเรือ (International Ship and Port Facility Security : ISPS) เพื่อให้ทุกฝ่ายเกิดความตระหนักและคุ้นเคย ซึ่งจะช่วยให้สามารถรับมือแก้ไขปัญหาและควบคุมสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว โดยมีการจำลองเหตุการณ์ต่าง ๆ เช่น เหตุการณ์ไฟไหม้ระหว่างเรือทำสินค้าอยู่ที่ท่าเรือ การขัดข้องของระบบไฟฟ้าหลักและเสริมที่ไม่สามารถใช้งานได้ การติดตันหรือการโดนกันของเรือ การเกิดเหตุการณ์ที่รั่วส่งสินค้าเกิดแตก ซ้ำกันส่งผลทำให้น้ำมันรั่วไหล (Oil Spill) ฝึกซ้อมการรับมือต่อเหตุการณ์ฉุกเฉินจากการรั่วไหลของน้ำมัน ฝึกซ้อมปฏิบัติการติดตั้งทุ่นล้อมกักน้ำมัน เพื่อไม่ให้ น้ำมันหลุดรอดออกไปภายนอกหากเกิดการรั่วไหล และยังให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่งกับการจัดการสภาพแวดล้อมภายหลังการเกิดน้ำมันรั่วไหล ครอบคลุมถึงการฝึกอบรม การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยการบริหารจัดการความเสี่ยงจากการทำงานของกลุ่มบริษัทฯ เช่น การอบรมวิธีการใช้งานระบบเรดาร์ วิธีการตั้งค่า Guard Zone อย่างมีประสิทธิภาพสำหรับการแจ้งเตือนป้องกันเรือโดนกันบนจอเรดาร์ เพื่อเป็นเครื่องมือช่วยเหลือในการเดินเรือ รวมทั้งให้ความสำคัญกับการทำงานร่วมกันของกองเรือและสำนักงานอย่างต่อเนื่องในด้านการจำแนกระดับความรุนแรงการเกิดเหตุการณ์อุบัติเหตุ ทีมตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน (Emergency Response Team: ERT) ตลอด 24 ชั่วโมง การวิเคราะห์สาเหตุ การจัดการเหตุการณ์ และอุบัติเหตุต่าง ๆ เพื่อลดความสูญเสีย เสียหาย และบริหารจัดการแก้ไขปัญหาได้อย่างทันท่วงที่ รวมทั้งมีการรายงานตรงต่อผู้บริหารระดับสูง คณะกรรมการต่าง ๆ เพื่อรับทราบสถานการณ์และร่วมตัดสินใจได้อย่างทันท่วงที่

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทฯ ได้มีการทำประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance: H&M Insurance) และประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น (Protection and Indemnity Insurance: P&I Insurance) ซึ่งครอบคลุมถึงความเสียหายต่อบุคคลที่ได้รับผลกระทบและสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงประกันภัยสูญเสียรายได้จากการที่เรือไม่สามารถ

ปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง (Loss of Hire Insurance) โดยการทำประกันภัย ดังกล่าวนั้น กลุ่มบริษัท มีการพิจารณาความเสี่ยงปัจจัยด้านต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นอย่างรอบด้าน รวมถึงมีการสื่อสาร สร้างความตระหนักการทำประกันภัยอย่างครบถ้วนให้แก่ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายรับทราบอย่างสม่ำเสมอ

5.2 ความเสี่ยงจากเหตุโจรกรรมและการปล้นสะดมจากโจรสลัดทางเรือ

กลุ่มบริษัท ขนส่งและจัดเก็บสินค้าที่มีมูลค่าสูงและมีเส้นทางการเดินเรือในทะเล ซึ่งอาจต้องผ่านบริเวณที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรมทางทะเล เช่น ช่องแคบลิงคอปร์ ช่องแคบมะละกา บริเวณตะวันออกของมาเลเซีย และเขตตะวันออกกลาง เป็นต้น ในการปฏิบัติงานของกองเรือของกลุ่มบริษัท ก่อนที่เรือออกเดินทางและผ่านบริเวณที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรมทางทะเล กลุ่มบริษัท มีระเบียบปฏิบัติงานภายในกลุ่มบริษัท ซึ่งระบุถึงแนวทาง มาตรการรักษาความปลอดภัยบนเรือ การเข้าเวรยาม และวิธีการปฏิบัติหากเกิดเหตุการณ์ซึ่งเสี่ยงต่อความปลอดภัยของเรือ สินค้าและพนักงานประจำเรือ รวมถึงเหตุโจรกรรมและปล้นสะดมของโจรสลัด มีการจัดทำประกันภัยให้เพียงพอและครอบคลุมต่อความเสี่ยงที่กลุ่มบริษัทประเมินไว้ และกำหนดให้มีการแจ้งศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (“หน่วยงาน ศรชล.”) ซึ่งเป็นหน่วยงานในประเทศไทยโดยที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายทางทะเลต่าง ๆ รวมถึงการป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด ตลอดจนเฝ้าติดตามและรายงานเป็นระยะตลอดเส้นทางจนถึงจุดหมายปลายทาง และยังมีการประสานงานกับหน่วยงานความมั่นคงทางทะเลของประเทศต่าง ๆ ในบริเวณที่เรือทำการขนส่ง อาทิ UKMTO (The United Kingdom Marine Trade Operation) อีกด้วย

นอกจากหน่วยงานดังกล่าวกลุ่มบริษัท ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของกรมเจ้าท่า ซึ่งครอบคลุมถึงมาตรฐานความปลอดภัยของเรือตามข้อบังคับของ IMO ในส่วนอนุสัญญา SOLAS การนำแนวทางปฏิบัติตามหลักสากล BMP4 (Best Management Practice Version 4) มาใช้กับเรือเดินทะเลของกลุ่มบริษัท ที่ต้องวิ่งไปรับสินค้าในเส้นทางที่มีความเสี่ยงของการปล้นสะดมจากโจรสลัดในบริเวณตะวันออกกลาง และกลุ่มบริษัท ได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและรักษาความปลอดภัยให้กับคนเรือ ตัวเรือ ทรัพย์สิน และสินค้าที่อยู่บนเรือ อาทิ การติดตั้งระบบการเฝ้าติดตามและพิสูจน์ตำแหน่งเรือจากระยะไกล (Long Range Identification and Tracking : LRIT) โดยตัวรับส่งสัญญาณดังกล่าวจะถูกติดตั้งในบริเวณที่ไม่มีสิ่งกีดขวาง เพื่อจะได้มีการส่งสัญญาณได้ตลอดเวลา สามารถส่งตำแหน่งของเรือกลับมาแจ้งที่สำนักงานทุก ๆ 2 - 6 ชั่วโมง โดยความถี่ของการส่งสัญญาณ และการแจ้งตำแหน่งเรือ นั้น สามารถเปลี่ยนได้ตลอดเวลาตามสถานการณ์ ตำแหน่งเรือดังกล่าว จะมีการร่วมกันระหว่างกลุ่มบริษัท ผ่านช่องทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (E-mail) ให้ผู้เกี่ยวข้องรับทราบทุกเที่ยวเรือ รวมทั้งระบบแจ้งเตือนเพื่อความปลอดภัยของเรือ (Ship Security Alert System : SSAS) ซึ่งเป็นระบบการกดปุ่ม เมื่อมีกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้น โดยจะมีการส่งข้อความขอความช่วยเหลือมายังบุคคลที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท (Company Security Officer : CSO) และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (Port Facility Security Officer : PFSO) ในการประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เรือได้รับการช่วยเหลืออย่างทันท่วงที โดยข้อความขอความช่วยเหลือจะส่งมาในรูปแบบของจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (E-mail) และการส่งข้อความสั้น (Short Message Service : SMS) รวมถึงการจัดติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันทางกายภาพบนเรือ เช่น รั้วลวดหนามโดยรอบตัวเรือ การติดตั้งประตูเหล็ก กลอนบริเวณประตู สะพานเรือ เป็นต้น และจัดเตรียมอุปกรณ์โทรศัพท์ดาวเทียม (ASIA Cellular Satellite : ACeS) สำรองเพื่อติดต่อขอความช่วยเหลือในกรณีฉุกเฉิน หรือเมื่อเวลาอุปกรณ์สื่อสารต่าง ๆ เกิดความเสียหาย

5.3 ความเสี่ยงต่อการขาดแคลนบุคลากรที่มีทักษะและประสบการณ์เฉพาะทาง

การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท ต้องพึ่งพาบุคลากรและคนประจำเรือที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านในการปฏิบัติงานในหน้าที่ต่าง ๆ บนเรือ โดยหากกลุ่มบริษัท มีบุคลากรที่ไม่เพียงพอหรือขาดคุณสมบัติที่เหมาะสมในการปฏิบัติงาน อาจส่งผลให้กลุ่มบริษัท ไม่สามารถดำเนินธุรกิจได้ตามมาตรฐานที่ลูกค้ากำหนด

จากที่กล่าวข้างต้นการจัดหาคนประจำเรือในตำแหน่งสำคัญของกลุ่มบริษัท นั้นมีการดำเนินการผ่านตัวแทนบริษัทจัดหาคนประจำเรือ (Manning Agent) และพันธมิตรทางธุรกิจที่เป็นบริษัทชั้นนำของสายการเดินเรือระดับโลกที่ช่วยสนับสนุนการประสานงาน แลกเปลี่ยนความรู้ ทักษะ การถ่ายทอดเทคโนโลยี และการพัฒนาความรู้อย่างต่อเนื่อง รวมถึงการกำหนดคนประจำเรือของกลุ่มบริษัท นั้นต้องได้รับการคัดสรรคุณสมบัติที่ตรงตามกฎระเบียบและข้อบังคับของกรมเจ้าท่า โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกที่สำคัญ เช่น ผ่านการอบรมหลักสูตรที่รับรองโดยกรมเจ้าท่า หรือหน่วยงานอื่น ๆ ที่กรมเจ้าท่ารับรอง เป็นต้น ในปี 2563 ที่ผ่านมา กลุ่มบริษัท ได้ตระหนักถึงความสำคัญดังกล่าวโดยได้จัดตั้งแผนกฝึกอบรมและพัฒนากองเรือ (Training and Fleet Management Division) เพื่อฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรไทยที่มีศักยภาพเข้าสู่อุตสาหกรรมการเดินเรือทั้งในและต่างประเทศอย่างยั่งยืน

ในปี 2563 นี้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ได้มีการพิจารณารายงานการตรวจประเมินของประเทศไทยตามข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers : STCW) และยอมรับประเทศไทยอยู่ในกลุ่มประเทศของระบบประกาศนียบัตร (“White List”) ซึ่งส่งผลให้เกิดความเชื่อมั่นว่าผู้ทำการในเรือที่ได้รับประกาศนียบัตรนั้นมีความรู้ความสามารถเป็นไปตามเนื้อหา และมาตรฐานของอนุสัญญา STCW ซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

นอกจากการฝึกอบรมและพัฒนา กลุ่มบริษัท ยังได้ให้ความสำคัญกับการรักษานักวิชาการโดยกำหนดผลตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสมแก่บุคลากร อาทิ การพิจารณาการเลื่อนขั้นในสายงานของบุคลากรตามผลงานและประสบการณ์ ซึ่งจะช่วยให้บุคลากรทำงานกับกลุ่มบริษัท ในระยะยาว การจัดให้มีประกันสุขภาพ รวมไปถึงการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแก่บุคลากรและพนักงานประจำเรือของกลุ่มบริษัท ครอบคลุมถึงส่งเสริม สนับสนุนการอบรม สัมมนาแก่บุคลากรให้มีทักษะความรู้ เช่น ภาษาอังกฤษ ทักษะวิชาชีพเฉพาะทาง เป็นต้น

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 สินทรัพย์ถาวรที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัทฯ มีสินทรัพย์ถาวรที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ หลังหักค่าเสื่อมราคาสะสมที่ปรากฏในงบแสดงฐานะทางการเงินรวมของกลุ่มบริษัทฯ รวมทั้งหมดเท่ากับ 8,999.8 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ประเภท/ลักษณะทรัพย์สิน	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
ที่ดิน	15.8	เป็นเจ้าของ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.1
อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	63.8	เป็นเจ้าของ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.2
เรือเดินทะเลและค่าซ่อมเรือครั้งใหญ่	8,846.4	เป็นเจ้าของและเช่าซื้อ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.3
เรือเดินทะเลระหว่างต่อเรือ	5.3	เป็นเจ้าของ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.4
อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ	49.1	เป็นเจ้าของ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.5
เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	5.4	เป็นเจ้าของ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.6
ยานพาหนะ	14.0	เป็นเจ้าของและเช่าซื้อ	โปรดดูรายละเอียดในข้อ 4.1.1.7
รวม	8,999.8		

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 2563 (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 2563 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
บริษัทฯ	อาคารวาริน แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพฯ	อาคารสำนักงานใหญ่ของกลุ่มบริษัทและใช้เป็นอาคารในเชิงพาณิชย์	เป็นเจ้าของ	40.6	จดจำนองเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ลักษณะและที่ตั้ง	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
NSSG	ส่วนปรับปรุงอาคารสำนักงานเช่า	สนับสนุนการดำเนินงานธุรกิจ	เป็นเจ้าของ	21.5	ไม่มีภาระผูกพัน
BIG SEA	ส่วนปรับปรุงอาคารสำนักงานเช่า	สนับสนุนการดำเนินงานธุรกิจ		1.7	ไม่มีภาระผูกพัน
รวม				63.8	

4.1.1.3 เรือเดินทะเลและค่าซ่อมเรือครั้งใหญ่

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน	อายุเรือ ¹
บริษัท	เรือนวธานี เรือที่พัก (Accommodation Barge) จำนวน 300 คน	บริการเรือพักอาศัย	เป็นเจ้าของ	363.8	ไม่มีภาระผูกพัน	10
บริษัท	เรือเอ็นเนอจี สตาร์ เรือ FSU ขนาด 309,966 DWT	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	515.1	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	23
บริษัท	เรืออะแควเรียส สตาร์ เรือ FSU ขนาด 298,641 DWT	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	790.1	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	19
บริษัท	เรือคริสตัล สตาร์ เรือ FSU ขนาด 298,570 DWT	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	797.1	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	20
บริษัท	เรือดาวิน สตาร์ เรือ FSU ขนาด 299,700 DWT	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	512.0	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	26
NTL	เรือศรีนารา เรือขนส่ง ขนาด 4,999 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	21.3	ไม่มีภาระผูกพัน	28
NTL	เรือสิริธนา เรือขนส่ง ขนาด 4,999.42 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	20.4	ไม่มีภาระผูกพัน	35 ²
NTL	เรือศรีตาปี เรือขนส่ง ขนาด 3,022 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	172.0	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	4

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

² เรือมีสภาพดีและสามารถใช้งานได้จากการตรวจสอบของกลุ่มบริษัท โดยกลุ่มบริษัท จะพิจารณาการหาเรือมาทดแทนในอนาคต

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน	อายุเรือ ¹
NTL	เรือศรีท่าชนะ เรือขนส่ง ขนาด 2,975 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	115.1	ไม่มีภาระผูกพัน	8
NTL	เรือศรีภูเก็ต เรือขนส่ง ขนาด 4,999 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	21.1	ไม่มีภาระผูกพัน	28
NTL	เรือศรีบ้านดอน เรือขนส่ง ขนาด 3,138.83 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	112.5	ไม่มีภาระผูกพัน	8
NTL	เรือศรีศรีษาด เรือขนส่ง ขนาด 4,988 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	278.9	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	3
NTL	เรือศรีดอนสัก เรือขนส่ง ขนาด 3,020.76 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	195.1	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	3
NTL	เรือศรีกาญจนดิษฐ์ เรือขนส่ง ขนาด 2,911 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	200.4	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	3
NTL	เรือสิริพิพัฒน์ เรือขนส่ง ขนาด 3,497.15 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	121.6	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	20
NTL	เรือศรีสุราษฎร์ เรือขนส่ง ขนาด 3,000 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	216.7	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	2
NTL	เรือศรีไชยา เรือขนส่ง ขนาด 3,066 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	169.7	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	2
NTL	เรือศรีท่าเพชร เรือขนส่ง ขนาด 2,998.20 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	169.1	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	2
NTL	เรือศรีพุมเรียง เรือขนส่ง ขนาด 2,998.80 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	165.2	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	2
NTL	เรือศรีพนนัง เรือขนส่ง ขนาด 2,998.90 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	167.9	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	2

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน	อายุเรือ ¹
NTL	เรือศรีลำพูน เรือขนส่ง ขนาด 2,998.90 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	182.7	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	2 ³
SHT	เรือเรเดียน สตาร์ เรือขนส่ง ขนาด 105,996 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	561.8	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	15
SHT	เรือจูบิลี สตาร์ เรือ FSU ขนาด 309,892 DWT	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	464.8	ไม่มีภาระผูกพัน	24
SHT	เรือเกรซ สตาร์ เรือ FSU ขนาด 312,638 DWT	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	695.7	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	19
TMT	เรือภูริมาศ เรือขนส่ง ขนาด 7,099 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เช่าซื้อ	111.3	-	11
BIG SEA	เรือบิ๊กซี 9 เรือขนส่ง ขนาด 1,929 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	19.5	ไม่มีภาระผูกพัน	32
BIG SEA	เรือบิ๊กซี 10 เรือขนส่ง ขนาด 1,830 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	23.0	ไม่มีภาระผูกพัน	32
BIG SEA	เรือบิ๊กซี 14 เรือขนส่ง ขนาด 2,473 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	24.1	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	29
BIG SEA	เรือบิ๊กซี 15 เรือขนส่ง ขนาด 1,890 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	25.0	ไม่มีภาระผูกพัน	28
BIG SEA	เรือบิ๊กซี 17 เรือขนส่ง ขนาด 2,412 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	32.0	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	26
BIG SEA	เรือบิ๊กซี 20 เรือขนส่ง ขนาด 1,907 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	29.7	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	26
BIG SEA	เรือบิ๊กซี 21 เรือขนส่ง ขนาด 1,940 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	28.6	ไม่มีภาระผูกพัน	25

³ ส่งมอบแล้วเมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2563

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน	อายุเรือ ¹
BIG SEA	เรือบิกซี 101 เรือขนส่ง ขนาด 3,200 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	93.5	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	10
BIG SEA	เรือบิกซี 102 เรือขนส่ง ขนาด 2,300 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	127.2	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	6
BIG SEA	เรือบิกซี 103 เรือขนส่ง ขนาด 2,300 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	129.2	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	6
BIG SEA	เรือบิกซี 104 เรือขนส่ง ขนาด 6,400 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	177.1	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	8
BIG SEA	เรือบิกซี 105 เรือขนส่ง ขนาด 3,187 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	129.0	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	3
BIG SEA	เรือบิกซี 106 เรือขนส่ง ขนาด 4,999 DWT	บริการเรือขนส่งสินค้า	เป็นเจ้าของ	206.1	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	2
AAM	เรือฟอร์จูน สตาร์	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	475.7	จดจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันกับสถาบันการเงิน	21
บริษัทฯ และบริษัทย่อย	ค่าซ่อมเรือครั้งใหญ่			185.3		
	รวม			8,846.4		

4.1.1.4 เรือเดินทะเลที่อยู่ระหว่างต่อเรือ

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
NTL	เรือ FSU	บริการเรือขนส่งและจัดเก็บสินค้า	เป็นเจ้าของ	5.3	
	รวม			5.3	

4.1.1.5 อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
บริษัทฯ	อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ	ใช้ในเรือ	เป็นเจ้าของ	27.2	ไม่มีภาระผูกพัน

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
NTL	อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ	ใช้ในเรือ	เป็นเจ้าของ	9.0	ไม่มีภาระผูกพัน
SHT	อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ	ใช้ในเรือ	เป็นเจ้าของ	9.8	ไม่มีภาระผูกพัน
BIG SEA	อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ	ใช้ในเรือ	เป็นเจ้าของ	2.7	ไม่มีภาระผูกพัน
AAM	อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ	ใช้ในเรือ	เป็นเจ้าของ	0.4	ไม่มีภาระผูกพัน
	รวม			49.1	

4.1.1.6 เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
บริษัทฯ	เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	3.1	ไม่มีภาระผูกพัน
NTL	อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	-	ไม่มีภาระผูกพัน
TMT	อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	-	ไม่มีภาระผูกพัน
NMC	เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	0.4	ไม่มีภาระผูกพัน
BSC	เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	0.1	ไม่มีภาระผูกพัน
BIGSEA	เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	0.7	ไม่มีภาระผูกพัน
NSSG	เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	ใช้ในสำนักงาน	เป็นเจ้าของ	1.1	ไม่มีภาระผูกพัน
	รวม			5.4	

4.1.1.7 ยานพาหนะ

เจ้าของกรรมสิทธิ์	ชื่อทรัพย์สิน/ประเภทของเรือ/ความจุของเรือ	วัตถุประสงค์การถือครอง	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
บริษัทฯ	ยานพาหนะ		เป็นเจ้าของ	0.5	ไม่มีภาระผูกพัน
บริษัทฯ	ยานพาหนะ		เช่าซื้อ	8.1	ไม่มีภาระผูกพัน
NSSG	ยานพาหนะ		เป็นเจ้าของ	5.3	ไม่มีภาระผูกพัน
	รวม			14.0	

4.2 สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 (ล้านบาท)
โปรแกรมคอมพิวเตอร์ (Software License)	สิทธิการใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์เพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจทั่วไปของกลุ่มบริษัทฯ เช่น โปรแกรมระบบการทำบัญชี โปรแกรมรายงานผู้บริหาร โปรแกรมบัญชีบริหารคลังสินค้า และโปรแกรมการดำเนินงานทั่วไป	0.8
รายชื่อลูกค้า (Customer relationships)	มาจากการรวมธุรกิจจากการซื้อบริษัทย่อย	-
สัญญาการให้บริการระยะยาว (Long-term service agreements)	มาจากการรวมธุรกิจจากการซื้อบริษัทย่อย	102.4

4.3 สิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัทฯ ได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ตารางสรุปสิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนของกลุ่มบริษัทฯ มีดังนี้

ตารางสรุปสิทธิประโยชน์ของการส่งเสริมการลงทุนของกลุ่มบริษัทฯ

	บัตรส่งเสริม เลขที่	วันที่อนุมัติให้ การส่งเสริม	วันที่เริ่มมี รายได้	ระยะเวลาของ สิทธิประโยชน์ จากวันที่เริ่มมี รายได้	เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์เฉพาะโครงการ ที่สำคัญ	หมายเหตุ
1	2403(2)/2554 เรือนวธานี	7 ธันวาคม 2554	9 กรกฎาคม 2554	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 693,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการ ยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนามบริษัทฯ
2	59-1108-0-00-1-2 เรือเอ็นเนอจี สตาร์	26 สิงหาคม 2559	31 กรกฎาคม 2556	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 705,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการ ยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนามบริษัทฯ ซึ่ง เป็นการรับโอน กิจการจาก NAT ตามบัตรส่งเสริม เลขที่ 1686(2)/2556
3	62-0209-1-00-1-0 เรืออะแควเรียส สตาร์	28 กุมภาพันธ์ 2562	1 พฤษภาคม 2562	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 891,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการ ยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนามบริษัทฯ
4	62-0547-1-00-1-0 เรือคริสตัล สตาร์	30 พฤษภาคม 2562	6 กรกฎาคม 2562	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 891,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการ ยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนามบริษัทฯ

	บัตรส่งเสริม เลขที่	วันที่อนุมัติให้ การส่งเสริม	วันที่เริ่มมี รายได้	ระยะเวลาของ สิทธิประโยชน์ จากวันที่เริ่มมี รายได้	เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์เฉพาะโครงการ ที่สำคัญ	หมายเหตุ
5	62-0784-1-00-1-0 เรือดาวิน สตาร์	22 กรกฎาคม 2562	21 สิงหาคม 2562	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 608,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนามบริษัทฯ
6	2139(2)/2556 เรือศรีนารา	14 สิงหาคม 2556	9 ตุลาคม 2559	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 40,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
7	1264(2)/2558 เรือศรีตาปี	10 มีนาคม 2558	25 มีนาคม 2559	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 54,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
8	1238(2)/2555 เรือศรีท่าชนะ	28 กุมภาพันธ์ 2555	21 กันยายน 2555	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 160,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
9	1966(2)/2557 เรือศรีภูเก็ท	8 สิงหาคม 2557	1 ตุลาคม 2557	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 40,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
10	2023(2)/2555 เรือศรีบ้านดอน	7 สิงหาคม 2555	2 พฤศจิกายน 2555	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 90,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
11	1267(2)/2558 เรือศรีดอนสัก	10 มีนาคม 2558	9 กันยายน 2560	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 54,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
12	60-0241-1-00-1-0 เรือศรีศรีवाद	23 กุมภาพันธ์ 2560	21 มิถุนายน 2560	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 175,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
13	1265(2)/2558 เรือศรีกาญจนดิษฐ์	10 มีนาคม 2558	1 มีนาคม 2561	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 54,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL

	บัตรส่งเสริม เลขที่	วันที่อนุมัติให้ การส่งเสริม	วันที่เริ่มมี รายได้	ระยะเวลาของ สิทธิประโยชน์ จากวันที่เริ่มมี รายได้	เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์เฉพาะโครงการ ที่สำคัญ	หมายเหตุ
14	61-0952-1-00-1-0 เรือสปีดพัฒน์	8 สิงหาคม 2561	1 กันยายน 2561	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 161,790,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
15	1266(2)/2558 เรือศรีสุราษฎร์	10 มีนาคม 2558	5 มีนาคม 2562	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 54,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
16	62-0104-1-00-1-0 เรือศรีไชยา	4 กุมภาพันธ์ 2562	21 พฤษภาคม 2562	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 199,070,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
17	62-0170-1-00-1-0 เรือศรีท่าเพชร	15 กุมภาพันธ์ 2562	30 พฤษภาคม 2562	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 199,070,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
18	62-0521-1-00-1-0 เรือศรีพุมเรียง	23 พฤษภาคม 2562	8 สิงหาคม 2562	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 199,070,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
19	62-0522-1-00-1-0 เรือศรีพุนพิน	23 พฤษภาคม 2562	1 กันยายน 2562	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 199,070,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
20	63-0595-1-00-1-0 เรือศรีลำพู	5 มิถุนายน 2563	15 พฤศจิกายน 2563	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 176,230,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม NTL
21	59-0519-1-00-1-0 เรือเรเดียน สตาร์	19 เมษายน 2559	13 เมษายน 2559	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 408,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม SHT
22	1151(2)/2558 เรือจูบิลี่ สตาร์	3 กุมภาพันธ์ 2558	9 กุมภาพันธ์ 2558	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 397,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม SHT

	บัตรส่งเสริม เลขที่	วันที่อนุมัติให้ การส่งเสริม	วันที่เริ่มมี รายได้	ระยะเวลาของ สิทธิประโยชน์ จากวันที่เริ่มมี รายได้	เงื่อนไขและสิทธิประโยชน์เฉพาะโครงการ ที่สำคัญ	หมายเหตุ
23	59-1463-1-00-1-0 เรือเกรซ สตาร์	9 พฤศจิกายน 2559	1 พฤศจิกายน 2559	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 395,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม SHT
24	59-1090-0-00-1-2 เรือภูริมาศ	23 สิงหาคม 2559	25 มกราคม 2553	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 416,241,832.56 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม TMT ซึ่งเป็น การรับโอนกิจการ จากบริษัท ภูริมาศ นาวี จำกัด ตามบัตร ส่งเสริมเลขที่ 1085(2)/2553
25	2279(2)/2556 เรือบีกซี 20	13 กันยายน 2556	4 มิถุนายน 2557	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 71,226,409.65 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม BIG SEA
26	59-0380-1-00-1-0 เรือบีกซี 21	16 มีนาคม 2559	19 กันยายน 2559	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 120,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม BIG SEA
27	1504(2)/2557 เรือบีกซี 102 และ เรือบีกซี 103	17 เมษายน 2557	28 มกราคม 2558	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 347,913,026.82 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม BIG SEA
28	1012(2)/2558 เรือบีกซี 104	6 มกราคม 2558	28 ธันวาคม 2558	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 241,926,272.59 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม BIG SEA
29	1011(2)/2558 เรือบีกซี 105	6 มกราคม 2558	21 เมษายน 2560	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 173,734,526.59 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม BIG SEA
30	59-0379-1-00-1-0 เรือบีกซี 106	16 มีนาคม 2559	10 พฤษภาคม 2562	8 ปี	- ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ได้รับยกเว้น มีมูลค่าไม่เกิน 190,000,000 บาท - เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้	ได้รับบัตรส่งเสริม ในนาม BIG SEA

4.4 สัญญาประกันภัย

เนื่องด้วยนโยบายของกลุ่มบริษัท ในการคุ้มครองชีวิตพนักงานประจำเรือ และทรัพย์สินหลักของกลุ่มบริษัท ในการดำเนินธุรกิจ กลุ่มบริษัท ได้เข้าทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองและเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบ และทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายหากเกิดอุบัติเหตุ โดยมีประกันภัยหลักสองประเภท คือ

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

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

ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับผลประโยชน์ตามกรมธรรม์	ระยะเวลาประกันภัย	วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹
ประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (H&M Insurance)	บริษัท และบริษัทย่อย	กลุ่มบริษัท ผู้รับจ้างเรือ และผู้เช่าเรือ	1) เรือขนส่งขนาดเล็ก (ขนาดบรรทุกน้อยกว่า 10,000 DWT)	- เรือขนส่งขนาดเล็ก (ขนาดบรรทุกน้อยกว่า 10,000 เดตเวตตัน) วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหมด ประมาณ 2,501.8 ล้านบาท - เรือขนส่งขนาด Aframax (ขนาดบรรทุกระหว่าง 80,000 - 120,000 DWT) วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหมด ประมาณ 20.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 656.1 ล้านบาท - เรือ FSU วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหมด ประมาณ 161.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 5,041.5 ล้านบาท - เรือ AWB วงเงินเอาประกันภัยของเรือรวมทั้งหมด ประมาณ 12.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 385.3 ล้านบาท
			เรือสิริธนา	
			เรือสิรินารา	
			เรือศรีวิเกตต์	
			เรือศรีบ้านดอน	
			เรือศรีท่าชนะ	
			เรือศรีตาปี	
			เรือศรีศรีชาติ	
			เรือสิริพิพัฒน์	
			เรือศรีกาญจน์ดิษฐ์	
			เรือศรีดอนสัก	
			เรือศรีสุราษฎร์	
			เรือศรีไชยา	

ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับผลประโยชน์ตามกรมธรรม์	ระยะเวลาประกันภัย		วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹
			เรือศรีพุ่มเรียง	1 ปี (1 มกราคม 2563 – 31 ธันวาคม 2563)	
			เรือศรีพุ่มพิน	1 ปี (1 มกราคม 2563 – 31 ธันวาคม 2563)	
			เรือศรีท่าเพชร	1 ปี (1 มกราคม 2563 – 31 ธันวาคม 2563)	
			เรือศรีลำภู	0.2 ปี (12 ตุลาคม 2563 – 31 ธันวาคม 2563)	
			เรือภูริมาศ	1 ปี (1 มกราคม 2563 – 31 ธันวาคม 2563)	
			เรือบักชี 9	1 ปี (1 กรกฎาคม 2563 – 1 กรกฎาคม 2564)	
			เรือบักชี 10	1 ปี (1 กรกฎาคม 2563 – 1 กรกฎาคม 2564)	
			เรือบักชี 14	1 ปี (26 สิงหาคม 2563 – 26 สิงหาคม 2564)	
			เรือบักชี 15	1 ปี (12 พฤศจิกายน 2563 – 12 พฤศจิกายน 2564)	
			เรือบักชี 17	1 ปี (15 ธันวาคม 2563 – 15 ธันวาคม 2564)	
			เรือบักชี 20	1 ปี (1 กรกฎาคม 2563 – 1 กรกฎาคม 2564)	
			เรือบักชี 21	1 ปี (1 กรกฎาคม 2563 – 1 กรกฎาคม 2564)	
			เรือบักชี 101	1 ปี (26 มีนาคม 2563 – 26 มีนาคม 2564)	
			เรือบักชี 102	1 ปี (9 มกราคม 2563 – 9 มกราคม 2564)	
			เรือบักชี 103	1 ปี (9 มกราคม 2563 – 9 มกราคม 2564)	
			เรือบักชี 104	1 ปี (12 ตุลาคม 2563 – 12 ตุลาคม 2564)	
			เรือบักชี 105	1 ปี (16 มกราคม 2563 – 16 มกราคม 2564)	
			เรือบักชี 106	1 ปี (21 มกราคม 2563 – 21 มกราคม 2564)	
			2) เรือขนส่ง ประเภท Aframax (ขนาดบรรทุก ระหว่าง 80,000 - 120,000 DWT)		
			เรือเรเดียน สตาร์	1 ปี (21 กันยายน 2563 – 20 กันยายน 2564)	

ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับผลประโยชน์ตามกรมธรรม์	ระยะเวลาประกันภัย		วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹
			3) เรือ FSU		
			เรือเอ็นเนอจี สตาร์	1 ปี (21 กันยายน 2563 – 20 กันยายน 2564)	
			เรืออะแคเวียส สตาร์	1 ปี (21 กันยายน 2563 – 20 กันยายน 2564)	
			เรือคริสตัล สตาร์	1 ปี (21 กันยายน 2563 – 20 กันยายน 2564)	
			เรือดาร์วิน สตาร์	1 ปี (21 กันยายน 2563 – 20 กันยายน 2564)	
			เรือเกรซ สตาร์	1 ปี (21 กันยายน 2563 – 20 กันยายน 2564)	
			เรือจูบิลี สตาร์	1 ปี (21 กันยายน 2563 – 20 กันยายน 2564)	
			เรือบงกช สตาร์	1 ปี (21 กันยายน 2563 – 20 กันยายน 2564)	
			4) เรือ AWB		
			เรือนวลานี	1 ปี (1 มกราคม 2563 – 31 ธันวาคม 2563)	
			ประกันภัยความรับผิดชอต่อบุคคลอื่น (P&I Insurance)	บริษัทฯ และบริษัทย่อย	กลุ่มบริษัทฯ และผู้รับจ้างเรือ
1) เรือขนส่ง ขนาดเล็ก (ขนาดบรรทุกน้อยกว่า 10,000 DWT)					
เรือสิริธนา	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)				
เรือศรีนารา	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)				
เรือศรีภูเก็ต	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)				
เรือศรีบ้านดอน	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)				
เรือศรีท่าชนะ	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)				
เรือศรีตาปี	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)				
เรือศรีศรีชาติ	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)				
เรือสิริพิพัฒน์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)				
เรือศรีกาญจนดิษฐ์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)				
เรือศรีดอนสัก	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)				

ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับประกันภัย ตามกรมธรรม์	ระยะเวลาประกันภัย		วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹
			เรือศรีสุราษฎร์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำ ประมาณ 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 15,737.1 ล้านบาท ● เรือ FSU ■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีมลพิษจากสินค้า วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำ ประมาณ 1,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 31,474.1 ล้านบาท ■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีเกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารเรือ/พนักงานประจำเรือ วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำ ประมาณ 3,000.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 94,422.3 ล้านบาท หรือ แล้วแต่จำนวนซึ่งกำหนดไว้ในสัญญาประกันภัย ■ วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีสงคราม วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำ ประมาณ 500.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 15,737.1 ล้านบาท ● เรือ AWB วงเงินเอาประกันภัยของเรือต่อลำ ประมาณ 500.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 15,737.1 ล้านบาท
			เรือศรีไชยา	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือศรีพุมเรียง	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือศรีพนนัง	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือศรีท่าเพชร	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือศรีลำภู	0.4 ปี (12 ตุลาคม 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือภูมิศาสตร์	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือบักชี 9	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือบักชี 10	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือบักชี 14	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือบักชี 15	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือบักชี 17	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือบักชี 20	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือบักชี 21	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือบักชี 101	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือบักชี 102	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือบักชี 103	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือบักชี 104	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือบักชี 105	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือบักชี 106	1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	

ประเภทการประกันภัย	ผู้ทำประกันภัย	ผู้รับประกันภัย	ระยะเวลาประกันภัย	วงเงินเอาประกันภัยที่สำคัญ ¹
			2) เรือขนส่ง ประเภท Aframax (ขนาดบรรทุก ระหว่าง 80,000 - 120,000 DWT)	
			เรือเรเดียส สตาร์	
			1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			3) เรือ FSU	
			เรือเอ็นเนอจี สตาร์	
			1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรืออะแคเรียส สตาร์	
			1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือคริสตัล สตาร์	
			1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือคาริน สตาร์	
			1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือเกรซ สตาร์	
			1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือจูบิลี สตาร์	
			1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			เรือบงกช สตาร์	
			1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	
			4) เรือ AWB	
			เรือนวนาณี	
			1 ปี (20 กุมภาพันธ์ 2563 - 20 กุมภาพันธ์ 2564)	

หมายเหตุ : /1 ประกันภัยคุ้มครองสำหรับเรือบางลำที่มีความเสี่ยงในกรณีดังกล่าว

4.5 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ใกล้เคียงกัน หรือก่อให้เกิดประโยชน์ และสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อเสริมสร้างความมั่นคง และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการลงทุนดังต่อไปนี้เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน

1. ธุรกิจที่จะลงทุนนั้นเป็นธุรกิจที่มีศักยภาพในการทำรายได้ และกำไรอย่างสม่ำเสมอ มีการจัดทำประเมินความเสี่ยงของโครงการและผ่านการวิเคราะห์ความเป็นไปได้แล้ว
2. ธุรกิจที่จะลงทุนมีกระแสเงินสดเพียงพอที่จะจ่ายชำระภาระหนี้ และดอกเบี้ย
3. ธุรกิจที่จะลงทุนให้ผลตอบแทนที่เหมาะสมในความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ในอัตราผลตอบแทนภายใน (Equity Internal Rate of Return: EIRR) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 12 หรือพิจารณาตามความเหมาะสมของสถานะตลาดขณะนั้น
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 ที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์เหมาะสมในธุรกิจที่บริษัทฯ เข้าลงทุน โดยปราศจากผลประโยชน์ขัดแย้งกับธุรกิจของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมเหล่านั้น ทั้งนี้ ตัวแทนของบริษัทฯ จะต้องบริหารและจัดการธุรกิจของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมตามระเบียบและกฎเกณฑ์ซึ่งกำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อย และ/หรือบริษัทร่วมนั้น ๆ

4.6 รายละเอียดสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจที่สำคัญ

ลักษณะของสัญญา	ระยะเวลา (โดยประมาณ)	การต่ออายุ สัญญา	การเลิกสัญญา	เงื่อนไขที่สำคัญ
1. สัญญาบริการขนส่งและจัดเก็บ น้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปทางเรือ (Floating Storage Unit: FSU) ("เรือ FSU") (ส่วนใหญ่ให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันแก่ลูกค้า ซึ่งเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนจัดตั้งในสาธารณรัฐสิงคโปร์ โดยให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันผ่าน Nathalin Shipping Pte. Ltd. ("NSSG")	6 – 12 เดือน	สัญญาส่วนใหญ่กำหนดว่า ก่อนครบกำหนดระยะเวลาตามสัญญาเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 60 วัน ลูกค้าอาจแสดงเจตนาต่ออายุสัญญาโดยส่งหนังสือแจ้งต่ออายุสัญญาไปยัง NSSG ได้	สัญญาสามารถบอกเลิกได้ตามเหตุต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในสัญญา ซึ่งรวมถึงในกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้แต่งตั้งผู้ชำระบัญชี หรือผู้พิทักษ์ทรัพย์ หรือบุคคลใด ๆ อันทำหน้าที่ในการจัดการทรัพย์สินไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนให้แก่เจ้าหนี้ หรือตกเป็นบุคคลล้มละลาย หรืออยู่ในสถานะที่ไม่อาจจะชำระหนี้ได้ 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 เป็นผู้มียุติในการนำเรือ FSU ออกให้บริการขนส่งและ

ลักษณะของสัญญา	ระยะเวลา (โดยประมาณ)	การต่ออายุ สัญญา	การเลิกสัญญา	เงื่อนไขที่สำคัญ
				จัดเก็บน้ำมันแก๊สและเรือ FSU ที่ให้บริการขนส่งและจัดเก็บน้ำมันตามสัญญาบริการเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดโดยสถาบันการจัดชั้นเรือ (The International Association of Classification Societies: IACS) - NSSG จะถือว่าได้รับมอบสินค้าที่ขนส่งเมื่อสินค้าที่ขนส่งได้ถูกส่งผ่านท่อเชื่อม (Connecting flange) จากเรือของลูกค้านไปยังเรือ FSU - NSSG ตกลงจัดให้มีการประกันภัยความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งตลอดระยะเวลาให้บริการเรือดังกล่าว ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการประกันภัยความเสียหายของสินค้า จากภัยอันตรายต่อความชำรุดของสินค้าจากการเดินเรือตามปกติ - ลูกค้านยังคงเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในสินค้าที่ขนส่งตลอดระยะเวลาการขนส่งสินค้า - ลูกค้านตกลงแต่งตั้งผู้ตรวจสอบอิสระเพื่อทำหน้าที่ในการตรวจสอบด้านปริมาณและคุณภาพในการขนถ่ายสินค้า (loading) และการปล่อยสินค้าออก (discharge) โดยลูกค้านจะเป็นผู้รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายสำหรับการแต่งตั้งผู้ตรวจสอบอิสระ - ลูกค้านตกลงเป็นผู้รับผิดชอบภาระการที่เกี่ยวกับสินค้าที่ขนส่งแต่เพียงผู้เดียว - ลูกค้านไม่สามารถโอนสิทธิหน้าที่ หรือนำเรือ FSU ตามสัญญาออกให้บริการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทางเรือแก่

ลักษณะของสัญญา	ระยะเวลา (โดยประมาณ)	การต่ออายุ สัญญา	การเลิกสัญญา	เงื่อนไขที่สำคัญ
2. สัญญาบริการขนส่งสินค้าทางเรือแบบกำหนดระยะเวลา (Timr Charter)	4 – 6 เดือน	-	สัญญาส่วนใหญ่กำหนดว่า ลูกค้าอาจแสดงเจตนาบอกเลิกสัญญาไปยัง NSSG ในฐานะเจ้าของเรือได้ โดยการส่งหนังสือบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษร หากปรากฏว่าเกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้ - ลูกค้าไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือได้ (Off-hire period) - เรือที่ให้บริการขนส่งตามสัญญาหายไป - เรือที่ให้บริการขนส่งตามสัญญาถูกควบคุมโดยเจ้าหน้าที่อื่นเนื่องมาจากการดำเนินการตามกฎหมาย หรือการกระทำผิดกฎระเบียบ	บุคคลภายนอกอีกทอดหนึ่งได้เว้นแต่ได้รับความยินยอมจาก NSSG สัญญาส่วนใหญ่ระบุสินค้าที่ขนส่ง และระบุพื้นที่ขนส่ง (Trading area) อย่างชัดเจน และกำหนดเรื่องต่างๆ ที่สำคัญดังนี้ - ตลอดระยะเวลาของสัญญา ห้ามมิให้มีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ โครงสร้างเรือ ธงชาติประจำเรือ การลงทะเบียนจัดชั้นเรือ (classification) รวมถึงห้ามเปลี่ยนแปลงบริษัทซึ่งทำหน้าที่จัดการเรือ เว้นแต่ได้รับความยินยอมจากลูกค้า - NSSG มีหน้าที่จัดทำรายงานอุบัติเหตุทางเรือ และทางสิ่งแวดล้อมให้แก่ลูกค้าเป็นรายเดือน - NSSG ต้องตรวจสอบการดำเนินงานต่าง ๆ ภายใต้สัญญาฉบับนี้ เช่น การทำงานของผู้ควบคุมเรือ เจ้าหน้าที่ประจำเรือ หรือลูกเรือ ว่าปฏิบัติตามกฎหมายที่บังคับใช้หรือไม่ โดยการตรวจสอบดังกล่าวให้เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่มีการส่งมอบเรือ และตลอดระยะเวลาการให้บริการขนส่งทางเรือ - NSSG ตกลงว่า สัญญาจ้างงานสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำเรือ และลูกเรือ นั้น เป็นไปตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่บังคับใช้กับเรือ - ลูกค้าอาจนำเรือตามสัญญาออกให้บริการขนส่งแก่บุคคลภายนอกอีกทอดได้ อย่างไรก็ตาม ลูกค้ายังคงมีหน้าที่และความรับผิดชอบตาม

ลักษณะของสัญญา	ระยะเวลา (โดยประมาณ)	การต่ออายุ สัญญา	การเลิกสัญญา	เงื่อนไขที่สำคัญ
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 เมื่อเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งดังนี้ - หน่วยงานของรัฐในประเทศมาเลเซียที่เกี่ยวข้อง ยกเลิกการอนุญาตให้ตัวแทนประกอบกิจการเรือ FSU ตามสัญญา - ตัวแทนดำเนินการใด ๆ อันเป็นการผิดสัญญา - ตัวแทน มีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ โดยส่งหนังสือบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรไปยัง NSSG เมื่อเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งดังนี้ - NSSG ผิดนัดไม่ชำระค่าธรรมเนียมในการดำเนินการตามสัญญาตามที่กำหนดไว้ในสัญญา หรือ - NSSG ดำเนินการใด ๆ อันเป็นการผิดสัญญา	สัญญาต่อ NSSG ทั้งนี้ หากลูกค้าต้องการโอนสิทธิตามสัญญากับบุคคลใด ๆ ลูกค้าจะต้องได้รับความยินยอมจาก NSSG ก่อน - NSSG ตกลงว่าจ้างตัวแทนในประเทศมาเลเซียซึ่งได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการเรือ FSU ในประเทศมาเลเซีย และเป็นผู้ดำเนินการติดต่อหน่วยงานราชการของประเทศมาเลเซียที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ NSSG สามารถเดินเรือขนส่งน้ำมันในประเทศมาเลเซียตามพื้นที่ที่หน่วยงานของรัฐได้ให้อนุญาตไว้ ทั้งนี้ เรือ FSU ซึ่งใช้ในการเดินเรือเป็นเรือตามที่ 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 เพื่อการประกอบธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ
คู่สัญญา	บริษัทฯ และบริษัทย่อย กับธนาคารพาณิชย์
วงเงินกู้ยืมระยะยาวที่สำคัญ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563)	- บริษัทฯ วงเงินกู้รวม 35.6 ล้านดอลลาร์ และ 1,153.5 ล้านบาท ครบกำหนดชำระงวดสุดท้ายเดือนมีนาคม 2568 - NTL วงเงินกู้รวม 1,113.6 ล้านบาท ครบกำหนดชำระงวดสุดท้ายเดือนตุลาคม 2570 - SHT วงเงินกู้รวม 16.2 ล้านดอลลาร์ ครบกำหนดชำระงวดสุดท้ายเดือนมีนาคม 2567 - บริษัท บิ๊กซี จำกัด วงเงินกู้รวม 351.0 ล้านบาท ครบกำหนดชำระงวดสุดท้ายเดือนกุมภาพันธ์ 2568
เงื่อนไขเงินกู้ที่สำคัญ (Loan Covenants)	ในแต่ละสัญญาเงินกู้มีเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ ดังนี้ - ให้ผู้กู้ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ DSCR¹ (Debt Service Coverage Ratio) ไว้ในอัตราส่วนไม่น้อยกว่า 1.0 - 1.2 เท่า (แล้วแต่ธนาคาร) - ผู้กู้จะไม่ก่อภาระผูกพันใด ๆ โดยการกู้ยืมหรือค้ำประกันบุคคลใดๆ จนทำให้อัตราส่วนของหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น D/E² (Debt to Equity Ratio) ของผู้กู้ เกินกว่าอัตราส่วนที่กำหนด (อัตราส่วนที่กำหนดแล้วแต่วงเงินกู้และธนาคาร) อยู่ในช่วงระหว่าง 2.0 - 4.25 เท่า แต่ทั้งนี้ Debt to Equity Ratio จะต้องไม่ต่ำกว่าศูนย์ ทั้งนี้ โดยให้นับรวมเงินกู้ยืมจากกรรมการ/บริษัทที่เกี่ยวข้อง และเงินให้กู้ยืมแก่กิจการ/บริษัทที่เกี่ยวข้องสุทธิ รวมเป็นส่วนของทุนด้วย - ในกรณีที่ผู้กู้และโครงการของผู้กู้ไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้ตามกำหนดระยะเวลาหรือไม่สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายก่อสร้าง และค่าดำเนินการอื่น ๆ (Cost Overrun) ให้เป็นไปตามแผนการที่ผู้กู้ได้เสนอไว้ต่อผู้ให้กู้ ผู้กู้จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบลงทุนในส่วนนี้เอง เพื่อให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยไม่มีผลผูกพันในการที่ผู้ให้กู้จะต้องให้การสนับสนุนวงเงินสินเชื่อเพิ่มเติมแก่ผู้กู้ก็ตามแต่ อย่างไรก็ดี - ในกรณีที่ผู้กู้ขาดสภาพคล่องในการลงทุนต่อเรือ และ/หรือการชำระคืนเงินกู้ให้แก่ผู้ให้กู้ และ/หรือเกิด Cost Overrun อย่างไรก็ดีอย่างหนึ่ง ผู้กู้จะต้องจัดหาเงินทุนจากการเพิ่มทุน และ/หรือการกู้ยืมเงินจากกรรมการ หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยกรณีกู้ยืมเงินจากกรรมการ หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ผู้กู้จะต้องไม่ชำระคืนเงินกู้ยืมจากกรรมการหรือบริษัทในเครือที่เกี่ยวข้อง จนกว่าผู้กู้จะได้ชำระเงินให้แก่ผู้ให้กู้จนครบถ้วน โดยให้คงเงินกู้ยืมจากกรรมการ หรือบริษัทในเครือที่เกี่ยวข้องไว้เป็นหนี้ลำดับรอง (Subordinated Debt) - ผู้กู้จะต้องแจ้งให้สถาบันการเงินทราบเป็นลายลักษณ์อักษรทันที เมื่อเกิดข้อพิพาทหรือคดีใด ๆ - ผู้กู้จะต้องแจ้งให้ผู้ให้กู้ทราบล่วงหน้า เมื่อผู้กู้จะจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นของผู้กู้ ทั้งนี้ ผู้กู้สามารถจ่ายเงินปันผลได้ตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้ 1) การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวต้องไม่กระทบต่อความสามารถในการชำระหนี้ของผู้กู้ และ 2) ไม่มีเหตุผิวนัดเกิดขึ้น ผู้กู้ต้องไม่ทำกำไร โอน ขาย ให้เช่า จำหน่าย หรือ ก่อให้เกิดภาระติดพันใด ๆ กับทรัพย์สินที่เป็นหลักประกัน (เรือของแต่ละวงเงินกู้) ของผู้กู้ เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการค้าปกติของผู้กู้ หรือเป็นการจำหน่ายทรัพย์สินที่เสื่อมสภาพอันเนื่องมาจากลักษณะหรือสภาพของทรัพย์สินนั่นเอง - ผู้กู้จะต้องโอนสิทธิหนังสือค้ำประกันให้แก่ผู้ให้กู้ ในกรณีที่ผู้กู้ต่อเรือ เปิดหนังสือค้ำประกันมาให้กับผู้กู้ ภายใน 14 วัน หลังจากเบิกรับเงินกู้ในแต่ละงวด - ในกรณีที่ผู้กู้มีการซื้อเรือเพิ่มเติมในโครงการใดก็ตาม ทำหนังสือแจ้งให้ธนาคารทราบล่วงหน้าทุกครั้ง - ผู้กู้จะต้องนำเงินรายได้ที่ได้รับจากเรือที่เป็นหลักประกันกับผู้ให้กู้มาฝากเข้าบัญชีเงินฝากของผู้กู้ที่เปิดไว้กับผู้ให้กู้ และมอบสิทธิที่จะถอนเงินจากบัญชีเงินฝากดังกล่าวไว้เป็นประกันในการชำระ

	หนี้กับผู้ให้กู้ หรือยินยอมให้ผู้กู้มีสิทธิหักเงินในบัญชีเงินฝากดังกล่าวมาชำระหนี้แก่ผู้ให้กู้เมื่อหนี้ครบกำหนดชำระได้ทันที (Pledge and Assignment of Accounts) ■ ผู้กู้จะต้องทำประกัน Hull & Machinery (All Risks) และ Protection & Indemnity Insurance รวมทั้งประกันภัยอื่นที่จำเป็น โดยยกผลประโยชน์จากประกันภัยเรือทั้งหมดให้ผู้ให้กู้ ตลอดระยะเวลาการมีผลใช้บังคับของสัญญาผู้ยืมเงิน ยกเว้น Protection & Indemnity Insurance ที่ทางบริษัทประกันชำระค่าสินไหมทดแทนให้กับบุคคลที่ 3 แต่ทั้งนี้ หากผู้กู้ให้บริการเดินเรือในพื้นที่เสี่ยงต่อภาวะสงครามและ Privacy ตามประกาศของ Lloyd's Register ผู้กู้จะต้องทำประกันภัย Wars และ Privacy Insurance เพิ่มเติมด้วย ■ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในเรื่องดังต่อไปนี้ - ผู้มีอำนาจกระทำการแทน หรืออำนาจของผู้มีอำนาจกระทำการแทนของผู้กู้ หรือ - แก้วหนังสือบริคณห์สนธิ หรือแก้ไขข้อบังคับ หรือตราประทับ ผู้กู้จะต้องแจ้งให้ธนาคารทราบเป็นลายลักษณ์อักษรภายใน 15 วัน นับจากวันเปลี่ยนแปลง พร้อมทั้งแนบเอกสารประกอบการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว
--	---

หมายเหตุ:

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

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.1 คดีที่อาจมีผลกระทบด้านลบต่อสินทรัพย์ของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย ที่มีจำนวนสูงกว่าร้อยละ 5 ของ ส่วนของผู้ถือหุ้น

- ไม่มี -

5.2 คดีที่กระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ แต่ไม่สามารถประเมินผลกระทบเป็นตัวเลขได้

- ไม่มี -

5.3 คดีที่มีได้เกิดจากการประกอบธุรกิจโดยปกติของบริษัทหรือบริษัทย่อย

- ไม่มี -

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6.1 ข้อมูลทั่วไป

(1) ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

ชื่อบริษัท	:	บริษัท พริมา มารีน จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์	:	PRM
หมวดอุตสาหกรรม	:	บริการ
หมวดธุรกิจ	:	ขนส่งและโลจิสติกส์
ลักษณะการประกอบธุรกิจ	:	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 2563)
ทุนชำระแล้ว	:	2,500,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,500,000,000 หุ้น (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563)
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	จำนวนหุ้นที่ออกจำหน่าย	มูลค่าที่ตราไว้ต่อหุ้น	ทุนชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้นโดยบริษัทฯ (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	1,200,000,000 บาท	12,000,000 หุ้น	100 บาท	1,200,000,000 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 ภูริช มารีน จำกัด (PM) 80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260 โทรศัพท์: (66) 2016 0190-4 โทรสาร: (66) 2016 0199	บริการขนส่งน้ำมันทางเรือ	1,000,000 บาท	10,000 หุ้น	100 บาท	1,000,000 บาท	99.99
Protea Investments Group Limited (PIG) Totala Pier Park, Building 1, Second Floor, Wickhams Cay I, Road Town, British Virgin Islands	บริษัทลงทุนและบริการ ขนส่งน้ำมันทางเรือ ระหว่างประเทศ	10,000 ดอลลาร์สหรัฐ	10,000 หุ้น	1 ดอลลาร์สหรัฐ	10,000 ดอลลาร์สหรัฐ	100.00
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
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

ข้อมูลบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน	จำนวนหุ้นที่ออกจำหน่าย	มูลค่าที่ตราไว้ต่อหุ้น	ทุนชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้นโดยบริษัทฯ (ร้อยละ)
Nathalin Shipping Pte. Ltd. (NSSG) 6 Temasek Boulevard, #32-03 Suntec Tower Four, Singapore (038986) โทรศัพท์: (65) 6361 0382 โทรสาร: (65) 6361 0377	ตัวแทนจัดการบริหารเรือ	30,000,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	30,000,000 หุ้น	1 ดอลลาร์สิงคโปร์	30,000,000 ดอลลาร์สิงคโปร์	87.50
Amity Asset Management Inc. (AAM) PH Sortis Business Tower, 57 East Street, Obarrio, Panama City, Republic of Panama, P.O. Box 0843-02200 โทรศัพท์: (507) 399-8713 โทรสาร: (507) 399-8731	บริการขนส่งน้ำมันทางเรือ	10,000 ดอลลาร์สหรัฐ	10,000 หุ้น	1 ดอลลาร์สหรัฐ	10,000 ดอลลาร์สหรัฐ	87.50
บริษัท สิงหา แท็งเกอร์ จำกัด (SHT) 80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260 โทรศัพท์: (66) 2016 0190-4 โทรสาร: (66) 2016 0199	บริการขนส่งน้ำมันทางเรือ	1,200,000,000 บาท	12,000,000 หุ้น	100 บาท	1,200,000,000 บาท	51.00 ⁽²⁾
กิจการร่วมค้า						
บริษัท บงกช มารีเน 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 ทีโอป นอดิคอล สตาร์ จำกัด (TNS) 80 ซอยบางนา-ตราด 30 ถนนเทพรัตน แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260 โทรศัพท์: (66) 2016 0190-4 โทรสาร: (66) 2016 0199	บริการขนส่งน้ำมันทางเรือ	150,000,000 บาท	1,500,000 หุ้น	100 บาท	150,000,000 บาท	35.00 ⁽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

ข้อมูลบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน	จำนวนหุ้นที่ ออกจำหน่าย	มูลค่าที่ตราไว้ ต่อหุ้น	ทุนชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้นโดย บริษัทฯ (ร้อยละ)
บริษัท บทด จำกัด (TMN) 3354/50 อาคารนิรม 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 28 กุมภาพันธ์ 2564
- (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 TNS 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

(3) ข้อมูลของบุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์

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

ผู้สอบบัญชี

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

6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

- ไม่มี -