



ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1 ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท วี.แอล. เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด มหาชน (“บริษัท”) ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่ง ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์ โดยเป็นการขนส่งสินค้าทางเรือทั้งในประเทศและต่างประเทศ บริษัทเริ่มก่อตั้งเมื่อปี 2534 โดยมีทุนจดทะเบียนเริ่มแรก 1,000,000 บาท และต่อมาในปี 2536 ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 6,000,000 บาท และเริ่มดำเนินธุรกิจขนส่งน้ำมันโดยใช้เรือ 1 ลำซึ่งคือเรือ วี.แอล. 1 ให้กับ บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ขนาดประมาณ 2,148 DWT¹ และในเวลาต่อมาบริษัทได้มีการเพิ่มทุนจดทะเบียนเพื่อขยายกองเรือเพื่อตอบสนองการให้บริการขนส่งแก่ลูกค้าที่เป็นผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่อีกอย่างต่อเนื่อง เช่น บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) กลุ่มบริษัท เซฟรอน (ไทย) จำกัด บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน) เป็นต้น นอกจากนี้ในปี 2539 บริษัทเล็งเห็นโอกาสในการขยายธุรกิจจากความต้องการใช้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์ที่ค่อยๆ เพิ่มขึ้น พร้อมทั้งกระจายความเสี่ยงทางธุรกิจ โดยเริ่มประกอบกิจการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์ให้กับลูกค้าในต่างประเทศแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ตั้งแต่นั้นมาบริษัทขยายกองเรืออย่างต่อเนื่องจน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีกองเรือเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจจำนวน 13 ลำ โดยมีน้ำหนักบรรทุกเรือรวมเท่ากับ 40,757 DWT¹ และมีขนาดถังบรรจุน้ำมันเท่ากับ 41,524 ลูกบาศก์เมตร มีอายุเฉลี่ยกองเรือ 16.80 ปีทั้งนี้ บริษัทมีทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้วจำนวน 400 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2561 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 3/2561 ได้มีมติอนุมัติการแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน จำกัดและบริษัทได้เสนอขายหุ้นสามัญแก่ประชาชนทั่วไป (IPO) ในวันที่ 27 พฤษภาคม 2562 ในตลาดหลักทรัพย์ MAI เป็นวันแรก

¹ DWT = Deadweight tonnage น้ำหนักที่เรือสามารถบรรทุกได้



1.2 วิสัยทัศน์พันธกิจ และกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ

วิสัยทัศน์

บริษัทเรือที่เป็นเลิศด้าน ธุรกิจการขนส่งปิโตรเลียมและเคมีภัณฑ์ ทั้งในประเทศและระดับภูมิภาคเอเชีย

พันธกิจ

1. การดำเนินธุรกิจอย่างซื่อสัตย์สุจริต และยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาล
2. การให้บริการที่มีคุณภาพ ด้วยมาตรฐานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม
3. การพัฒนาบุคลากรที่มีคุณภาพและประสบการณ์ ปฏิบัติการอย่างมืออาชีพ
4. การสร้างมูลค่าการลงทุนเพื่อสร้างผลตอบแทนที่เป็นธรรม
5. การบริหารจัดการ ดูแลผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเท่าเทียมกัน เพื่อความน่าเชื่อถือ และเป็นที่พึงพอใจ

กลยุทธ์การแข่งขัน

- บริษัทมีบุคลากรที่มีคุณภาพและประสบการณ์

จากประสบการณ์ของผู้บริหารซึ่งได้แก่ นางชุตติกา กลิ่นสุวรรณ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ที่เป็นผู้ร่วมก่อตั้งบริษัทและอยู่กับบริษัทมายาวนานกว่า 20 ปี รวมถึงผู้บริหารอื่นๆ ที่เป็นบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์เกี่ยวกับธุรกิจขนส่งทางเรือมาอย่างยาวนาน จึงทำให้บริษัทมีข้อได้เปรียบในการดำเนินการธุรกิจเพื่อเข้าหาคู่ค้าหรือติดต่อเจรจากับหน่วยงานต่างๆ ได้อย่างถูกต้อง

นอกจากนี้ บริษัทให้ความสำคัญกับบุคลากรที่มีอยู่ในปัจจุบันและการคัดสรรบุคลากรใหม่ที่มีความรู้ความสามารถ และชำนาญงานเข้ามาร่วมดำเนินการเพื่อที่จะให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์ต่างๆ ถูกขับเคลื่อนไปอย่างมีประสิทธิภาพที่สุด ด้วยลักษณะของธุรกิจเฉพาะทางที่มีกฎเกณฑ์ ข้อบังคับจากหลายๆ หน่วยงานมาเกี่ยวข้องในการดำเนินธุรกิจ

- มาตรฐานการขนส่งที่เน้นความปลอดภัยเป็นหลัก

บริษัทให้บริการขนส่งด้วยเรือเปลือกสองชั้นทั้งหมด ซึ่งเรือดังกล่าวนี้เป็นเรือที่มีโครงสร้างเพื่อป้องกันการเกิดน้ำมันรั่วไหลหากเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ บริษัทได้ปฏิบัติตามหลักปฏิบัติงานของ International Safety Management Code (ISM Code) ซึ่งเป็นระบบเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยที่เป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล International Convention for the Safety of Life at Sea, "SOLAS" ที่อยู่ภายใต้บังคับการทางทะเลระหว่างประเทศ International Maritime Organization, "IMO" อย่างเคร่งครัด โดยบริษัทได้รับการรับรองการปฏิบัติตามระบบ ISM จากหน่วยงานที่มาตรฐานที่เรียกว่า Lloyd's Register อีกทั้งบริษัทยังได้รับการยอมรับจากกลุ่ม Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) ซึ่งบริษัทได้รับการว่าจ้างมาอย่างยาวนาน

นอกจากนี้ บริษัทมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่ำมาก โดยในปี 2562 การเกิดอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 0.06 ของจำนวนเที่ยวที่วิ่งทั้งหมดในปีนั้น ทั้งนี้ มูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นมูลค่าที่ไม่สูงมากนัก โดยมูลค่าความเสียหาย



เฉลี่ยที่เคยเกิดขึ้นเท่ากับ 0.16 ล้านบาทต่อครั้ง และมีมูลค่าความเสียหายสูงสุดไม่เกิน 0.46 ล้านบาท แต่อย่างไรก็ดี บริษัทมีมาตรการทำประกันภัยที่สามารถครอบคลุมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้น

- ให้บริการอย่างมีคุณภาพ

บริษัทมีกระบวนการดำเนินการเพื่อที่จะป้องกันไม่ให้อายุของสินค้าขณะขนส่งมีการปนเปื้อนหรือเสื่อมสภาพลง และมีวิธีการเพื่อที่จะป้องกันไม่ให้เกิดการสูญเสียน้ำมันขณะขนส่งเกินกว่าเกณฑ์ที่ผู้ค้ากำหนด โดยในปี 2562 ที่ผ่านมา บริษัทมีอัตราการเกิดการสูญเสียน้ำมันเกินกว่าที่ผู้ค้ากำหนดขณะขนส่งคิดเป็น ร้อยละ 0.76 ของจำนวนเที่ยวที่วิ่งทั้งหมดในปีนั้นๆ ตามลำดับ ทั้งนี้ มูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นมูลค่าที่ต่ำ โดยมูลค่าความเสียหายเฉลี่ยที่เคยเกิดขึ้นเท่ากับ 0.1 ล้านบาทต่อครั้ง และมีมูลค่าความเสียหายสูงสุดไม่เกิน 0.36 ล้านบาท แต่อย่างไรก็ดี บริษัทมีมาตรการทำประกันภัยที่สามารถครอบคลุมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้น

- กองเรือมีอายุเฉลี่ยที่น้อย

บริษัทให้บริการโดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก ซึ่งอายุเรือเป็นส่วนสำคัญในการเดินเรืออย่างมีประสิทธิภาพ โดยเรือที่อายุน้อยมักจะมีการซ่อมบำรุงที่น้อยกว่าเรือที่มีอายุมากส่งผลให้บริษัทสามารถบริหารกองเรือเพื่อให้บริการแก่ผู้ค้าให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งนี้ ปัจจุบันบริษัทมีกองเรืออายุเฉลี่ยที่น้อย ซึ่งเท่ากับ 16.80 ปี เมื่อเทียบกับอายุเรือที่บางท่าเรือกำหนดที่ 25 ปี

- เรือมีการควบคุมการปล่อยมลภาวะ

นอกจากบริษัทจะให้ความสำคัญกับการให้บริการในการดำเนินธุรกิจแล้ว บริษัทยังคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมโดยบริษัทมีการใช้เครื่องยนต์ที่มีการควบคุมการปล่อยก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NO_x) และมลภาวะต่างๆ ซึ่งได้รับการรับรองระดับ IMO Tier II¹ สำหรับเรือที่บริษัทต่อใหม่

- มีความสัมพันธ์ที่ดีกับคู่ค้าอย่างยาวนาน

ด้วยการบริการที่ใส่ใจในเรื่องความปลอดภัยและมาตรฐานในทุกเที่ยวการขนส่ง บริษัทจึงมีความสัมพันธ์ที่ดีกับคู่ค้าอย่างยาวนานและส่งผลให้คู่ค้ามีการใช้บริการกับบริษัทเรื่อยมา โดยกองเรือของบริษัทมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องเพื่อตอบสนองความต้องการใช้บริการขนส่งของคู่ค้า อีกทั้งบริษัทยังมีฝ่ายการตลาดที่จะคอยติดต่อและดูแลคู่ค้าอยู่เป็นประจำ รวมทั้งรับฟังความเห็นหรือข้อเสนอแนะต่างๆ จากคู่ค้าเพื่อนำไปปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการให้ดียิ่งขึ้นไป

¹IMO Tier II คือมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับเครื่องยนต์ทุกชนิดของเรือสากล



1.3 ประวัติความเป็นมา การเปลี่ยนแปลง และพัฒนาการที่สำคัญของบริษัท

ปี 2534	บริษัท วี.แอล. เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (“บริษัท”) จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2534 ด้วยทุนจดทะเบียนเริ่มต้นที่ 1 ล้านบาท คิดเป็นจำนวน 10,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 100 บาทต่อหุ้น
ปี 2536	<p>- กลุ่มนายทวีศิลป์ ชินะพัฒน์วงศ์ และผู้ลงทุนเข้ามาเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทและเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 6 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 60,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท โดยนายทวีศิลป์ ชินะพัฒน์วงศ์ มีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 82.50</p> <p>- ในปี 2536 บริษัทเริ่มดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่งน้ำมันให้กับบริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โดยเรือลำแรกคือ เรือวี.แอล.1 ที่มีน้ำหนักบรรทุกเท่ากับ 2,148 DWT</p>
ปี 2539	บริษัทเพิ่มทุนจดทะเบียนจำนวน 4 ล้านบาท เป็นจำนวน 10 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 100,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท โดยนายทวีศิลป์ ชินะพัฒน์วงศ์และนางชุตติกา กลิ่นสุวรรณ มีสัดส่วนการถือหุ้นหลังการเพิ่มทุนเท่ากับร้อยละ 44.50 และร้อยละ 51.00 ตามลำดับ โดยบริษัทนำเงินดังกล่าวมาขยายกองเรือบรรทุกน้ำมันจำนวน 1 ลำ คือเรือ วี.แอล. 2 เพื่อนำมาให้บริการขนส่งน้ำมันให้กับบริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) และขนส่งให้กับลูกค้าต่างประเทศส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันของบริษัทมีเรือเพิ่มขึ้นเป็น 2 ลำและมีน้ำหนักบรรทุกรวมเพิ่มขึ้นเป็น 4,328 DWT
ปี 2541	<p>- บริษัทเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็นจำนวน 20 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 200,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยมีนางชุตติกา กลิ่นสุวรรณ เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทที่สัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 97.50</p> <p>- วันที่ 14 ธันวาคม 2541 บริษัทเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 26 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 260,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม โดยนางชุตติกา กลิ่นสุวรรณ ยังคงเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 98.08 เพื่อขยายกองเรือโดยซื้อเรือ วี.แอล.3 ที่มีขนาดบรรทุก 2,328 DWT ส่งผลให้บริษัทมีกองเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้นเป็น 3 ลำและมีน้ำหนักบรรทุกรวมเพิ่มขึ้นเป็น 6,656 DWT</p>
ปี 2542	บริษัทได้ขยายกองเรือเพิ่มอีก 1 ลำโดยการซื้อเรือ วี.แอล. 4 ที่มีขนาด 1,999 DWT ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้นเป็น 4 ลำและมีน้ำหนักบรรทุกรวมเพิ่มขึ้นเป็น 8,654 DWT
ปี 2543	บริษัทเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 30 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 300,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยนางชุตติกา กลิ่นสุวรรณ ยังคงเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 98.33



ปี 2544	บริษัทได้ลงทุนซื้อเรือ วี.แอล. 5 ที่มีขนาด 2,223 DWT เพื่อทดแทนลำเรือวี.แอล 1 ที่ขายออกไปโดย ณ ปี 2544 บริษัทมีกองเรือทั้งหมด 4 ลำ มีน้ำหนักรวมทั้งหมด 8,729 DWT
ปี 2545	บริษัทเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 35 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 350,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม โดยนางชุตติภา กลิ่นสุวรรณ ยังคงเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 98.57 เพื่อลงทุนซื้อเรือเพิ่มอีก 2 ลำ ซึ่งได้แก่ เรือ วี.แอล. 6 และเรือวี.แอล.7 ที่มีน้ำหนักรวมเท่ากับ 1,998 และ 1,901 DWT ตามลำดับ ณ ปี 2545 บริษัทมีกองเรือทั้งหมด 6 ลำ น้ำหนักรวมเท่ากับ 12,628 DWT
ปี 2547-2549	<p>- ปี 2547 บริษัทเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 37 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 370,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม โดยนายทวีศิลป์ ชินะพัฒน์วงศ์และนางชุตติภา กลิ่นสุวรรณ เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 16.89 และร้อยละ 82.16 ตามลำดับ เพื่อลงทุนซื้อเรือวี.แอล. 8 ที่มีน้ำหนักรวม 5,246 DWT เพื่อทดแทนเรือวี.แอล. 2 ที่ขายออก ทำให้ ณ ปี 2547 บริษัทมีกองเรือทั้งหมด 6 ลำ มีน้ำหนักรวมเท่ากับ 15,693 DWT นอกจากนี้ในปี 2547 บริษัทได้เริ่มให้บริการขนส่งน้ำมันและทำสัญญา รับขนส่งสินค้าล่วงหน้า (Contract of Affreightment, "COA") กับบริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)</p> <p>- ปี 2549 บริษัทลงทุนซื้อเรือ วี.แอล. 10 ที่มีน้ำหนักรวม 2,972 DWT ทำให้ ณ ปี 2549 บริษัทมีกองเรือทั้งหมด 7 ลำ มีน้ำหนักรวมเท่ากับ 18,665 DWT</p>
ปี 2551-2552	<p>- ปี 2551 บริษัทเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 42 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 420,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม โดยนายทวีศิลป์ ชินะพัฒน์วงศ์และนางชุตติภา กลิ่นสุวรรณ ยังคงเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 37.84 และร้อยละ 61.22 ตามลำดับ และเริ่มให้บริการขนส่งน้ำมันและทำสัญญา รับขนส่งสินค้าล่วงหน้า (Contract of Affreightment, "COA") กับกลุ่มบริษัท เซฟรอน</p> <p>- ปี 2552 บริษัทมีการลงทุนซื้อเรือ วี.แอล. 11 ที่มีน้ำหนักรวมเท่ากับ 2,464 DWT ณ ปี 2552 บริษัทมีกองเรือทั้งหมด 8 ลำ น้ำหนักรวมเท่ากับ 21,129 DWT</p>
ปี 2553-2555	- ปี 2553 บริษัทเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 47 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 470,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม โดยนายทวีศิลป์ ชินะพัฒน์วงศ์และนางชุตติภา กลิ่นสุวรรณ ยังคงเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 35.62 และร้อยละ 63.63 เพื่อลงทุนซื้อเรือ วี.แอล. 12 ที่มีน้ำหนักรวมเท่ากับ 2,410 DWT ณ ปี 2553 บริษัทมีกองเรือทั้งหมด 9 ลำ น้ำหนักรวมเท่ากับ 23,538 DWT



	- ปี 2555 บริษัทลงทุนซื้อเรือ วี.แอล. 14 ที่มีน้ำหนักบรรทุกเท่ากับ 1,569 DWT ทำให้ ณ ปี 2555 บริษัทมีกองเรือทั้งหมด 10 ลำ น้ำหนักบรรทุกรวมเท่ากับ 25,107 DWT
ปี 2557	บริษัทเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 62 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 620,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม โดยนายทวีศิลป์ ชินะพัฒน์วงศ์ และนางชุตติภา กลิ่นสุวรรณ ยังคงเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 37.81 และร้อยละ 61.87 เพื่อลงทุนซื้อเรือ วี.แอล. 15 ที่มีน้ำหนักบรรทุกเท่ากับ 2,816 DWT และในปี 2557 บริษัทเริ่มให้บริการขนส่งน้ำมันปาล์มให้กับผู้ค้าน้ำมันปาล์มรายใหญ่ในประเทศมาเลเซีย ทำให้ ณ ปี 2557 บริษัทมีกองเรือทั้งหมด 11 ลำ น้ำหนักบรรทุกรวมเท่ากับ 27,924 DWT
ปี 2558	บริษัทเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 100 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม โดยนายทวีศิลป์ ชินะพัฒน์วงศ์และนางชุตติภา กลิ่นสุวรรณ ยังคงเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 37.81 และร้อยละ 61.99 เพื่อนำมาลงทุนขยายกองเรือและนำมาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน โดยมีการซื้อเรือวี.แอล.16 เพื่อเข้ามาทดแทนเรือวี.แอล.6 ที่ขายออกไปเนื่องจากครบกำหนดอายุการใช้งานเรือตามเกณฑ์บริษัททำให้ ณ ปี 2558 บริษัทมีกองเรือทั้งหมด 11 ลำ น้ำหนักบรรทุกรวมเท่ากับ 28,314 DWT
ปี 2559	- บริษัทมีการขยายกองเรือโดยซื้อเรือ วี.แอล.17 และวี.แอล.18 เพื่อให้บริการขนส่งน้ำมันในประเทศตามความต้องการของบริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) และมีการขายเรือวี.แอล.4 ที่ให้บริการขนส่งในประเทศออกไปต่างประเทศ เนื่องจากครบกำหนดอายุการใช้งานเรือตามเกณฑ์บริษัท -บริษัทซื้อสินทรัพย์ที่ใช้ในการดำเนินงานทั้งหมดซึ่งได้แก่ เรือชุตติภา 5 วัสดุสิ้นเปลืองคงเหลือที่อยู่กับเรือ และมีการโอนบุคลากรจากบริษัท ชุตติภา มารีน ออยล์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่อยู่ภายใต้การควบคุมสูงสุดเดียวกัน เพื่อเป็นการปรับโครงสร้างของกลุ่มบริษัท ทำให้ ณ สิ้นปี 2559 บริษัทมีกองเรือทั้งหมด 13 ลำ น้ำหนักบรรทุกรวมเท่ากับ 33,507 DWT
ปี 2560	ดำเนินการจดทะเบียนเลิกบริษัท ชุตติภา มารีน ออยล์ จำกัด เพื่อเป็นการจัดความขัดแย้งทางผลประโยชน์เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2560 และชำระบัญชีเสร็จเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2560 และบริษัทมีการขายเรือวี.แอล.3 ที่วิ่งต่างประเทศเมื่อถึงกำหนดอายุออกไป และขายเรือวี.แอล.8 ที่วิ่งในประเทศออกไป โดยมีการซื้อลำเรือวี.แอล.19 เข้ามาทดแทน ซึ่งมีน้ำหนักบรรทุกมากที่สุดใกองเรือ ซึ่งมีขนาด 5,470 DWT ทำให้ ณ ปี 2560 บริษัทมีกองเรือทั้งหมด 12 ลำ น้ำหนักบรรทุกรวมเท่ากับ 31,403 DWT
ปี 2561	- นายทวีศิลป์ชินะพัฒน์วงศ์ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทำการขายหุ้นทั้งหมดจำนวน 378,081 หุ้นให้กับนางชุตติภา กลิ่นสุวรรณทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของนางชุตติภา กลิ่นสุวรรณ เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 99.80 ทั้งนี้ นายทวีศิลป์ชินะพัฒน์วงศ์ และบริษัท แพล



	<p>ดิฉัน มารีน กรุป จำกัด ได้ทำข้อตกลงไม่แข่งขันกับบริษัทในสัญญาไม่แข่งขัน เพื่อขจัดความขัดแย้งทางผลประโยชน์²</p> <p>- บริษัทมีการเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็นจำนวน 300 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 3,000,000 หุ้นมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท โดยเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม โดยนาง ชุติภา กลิ่นสุวรรณ เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทโดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 99.93</p> <p>- เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2561 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัท ครั้งที่ 3/2561 มีมติอนุมัติการแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด และการเพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 300 ล้านบาท เป็น 400 ล้านบาท และมีมติให้ปรับมูลค่าหุ้นที่ตราไว้จากมูลค่าหุ้นละ 100 บาท เป็นมูลค่าหุ้นละ 0.50 บาทและอนุมัติการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 200 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.50 บาท โดยจะจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าวเพื่อเสนอขายให้แก่ประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก (IPO) เป็นจำนวนไม่เกิน 200 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.50 บาท</p> <p>- ในเดือนกรกฎาคม บริษัทมีการซื้อเรือวี.แอล.20 ที่เป็นเรือที่มีน้ำหนักบรรทุกมากที่สุด ในกองเรือ ซึ่งมีขนาด 5,578 DWT และในเดือนกันยายนบริษัทได้ทำการขายเรือวี.แอล.7 ที่วิ่งในประเทศเมื่อถึงกำหนดอายุออกไปทำให้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทมีกองเรือทั้งหมด 12 ลำ น้ำหนักบรรทุกรวมเท่ากับ 35,081 DWT</p>
ปี 2562	<p>- เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2562 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีมติให้ซื้อเรือมีสองจากประเทศญี่ปุ่นใช้ชื่อเรือวี.แอล. 21 มีน้ำหนักบรรทุก 5,676 DWT บริษัทมีเรือเพิ่มขึ้นเป็น 13 ลำ มีน้ำหนักบรรทุกรวม 40,757 DWT โดยได้รับมอบเรือเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2562</p> <p>- เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2562 บริษัทเปิดขายหุ้นสามัญให้แก่ประชาชน (IPO) เป็นครั้งแรกในตลาดหลักทรัพย์ MAI</p>

หมายเหตุ: ¹สาเหตุที่นายทวีศิลป์ ชินะพัฒน์วงศ์ (“นายทวีศิลป์”) ขายหุ้นทั้งหมดให้แก่นางชุติภา กลิ่นสุวรรณเนื่องจากนายทวีศิลป์ มีสุขภาพร่างกายที่ไม่แข็งแรงจึงอยากลดภาระหน้าที่ลงในการทำงาน

²บริษัท แพลตินัม มารีน กรุป จำกัด ก่อตั้งในปี 2547 เพื่อประกอบธุรกิจผู้ให้บริการขนส่งก๊าซธรรมชาติทั้งนี้อ้างอิงข้อมูลจากฐานข้อมูลนิติบุคคล โดย BOL บริษัท แพลตินัม มารีน กรุป จำกัด ที่ไม่มีรายได้ตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นมา

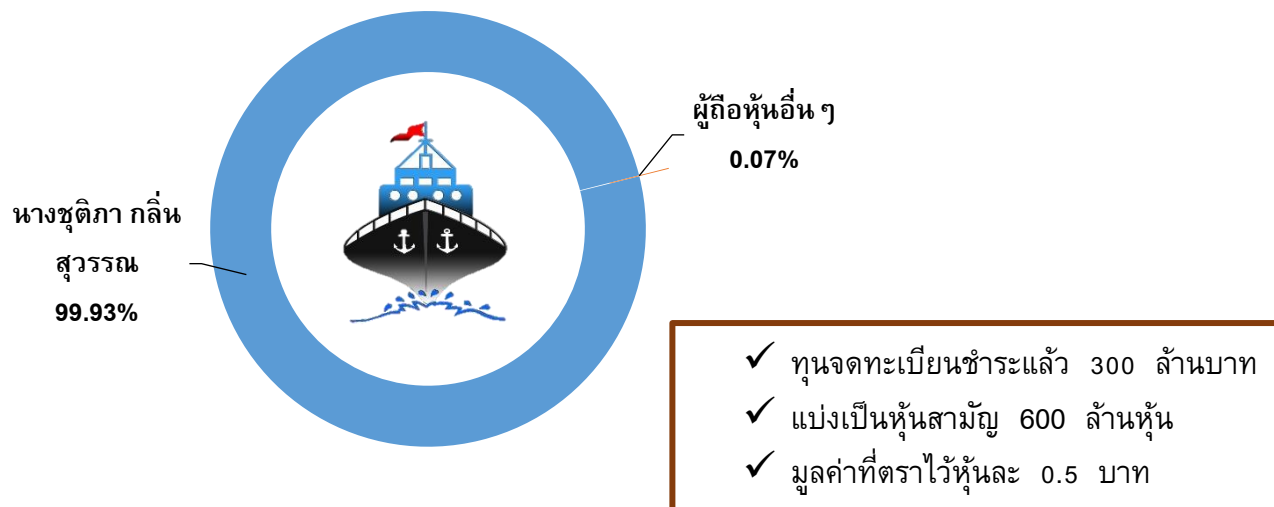
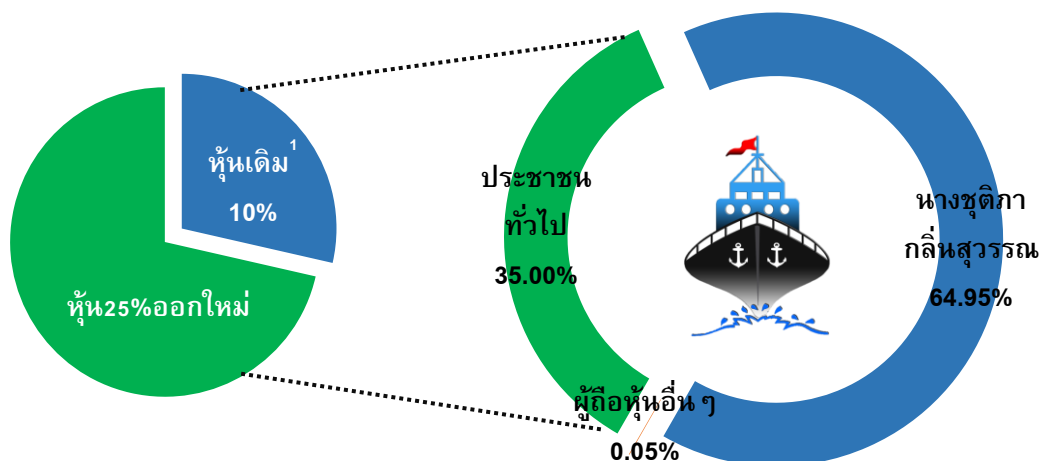
สรุปพัฒนาการจำนวนเรือและความสามารถในการขนส่งสินค้าของบริษัท

ณ สิ้นปี	จำนวนเรือ (ลำ)	น้ำหนักบรรทุกรวม (DWT)	ขนาดบรรจุรวม (ลบ.ม.)
2536	1	2,148	2,416
2539	2	4,328	5,109
2541	3	6,656	7,382
2542	4	8,654	9,569
2544	4	8,729	9,597
2545	6	12,628	13,661
2547	6	15,693	15,678
2549	7	18,665	18,769
2552	8	21,129	21,150
2553	9	23,538	23,894
2555	10	25,107	25,476
2557	11	27,924	28,375
2558	11	28,314	28,766
2559	13	33,507	33,956
2560	12	31,403	32,475
2561	12	35,081	36,036
ณ 31 ธันวาคม 2562	13¹	40,757	41,524

¹ บริษัทมีนโยบายในการลดอายุกองเรือให้น้อยลงและเพิ่มปริมาณการขนส่งโดยการเพิ่มขนาดน้ำหนักบรรทุกของเรือให้มากขึ้นเพื่อตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า ดังนั้นบริษัทจึงทำการขายเรือ V.L.5 ที่มีเรืออายุ 31 ปี ไม่สามารถให้บริการได้เต็มประสิทธิภาพ และขายเรือ V.L. 16 เป็นเรือขนาดเล็กมีน้ำหนักบรรทุก 2,388 Deadweight Tonnage (D.W.T) ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2562



1.4 การปรับโครงสร้างของบริษัท

สัดส่วนโครงสร้างการถือหุ้นก่อน IPOสัดส่วนโครงสร้างการถือหุ้นหลัง IPO

- ✓ ทุนจดทะเบียน 400 ล้านบาท
- ✓ แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 800 ล้านหุ้น
- ✓ มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.5 บาท

¹ ผู้ถือหุ้นเดิมที่เสนอขายแก่ประชาชนทั่วไป คือ นางชฎิภา กลิ่นสุวรรณ



1.5 ความสัมพันธ์กับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

นางชุตติภา กลิ่นสุวรรณ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 64.95 ให้บริษัทเช่าสิ่งปลูกสร้างซึ่งได้แก่ สำนักงานที่อโศกมีพื้นที่ใช้สอยรวมทั้งหมด 762.60 ตารางเมตรและสำนักงานที่ศรีราชาที่มีพื้นที่ใช้สอยรวม 356 ตารางเมตร เพื่อใช้เป็นอาคารสำนักงานในการดำเนินกิจการของบริษัท โดยมีการจ่ายค่าตอบแทนในอัตราเดือนละ 155,000 บาท โดยอัตราค่าเช่าดังกล่าวใกล้เคียงกับราคาตลาดซึ่งอ้างอิงจากราคาประเมินทรัพย์สินจากผู้ประเมินมูลค่าทรัพย์สิน ในการทำการรายการดังกล่าวบริษัทคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัท และเพื่อให้เกิดความเหมาะสม เป็นธรรม และขจัดความขัดแย้งจากการทำการรายการที่เกี่ยวข้องกันกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน บริษัทจึงมีการดำเนินการเกี่ยวกับรายการระหว่างบริษัทกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน โดยมีการกำหนดนโยบายและแนวทางการทำการรายการที่เกี่ยวข้องกันไว้ดังนี้

- 1) การทำการรายการเช่าที่ดินจะมีเงื่อนไขเป็นไปตามธุรกิจการค้าทั่วไป
- 2) บริษัทจะเปิดเผยข้อมูลการทำการรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือรายการที่เกี่ยวข้องกันตามหลักเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ คณะกรรมการกำกับตลาดทุน และก.ล.ต. กำหนด โดยเปิดเผยไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี และรายงานประจำปี หรือแบบรายงานอื่นใด แล้วแต่กรณี และมีการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกัน ตลอดจนรายการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทตามหลักเกณฑ์มาตรฐานการบัญชี
- 3) บริษัทจะนำรายการดังกล่าวเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติการเข้าทำการรายการทุกรายการ โดยให้คณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้พิจารณาและให้ความเห็นเกี่ยวกับความจำเป็นและสมเหตุสมผลในการเข้าทำการรายการ รวมถึงความเหมาะสมด้านราคาของรายการนั้นก่อนนำเสนอคณะกรรมการบริษัทและ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้น (แล้วแต่กรณี) เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ผู้ที่มีส่วนได้เสียไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในเรื่องดังกล่าว



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บริษัท วี.แอล. เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่ง ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์ โดยเป็นการขนส่งทางทะเล ซึ่งสินค้าหลักแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่ น้ำมันดิบ น้ำมันเตา น้ำมันใส¹ น้ำมันหล่อลื่น และน้ำมันปาล์ม (“สินค้า”) ทั้งนี้ บริษัทมีการให้บริการขนส่งสินค้าทั้งในและนอกประเทศให้กับบริษัทคู่ค้าที่ทำธุรกิจผู้ค้าน้ำมันเป็นหลัก โดย ณ ปัจจุบัน บริษัทมีเรือเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจทั้งหมด 13 ลำ ซึ่งกองเรือมีอายุเฉลี่ยประมาณ 16.80 ปี มีน้ำหนักบรรทุกเรือรวม 40,757 Deadweight Tonnage (D.W.T) และมีความสามารถในการบรรจุน้ำมันเพื่อขนส่งรวมเท่ากับ 41,524 ลูกบาศก์เมตร

สำหรับการขนส่งผลิตภัณฑ์ในประเทศจะเป็นการขนส่งปิโตรเลียมให้กับคู่ค้าที่ทำธุรกิจผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ ยกตัวอย่าง เช่น บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) บริษัท เชฟรอน (ไทย) จำกัด เป็นต้น

สำหรับการขนส่งระหว่างประเทศจะเป็นการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์ให้กับคู่ค้ารายใหญ่ที่ทำธุรกิจผู้ค้าน้ำมันปาล์มและน้ำมันหล่อลื่นในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นหลัก

2.1 ลักษณะการให้บริการขนส่งสินค้า

บริษัทให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยลักษณะของเรือที่ให้บริการขนส่งจะเป็นเรือเปลือกลำสองชั้นทั้งหมด ซึ่งดำเนินการโดยบุคลากรประจำเรือที่มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ที่จะให้บริการขนส่งแก่คู่ค้าอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย ทั้งนี้บริษัทจะใช้เรือขนส่งที่มีขนาดบรรทุกตั้งแต่ 1,569-5,676 DWT หรือมีปริมาณการบรรจุสินค้าที่เท่ากับ 1,582-5,501 ลูกบาศก์เมตรต่อเที่ยว

บริษัทให้ความสำคัญกับมาตรฐานการขนส่งซึ่งจะเน้นความปลอดภัยเป็นหลัก โดยยึดหลักการปฏิบัติของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code ,ISM Code) ที่อยู่ภายใต้ข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization, IMO) และบริษัทยังให้ความสำคัญกับการควบคุมคุณภาพของสินค้า โดยมีวิธีปฏิบัติงานอย่างเข้มงวดเพื่อไม่ให้เกิดการปนเปื้อนของสินค้าและสามารถควบคุมอัตราการสูญเสียน้ำมันขณะขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ บริษัทยังมีวิธีการดำเนินการเพื่อป้องกันความเสี่ยงขณะขนส่งสินค้าจากเหตุการณ์ต่างๆ ที่ไม่คาดคิด ซึ่งคือ การทำประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance: H&M Insurance) และประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น (Protection and Indemnity Insurance: P&I Insurance) ที่ครอบคลุมถึงเหตุการณ์ที่สำคัญที่อาจเกิดผลกระทบในการดำเนินธุรกิจ เช่น การเกิดน้ำมันรั่วไหล การเกิดอุบัติเหตุ การเกิดอัตราสูญเสียน้ำมันขณะขนส่ง เป็นต้น

¹น้ำมันใสได้แก่ น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน น้ำมันเครื่องบิน



นอกจากนี้ บริษัทยังคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม บริษัทจึงมีการดำเนินการเพื่อควบคุมการปล่อยมลภาวะในระหว่างการเดินเรือให้ได้มากที่สุด โดยสำหรับเรือที่บริษัทต่อใหม่ บริษัทจะใช้เรือกลที่สามารถควบคุมการปล่อยมลพิษที่ได้รับการรับรองมาตรฐานระดับสากล (IMO Tier II)

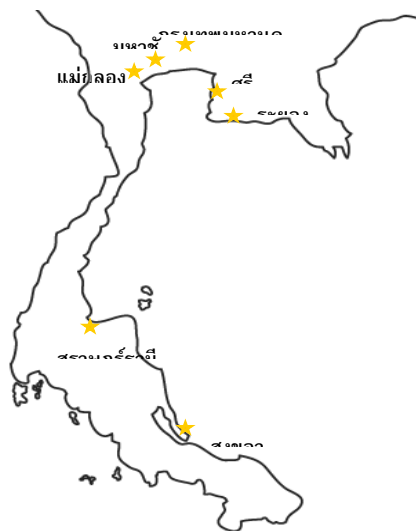
โดยลักษณะการให้บริการมีทั้งการให้บริการทั้งในประเทศและต่างประเทศโดยมีลักษณะการให้บริการดังนี้

- **ลักษณะการให้บริการในประเทศ**

บริษัท ให้บริการขนส่งสินค้าแก่ลูกค้าที่ทำธุรกิจโรงกลั่นน้ำมัน และผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ เพื่อขนส่งสินค้าซึ่งได้แก่ น้ำมันดิบ น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล น้ำมันที่ใช้กับเครื่องบิน น้ำมันเตา น้ำมันหล่อลื่น ผ่านช่องทางทางทะเลจากท่าเรือต้นทางไปสู่ท่าเรือปลายทางตามที่ลูกค้ากำหนด โดยบริษัท จะจัดหาเรือขนส่งที่ได้ตามมาตรฐานและคุณลักษณะที่ลูกค้าต้องการโดยคำนึงถึง ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง รวมถึงเส้นทางการขนส่ง ปัจจุบันบริษัทมีเรือให้บริการขนส่งสินค้าในประเทศจำนวน 11 ลำ

ทั้งนี้ บริษัทเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการดำเนินงานขนส่งสินค้าทั้งหมดซึ่งได้แก่ ค่าใช้จ่ายบุคลากร ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันเครื่อง ค่าใช้จ่ายพิธีการต่างๆ ในการเข้าและออกท่าเรือ ค่าซ่อมบำรุงรักษาเรือ และค่าประกันภัย เป็นต้น

รูปภาพและตารางด้านล่างนี้แสดงถึงเส้นทางการขนส่งในประเทศดังนี้



เส้นทางการขนส่งในประเทศ	
ท่าเรือต้นทาง-ปลายทาง	
1.	ศรีราชา-มหาชัย-สงขลา, กรุงเทพฯ, แม่กลอง, สุราษฎร์ธานี
2.	ระยอง-มหาชัย, สงขลา, กรุงเทพฯ, แม่กลอง, สุราษฎร์ธานี
3.	กรุงเทพฯ-มหาชัย, แม่กลอง, สุราษฎร์ธานี

เรือขนส่งของบริษัทจะรับสินค้าจากโรงกลั่นน้ำมันและคลังน้ำมันที่ทำเรือต้นทางในประเทศไทยโดยเส้นทางหลักๆ คือ ศรีราชา-สุราษฎร์ธานี ศรีราชา-มหาชัย ศรีราชา-กรุงเทพฯ หรือหากเป็นสินค้าน้ำมันดิบเรือขนส่งของบริษัทจะรับจากคลังเก็บน้ำมันดิบลอยน้ำเพื่อส่งสินค้าไปยังคลังน้ำมันในกรุงเทพฯ



ทั้งนี้ในการขนส่งในต่างประเทศ บริษัทมีข้อตกลงทางธุรกิจในการบริการขนส่งทั้งหมด 2 ประเภท โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การขนส่งสินค้าแบบทำสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า (Contract of Affreightment หรือ “COA”)

รายได้ในประเทศส่วนใหญ่จะมาจากลูกค้าที่ต้องการขนส่งสินค้าอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากลูกค้าหลักเป็นทั้งลูกค้าโรงกลั่นน้ำมันและลูกค้าน้ำมันรายใหญ่ โดยรายละเอียดในสัญญาจะระบุถึง ระยะเวลาของสัญญาในการขนส่งที่โดยส่วนมากจะมีตั้งแต่ 1-3 ปี รายชื่อเรือขนส่งที่ลูกค้าต้องการ ปริมาณการขนส่งขั้นต่ำของสินค้าแต่ละประเภท อัตราค่าบริการขนส่งที่แปรผันตามราคาน้ำมันดีเซลหน้าสถานีบริการน้ำมันในกรุงเทพฯ เส้นทางขนส่ง รวมถึงเงื่อนไขต่างๆ เช่น เงื่อนไขในการรับผิดชอบในกรณีที่เกิดการสูญหายของสินค้า เงื่อนไขในการชดเชยหากเกิดความล่าช้าของท่าเรือในการลงสินค้า เป็นต้น

นอกจากนี้ บริษัทมีการทำสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า โดยกำหนดราคาแบบเหมาจ่ายต่อเดือน (Time Charter) ซึ่งปัจจุบันบริษัทมีการทำสัญญาดังกล่าวกับลูกค้า 1 ราย โดยมีข้อกำหนดให้นำเรือจำนวน 1 ลำให้บริการขนส่งแบบเหมาจ่าย

2. การขนส่งสินค้าแบบรายเที่ยว (Spot Charter หรือ “SPOT”)

เพื่อให้การบริหารงานขนส่งเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทจึงบริหารจัดการลำเรือที่ลูกค้า COA ไม่ได้ใช้ในการดำเนินการขนส่งและนำเสนอให้แก่ลูกค้ารายอื่นที่ต้องการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือต่างๆ เป็นแบบรายเที่ยว ณ ขณะนั้น ซึ่งเรือที่ไม่ได้ใช้ในการขนส่งอยู่นั้นต้องมีลักษณะแบบที่ลูกค้าต้องการ โดยลูกค้าต้องระบุประเภทและปริมาณสินค้าที่จะขนส่ง ตารางเวลาขนส่ง และสถานที่รับส่งสินค้าให้แก่บริษัท เพื่อตกลงอัตราค่าบริการขนส่งและจัดทำใบเสนอราคาให้กับลูกค้าเป็นรายเที่ยว

• ลักษณะการให้บริการในต่างประเทศ

บริษัทให้บริการขนส่งแก่ลูกค้าที่ทำธุรกิจโรงกลั่นน้ำมันปาล์มและน้ำมันพืช โรงงานแปรรูปน้ำมันปาล์ม ผู้ค้าผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและเคมีภัณฑ์ ในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อขนส่งสินค้าซึ่งได้แก่ น้ำมันปาล์มและน้ำมันหล่อลื่นชนิดต่างๆ ผ่านช่องทางทางทะเลจากท่าเรือต้นทางไปสู่ท่าเรือปลายทาง โดยบริษัทจะจัดหาเรือขนส่งที่ได้ตามมาตรฐานตรงคุณลักษณะที่ลูกค้าต้องการโดยคำนึงถึง ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง รวมถึงเส้นทางขนส่ง ทั้งนี้ บริษัทมีช่องทางการหาลูกค้าผ่านทางนายหน้ารายใหญ่ที่มีเครือข่ายครอบคลุมลูกค้าในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ปัจจุบัน บริษัทมีเรือให้บริการขนส่งสินค้าต่างประเทศจำนวน 2 ลำ

ทั้งนี้ บริษัทเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการดำเนินงานขนส่งสินค้าทั้งหมดซึ่งได้แก่ ค่าใช้จ่ายบุคลากร ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันเครื่อง ค่าใช้จ่ายพิธีการต่างๆ ในการเข้าและออกท่าเรือ ค่าซ่อมบำรุงรักษาเรือ และค่าประกันภัย เป็นต้น



รูปภาพและตารางด้านล่างนี้แสดงถึงเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ



เส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ	
	ท่าเรือต้นทางปลายทาง-
1.	มาเลเซียฟิลิปปินส์, มาเลเซีย, เวียดนามอินโดนีเซีย,
2.	อินโดนีเซียฟิลิปปินส์, มาเลเซีย, เวียดนาม
3.	ศรีราชา, กัมพูชา-อินโดนีเซียสิงคโปร์,
4.	ระยองกัมพูชา-, อินโดนีเซีย
5.	อินโดนีเซีย-เมียนมาร์ ¹

¹ เส้นทางการขนส่งใหม่เริ่มให้บริการตั้งแต่เดือน
เมษายน 2562

เรือขนส่งของบริษัทจะเดินทางจากประเทศไทยเพื่อไปส่งสินค้ายังปลายทางที่ต่างประเทศ โดยเส้นทางหลัก ได้แก่ ศรีราชา-กัมพูชา ระยอง-อินโดนีเซีย ซึ่งเป็นการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ได้แก่ น้ำมันใสและน้ำมันหล่อลื่น นอกจากนี้บริษัทยังมีการรับสินค้าที่ทำเรือต้นทางในต่างประเทศ ยกตัวอย่างเช่น ประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นผู้ผลิตน้ำมันปาล์มรายใหญ่ของโลกที่มีการส่งออกไปยังประเทศต่างๆ ซึ่งบริษัทมีการให้บริการในเส้นทางหลักดังนี้ มาเลเซีย-ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย-เวียดนาม อินโดนีเซีย-ฟิลิปปินส์ ทั้งนี้เส้นทางการเดินเรือต่างประเทศส่วนใหญ่ของบริษัทจะเป็นลักษณะทวนเข็มนาฬิกาซึ่ง เป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าน้ำมันปาล์มจากผู้ส่งออกไปสู่ประเทศนำเข้า

ทั้งนี้ในการขนส่งต่างประเทศ บริษัทมีข้อตกลงทางธุรกิจในการบริการขนส่งทั้งหมด 2 ประเภท โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การขนส่งสินค้าแบบทำสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า (Contract of Affreightment หรือ “COA”)

ลูกค้าต่างประเทศจะมีนอ่ยรายที่ทำสัญญากับบริษัทเป็นแบบ COA โดยการทำสัญญากับลูกค้าต่างประเทศส่วนมากจะผ่านทางนายหน้าและจะมีระยะเวลาปีต่อปี ทั้งนี้รายละเอียดในสัญญาจะระบุถึง ระยะเวลาของสัญญา เส้นทางการขนส่ง จำนวนเที่ยวขึ้นต่ำในการขนส่ง รายชื่อเรือขนส่งที่ลูกค้าต้องการ ประเภทของสินค้า อัตราค่าบริการขนส่ง รวมถึงเงื่อนไขต่างๆ เช่น เงื่อนไขในการรับผิดชอบในกรณีที่เกิดการสูญหายของสินค้า เงื่อนไขในการชดเชยหากเกิดความล่าช้าของท่าเรือในการลงสินค้า เป็นต้น



2. การขนส่งสินค้าแบบรายเที่ยว (Spot Charter หรือ “SPOT”)

รายได้ต่างประเทศส่วนใหญ่จะมาจากรายได้การให้บริการขนส่งแบบรายเที่ยว โดยบริษัทจะติดต่อลูกค้าเพื่อหางานผ่านนายหน้า โดยลูกค้าต้องระบุประเภทและปริมาณสินค้าที่จะขนส่ง ตารางเวลาขนส่ง และสถานที่รับส่งสินค้าให้แก่บริษัท เพื่อตกลงอัตราค่าบริการขนส่งและจัดทำใบเสนอราคาให้กับลูกค้าเป็นรายเที่ยว

สัดส่วนรายได้จากการให้บริการขนส่งแบ่งตามประเภทสัญญาในช่วงปี 2560-2562

ประเภทสัญญา	2560 (ร้อยละ)			2561 (ร้อยละ)			2562 (ร้อยละ)		
	ในประเทศ	ต่างประเทศ	รวม	ในประเทศ	ต่างประเทศ	รวม	ในประเทศ	ต่างประเทศ	รวม
COA	86.50	32.87	71.40	87.75	30.44	72.90	96.01	50.44	84.39
SPOT	13.50	67.13	28.60	12.25	69.56	27.10	3.99	49.56	15.61
รวม	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

สัดส่วนปริมาณการขนส่งในช่วงปี 2560-2562

ท่าเรือปลายทาง	2560 (ร้อยละ)	2561 (ร้อยละ)	2562 (ร้อยละ)
ในประเทศ	92.12	92.68	94.90
ต่างประเทศ	7.88	7.32	5.10
รวม	100.00	100.00	100.00



ข้อมูลเรือในประเทศ ประเภทผลิตภัณฑ์ในการขนส่ง และประเภทสัญญา

Name	Capacity (ลบ.ม.)	Product	Contract	Revenue YTD/2019 (MB.)
VL 5 ¹	2,444.63	น้ำมันเตา	SPOT	8.98
VL 11 ²	2,380.87	น้ำมันใส	COA	42.07
VL 12	2,743.86	น้ำมันเตา	Time Charter	46.35
VL 14 ³	1,581.57	น้ำมันหล่อลื่นน้ำมันใส,	COA	16.77
VL 15	2,898.80	น้ำมันใส	COA	41.62
VL 16	2,577.01	น้ำมันใส	COA	60.15
VL 17	2,459.02	น้ำมันใส	COA	46.82
VL 18	2,459.02	น้ำมันใส	COA	46.41
VL 19	5,500.96	น้ำมันดิบ	COA	86.84
VL 20	5,438.98	น้ำมันดิบ	COA	82.48
CTP 5	2,459.02	น้ำมันใส	COA	51.92

ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

ข้อมูลเรือที่วิ่งในต่างประเทศ ประเภทผลิตภัณฑ์ในการขนส่ง และประเภทสัญญา

Name	Capacity (ลบ.ม.)	Product	Contract	Revenue YTD/2019 (MB.)
VL 5 ¹	2,444.63	น้ำมันปาล์ม	SPOT	21.60
VL 11 ²	2,380.87	น้ำมันใส	COA	10.03
VL 10	3,091.90	น้ำมันปาล์ม	SPOT	56.98
VL 14 ³	1,581.57	น้ำมันหล่อลื่นน้ำมันใส,	COA	36.89
VL 21	5,487.94	น้ำมันปาล์ม	COA	56.13

ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

หมายเหตุ ¹เรือวี.แอล.5 นำกลับเข้ามาวิ่งในประเทศในช่วงไตรมาส 2 โดยการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันเตา^{2,3}เรือวี.แอล.11 และเรือวี.แอล.14 ให้บริการระหว่างประเทศมีเส้นทางขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

- ขั้นตอนการให้บริการขนส่ง

หลังจากบริษัทเข้าทำสัญญาให้บริการขนส่งกับลูกค้าหรือหลังจากที่ลูกค้าตกลงจัดจ้างบริษัทเพื่อให้บริการเป็น



รายละเอียด บริษัทจะมีขั้นตอนการให้บริการขนส่งดังต่อไปนี้

1. บริษัทรับความต้องการใช้บริการของลูกค้าซึ่งมีทั้งจากลูกค้าโดยตรงและผ่านนายหน้า (Broker)
2. ทางบริษัทประเมินความสามารถในการให้บริการเบื้องต้น โดยมีการประเมินปริมาณสินค้าที่จะขนส่ง เส้นทาง การเดินเรือ ระยะเวลาขนาดของเรือที่ต้องการ
3. ในกรณีที่บริษัทสามารถให้บริการได้ตามความประสงค์ของลูกค้า บริษัทจะแจ้งยืนยันกับลูกค้าและจัดทำแผนการเดินเรือต่อไป
4. บริษัทจัดหาตัวแทนเพื่อทำหน้าที่พิธีการเรือและเอกสารที่เกี่ยวข้อง เรือทัก เรือรับเชือก ของการขนส่งแต่ละครั้ง
5. บริษัทนำเรือเข้าเทียบท่าเรือต้นทางตามแผนการเดินเรือที่กำหนดไว้ หลังจากนั้น จะมีขั้นตอนการตรวจสอบความพร้อมของเรือ การตรวจสอบถึงบรรจุสินค้าโดยตัวแทนผู้เช่าเรือ (Charterer) และ/หรือผู้ตรวจสอบซึ่งเป็นบุคคลที่สาม (Cargo Surveyor) และคนเรือของบริษัท และต่อด้วยการตรวจสอบปริมาณสินค้าโดยตัวแทนของผู้เช่าเรือ (Charterer) และ/หรือผู้ตรวจสอบซึ่งเป็นบุคคลที่สาม (Cargo Surveyor) และคนเรือของบริษัท
6. หลังจากบรรจุสินค้าลงเรือเสร็จสิ้น ก่อนนำเรือออกจากท่า ผู้เกี่ยวข้องได้แก่ ตัวแทนผู้เช่าเรือ (Charterer) และ/หรือผู้ตรวจสอบซึ่งเป็นบุคคลที่สาม (Cargo Surveyor) และคนเรือของบริษัท ตรวจสอบคุณภาพและปริมาณสินค้าขั้นสุดท้ายและทำการปิดผนึกด้วยตราตะกั่วที่ฝาดังและวัลว์รับ-จ่ายตามที่กำหนด โดยลูกค้าจะเป็นผู้ออกไปตราส่งสินค้าทางเรือ (Bill of lading หรือ B/L)
7. เมื่อเรือเข้าเทียบท่าเรือปลายทาง ก่อนนำสินค้าออกจากถังบรรจุสินค้าในเรือ ต้องมีการตรวจวัดปริมาณและคุณภาพของสินค้าก่อนที่จะสุบถ่ายทุกครั้ง โดยตัวแทนผู้เช่าเรือ (Charterer) และ/หรือผู้ตรวจสอบซึ่งเป็นบุคคลที่สาม (Cargo Surveyor) และคนเรือของบริษัท เพื่อรับรองว่าสินค้าที่ขนส่งยังมีปริมาณและคุณภาพตามที่ลูกค้าต้องการ นอกจากนี้บริษัท ยังมีบุคลากรประจำที่สำนักงานใหญ่ทั้งฝ่ายปฏิบัติการและฝ่ายการตลาดซึ่งทำหน้าที่ในการติดต่อและประสานงานกับลูกค้าและคนประจำเรือ เพื่อยกยติดตามดูแล และช่วยแก้ไขปัญหาต่างๆ ระหว่างการเดินทาง เพื่อให้เรือขนส่งถึงจุดหมายปลายทางอย่างปลอดภัยและตรงตามกำหนดเวลา

2.2 ตลาดและการแข่งขัน

● กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายแบ่งออกเป็นกลุ่มลูกค้าในประเทศและต่างประเทศสำหรับกลุ่มลูกค้าในประเทศจะเป็นกลุ่มผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่และเจ้าของโรงกลั่นน้ำมัน ซึ่งได้แก่ บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) บริษัท เชฟรอน (ไทย) จำกัด บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน) โดยส่วนมากลูกค้าจะมีความต้องการบริการการขนส่งสินค้าจากโรงกลั่นไปยังคลังสินค้าปลายทางหรือบางครั้งมีการขนส่งจากคลังต้นทางไปยังโรงกลั่นน้ำมัน ซึ่งการขนส่งให้กับกลุ่มผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่นั้นต้องมีมาตรฐานความปลอดภัยระหว่างขนส่งที่สูง รวมถึงการควบคุมคุณภาพและสินค้าขณะขนส่งซึ่งต้องอาศัยผู้ขนส่งที่มีความชำนาญการและประสบการณ์ในการปฏิบัติการขนส่งสินค้าสำหรับกลุ่มลูกค้าต่างประเทศจะเป็นกลุ่มลูกค้าที่ทำธุรกิจผู้ค้าผลิตภัณฑ์



ปิโตรเลียม โรงกลั่นน้ำมันปาล์ม โรงงานแปรรูปน้ำมันปาล์ม ผู้ค้าน้ำมันปาล์ม ในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม อินโดนีเซียและพม่า เป็นต้น

- **การจำหน่ายและช่องทางการจำหน่าย**

การจำหน่ายและช่องทางการจำหน่ายในประเทศนั้น บริษัท มีฝ่ายการตลาดเพื่อทำหน้าที่ติดต่อกับลูกค้าโดยตรง และเป็นผู้วางแผนตารางการเดินเรือเพื่อให้การใช้เรือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพที่สุดการจำหน่ายและช่องทางการจำหน่ายในต่างประเทศนั้น บริษัท มีฝ่ายการตลาดเพื่อทำหน้าที่ติดต่อกับนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรืออย่างต่อเนื่อง และเป็นผู้วางแผนตารางการเดินเรือเพื่อให้การใช้เรือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินเรือให้มากที่สุด

- **นโยบายราคา**

บริษัทมีการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าโดยขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้า ปริมาณของสินค้า และเส้นทางการขนส่งเป็นหลัก โดยการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งนั้นมีทั้งอัตราเหมาจ่ายต่อเที่ยว อัตราเหมาจ่ายต่อระยะเวลา และอัตราที่แปรผันตามราคาน้ำมันดีเซลหน้าสถานีบริการน้ำมันในกรุงเทพฯ ทั้งนี้ในกรณีที่เป็นสัญญาแบบ COA บริษัท จะกำหนดอัตราค่าบริการขั้นต่ำไว้เพื่อป้องกันการเกิดค่าเสียโอกาส

– นโยบายการตั้งราคาการขนส่งในประเทศบริษัทมีนโยบายการกำหนดราคาการให้บริการโดยการบวกจากต้นทุนที่เกิดขึ้น (Cost Plus Pricing) เช่น ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการต่างๆ ของเรือขนส่ง โดยอัตราค่าบริการจะขึ้นอยู่กับชนิดของสินค้าที่ขนส่งและมีการแปรผันตามราคาน้ำมันดีเซลหน้าสถานีบริการน้ำมันในกรุงเทพฯ ทั้งนี้มีการพิจารณาร่วมกับปัจจัยอื่นๆ เช่น การเปรียบเทียบกับราคาตลาดและราคาของกลุ่มแข่ง

– นโยบายการตั้งราคาการขนส่งต่างประเทศบริษัทมีนโยบายในการกำหนดราคาขึ้นอยู่กับราคาตลาดที่สามารถเทียบเคียงกับคู่แข่งได้ (Competitive Price) โดยอ้างอิงราคาค่าขนส่งระหว่างประเทศแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และมีการพิจารณาในเรื่องของต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นร่วมด้วย

- **การแข่งขันในอุตสาหกรรม**

ธุรกิจเรือขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันที่ไม่รุนแรงมากนัก เนื่องจากอุตสาหกรรมนี้ต้องใช้เงินลงทุนที่สูงประกอบกับเป็นธุรกิจที่ต้องอาศัยความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ของบุคลากรในการเดินเรือเพื่อให้บริการขนส่งสินค้า และต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ จึงทำให้มีผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมนี้น้อยราย ด้วยเหตุผลที่กล่าวไปข้างต้นส่งผลให้ผู้ประกอบการที่จะเข้ามาใหม่มีอุปสรรคค่อนข้างมาก (Barrier to Entry) และมีความเป็นไปได้น้อยที่จะเกิดคู่แข่งรายใหม่ขึ้น

การแข่งขันในประเทศ

จากตารางด้านล่างซึ่งอ้างอิงข้อมูลจากสมาคมเจ้าของเรือไทยปี 2562 ผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่งน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมจำนวนทั้งหมด 11 ราย โดยบริษัทมีกองเรือที่มีความสามารถให้บริการขนส่งเป็นอันดับที่ 2 มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งหมด 40,757DWT



บริษัท	จำนวนลำเรือที่ให้บริการ	DWT ¹
กลุ่มบริษัท พรินา มารีน จำกัด (มหาชน)	26	77,411.12
บริษัท วี.แอล. เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน) ²	13	40,757
บริษัท สมูทซี จำกัด	7	25,049.78
บริษัท บี.พี.พี ชัพพลาย จำกัด	8	20,941.09
บริษัท ซี.แอนด์.พี. จำกัด	3	11,299.83
บริษัท วี.ซี.ซี.อินเตอร์มารีนเซอร์วิส แอนด์ ทรานสปอร์ต จำกัด	4	9,230
บริษัท สยามมงคลเดินเรือ จำกัด	2	8,850
บริษัท ทรานส์ โอเชียน ชัพพลาย(1992) จำกัด	6	8,805.34
บริษัท อิมเพ็กซ์ มารีน (ประเทศไทย) จำกัด	2	5,261.90
บริษัท พี.เอส.วี.ชัพพลาย จำกัด	1	3,610.35
บริษัท รวมมิตรมารีนออยล์ จำกัด	1	3,481

ที่มา : สมาคมเจ้าของเรือไทย www.thaishipowners.com

หมายเหตุ : ¹น้ำหนักบรรทุกของเรือ หรือ Deadweight Tonnage น้ำหนักที่เรือสามารถใช้ในการบรรทุกทุกสิ่งรวมทั้งน้ำหนักสินค้า น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำจืด เป็นต้น ที่เรือจะสามารถรับได้โดยปลอดภัย

ทั้งนี้ผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจขนส่งน้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมข้างต้นนี้ไม่ใช่ทั้งหมดที่เป็นคู่แข่งของบริษัท โดยบริษัทที่นับเป็นคู่แข่งทางตรงได้แก่ กลุ่มบริษัท พรินา มารีน จำกัด (มหาชน) บริษัท บี.พี.พี ชัพพลาย จำกัด และบริษัท สมูทซี จำกัด เนื่องจากคู่แข่งดังกล่าวปัจจุบันยังคงมีการให้บริการแก่ลูกค้าที่ประกอบธุรกิจค้าน้ำมันรายใหญ่ในประเทศ ซึ่งเป็นลูกค้ากลุ่มเป้าหมายของบริษัท

การแข่งขันในต่างประเทศ

ธุรกิจการให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มในต่างประเทศนั้น มีบริษัทที่ให้บริการอยู่จำนวนหลายบริษัท โดยการแข่งขันระหว่างบริษัทนั้นจะแข่งขันในเรื่องคุณภาพในการขนส่งสินค้า ทั้งนี้บริษัทเน้นเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งและการให้บริการอย่างมีคุณภาพเป็นหลักอยู่อย่างต่อเนื่อง

โดยคู่แข่งที่สำคัญของบริษัทยกตัวอย่างเช่น บริษัท อามา มารีน จำกัด (มหาชน) Megaport, Singapore เป็นต้น



- โครงสร้างรายได้จากการขายและการให้บริการ

แยกตามจุดหมายปลายทาง	ปี 2560		ปี 2561		ปี 2562	
รายได้จากการให้บริการขนส่ง	(ลบ.)	ร้อยละ	(ลบ.)	ร้อยละ	(ลบ.)	ร้อยละ
ให้บริการในประเทศ	488.04	68.89	511.87	72.98	526.17	73.79
ให้บริการในต่างประเทศ	191.23	26.99	178.86	25.50	168.28	23.60
รายได้จากการให้บริการอื่น	3.14	0.44	3.94	0.56	17.64	2.47
รายได้จากการให้บริการรวม	682.41	96.32	694.68	99.04	712.09	99.86
รายได้อื่น	26.05	3.68	6.74	0.96	0.98	0.14
รายได้รวม	708.46	100.00	701.42	100.00	713.07	100.00

บริษัทเป็นผู้ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในปี 2560-2562 บริษัทมีรายได้รวมเท่ากับ 708.46 ล้านบาท 701.42 ล้านบาท และ 713.07 ล้านบาท ตามลำดับ

- บริษัทมีกองเรือขนส่งสำหรับดำเนินธุรกิจ ดังนี้

ชื่อเรือ	ประเทศที่จดทะเบียนเรือ	อายุเรือ ณ 31 ธันวาคม 2562	น้ำหนักบรรทุกของเรือ (DWT) ¹	Capacity (ลบ.ม.) ²	Classification ³	เส้นทางในการเดินเรือ
เรือ วี.แอล.5	ไทย	30.44	2,444.63	2,445	TG ⁴	ในประเทศ
เรือ วี.แอล.10	ไทย	31.02	3,091.90	3,092	TG ⁴	ต่างประเทศ
เรือ วี.แอล.11	ไทย	26.86	2,380.87	2,381	IRS ⁴	ในประเทศ
เรือ วี.แอล.12	ไทย	24.27	2,743.86	2,744	IRS ⁴	ในประเทศ
เรือ วี.แอล.14	ไทย	26.35	1,581.57	1,582	TG ⁴	ในประเทศ
เรือ วี.แอล.15	ไทย	26.15	2,898.80	2,899	NK ⁴	ในประเทศ
เรือ วี.แอล.16	ไทย	4.49	2,577.01	2,577	KR ⁴	ในประเทศ
เรือ วี.แอล.17	ไทย	3.66	2,459.02	2,459	KR ⁴	ในประเทศ
เรือ วี.แอล.18	ไทย	3.28	2,459.02	2,459	KR ⁴	ในประเทศ
เรือ วี.แอล.19	ไทย	12.38	5,500.96	5,501	KR ⁴	ในประเทศ
เรือ ชูติภา 5	ไทย	30.44	2,459.02	2,459	KR ⁴	ในประเทศ
เรือ วี.แอล.20	ไทย	13.53	5,438.98	5,439	KR ⁴	ในประเทศ
เรือ วี.แอล.21	ไทย	11.99	5,676	5,488	TG ⁴	ต่างประเทศ
รวม			40,757	41,525		

หมายเหตุ : ¹น้ำหนักบรรทุกของเรือ หรือ Deadweight Tonnage น้ำหนักที่เรือสามารถใช้ในการบรรทุกทุกสิ่งรวมทั้งน้ำหนักสินค้า น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำจืด เป็นต้น ที่เรือจะสามารถรับได้โดยปลอดภัย



²ปริมาณการขนส่งสินค้าที่เรือสามารถขนส่งได้อย่างปลอดภัย ซึ่งทางบริษัทจะบรรจุสินค้าสัดส่วนร้อยละ 98 ของปริมาตรถึงบรรจุ

³ Classification คือสมาคมจัดชั้นเรือที่ทำหน้าที่ตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือ เพื่อเป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นได้ว่าเรือที่ต่อสร้างขึ้นหรืออุปกรณ์ที่ติดตั้งบนเรือนั้นเป็นไปตามมาตรฐานและกฎข้อบังคับที่สมาคมจัดชั้นเรือเป็นผู้กำหนด

⁴TG= Thai Government, KR=Korean Register of Shipping, NK= Nippon Kaiji Kyokai, Japan, IRS= Indian Register of Shipping

2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการเป็นกระบวนการที่สำคัญอย่างหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ ที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพในการให้บริการ ต้นทุนการให้บริการ รวมถึงความสามารถในการแข่งขัน บริษัทจึงให้ความสำคัญกับการจัดหาผลิตภัณฑ์และการให้บริการเป็นอย่างมาก โดยมีรายละเอียดในการจัดหาผลิตภัณฑ์และการบริการดังนี้

2.3.1 การจัดหาสัญญาบริการขนส่ง

บริษัทมีช่องทางการได้รับสัญญาขนส่ง 2 ช่องทาง ได้แก่

1. การรับการว่าจ้างโดยตรง ด้วยบริษัทมีความสัมพันธ์ที่ดีกับคู่ค้ามาอย่างยาวนาน บริษัทจะเข้ารับงานโดยตรงจากคู่ค้าในประเทศโดยการจัดทำสัญญาการให้บริการ หรือใบสั่งจ้างซึ่งมีทั้งแบบ SPOT และ COA

2. การรับการว่าจ้างโดยผ่านนายหน้า (Broker) ส่วนมากงานที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศบริษัทจะรับงานโดยผ่านนายหน้า ซึ่งนายหน้าดังกล่าวจะมีการทำสัญญากับบริษัทปีต่อปี ซึ่งการคิดค่าบริการนายหน้าขึ้นอยู่กับค่าบริการการขนส่ง

2.3.2 การจัดหาเรือ

กองเรือบรรทุกน้ำมันถือเป็นสินทรัพย์หลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก ดังนั้นขั้นตอนในการจัดหาเรือจึงต้องใช้ผู้มีประสบการณ์และความชำนาญในการให้คำแนะนำดำเนินการ โดยขั้นตอนของบริษัทมีดังนี้

เริ่มแรกผู้บริหารและฝ่ายการตลาดของบริษัทจะเป็นผู้ประเมินเบื้องต้นในการจัดซื้อเรือแต่ละครั้ง โดยจะจัดซื้อเรือที่เหมาะสมกับเส้นทางการเดินเรือและมีคุณลักษณะที่ตรงกับความต้องการของคู่ค้า เช่น ขนาดของเรือ อายุของเรือ เป็นต้นสำหรับขั้นตอนการจัดซื้อเรือนั้นหลักๆ มีขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. บริษัทจะแจ้งคุณลักษณะของเรือที่ต้องการผ่านทางนายหน้าหรือหากมีความประสงค์จะต่อเรือใหม่บริษัทจะติดต่อผู้ต่อเรือผ่านทางนายหน้า
2. ซึ่งหลังจากนายหน้าจัดหาเรือที่มีคุณลักษณะที่ต้องการหรือผู้ต่อเรือที่สามารถให้บริการตามที่ต้องการได้แล้ว บริษัทจะมีการไปตรวจสอบแบบแปลนเรือหรือผู้ต่อเรือที่เสนอขายว่ามีคุณลักษณะและมาตรฐานตามที่บริษัทกำหนด
3. บริษัทประเมินความคุ้มค่าของการซื้อเรือแต่ละลำ (Feasibility Study) หากบริษัทพิจารณาแล้วว่าการซื้อเรือมีผลตอบแทนที่คุ้มค่า บริษัทจะขออนุมัติการซื้อเรือจากผู้มีอำนาจอนุมัติตามกรอบอำนาจอนุมัติ
4. จากนั้นหลังจากการส่งมอบเรือเสร็จสิ้น บริษัทจะดำเนินการขึ้นทะเบียนและขอใบอนุญาตต่างๆ ที่เกี่ยวกับเรือกับหน่วยงานต่างๆตามข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วนซึ่งได้แก่ กฎหมายภายในประเทศไทยที่ขึ้นกับกรมเจ้าท่า ข้อบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) และการตรวจสอบ



เรือโดยสมาคมจัดชั้นเรือระหว่างประเทศ (International Association of Classification Society : IACS) รวมถึงการจัดทำประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance: H&M Insurance) และประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น (Protection and Indemnity Insurance: P&I Insurance)

นอกจากนี้ก่อนที่จะสามารถนำเรือไปให้บริการกับกลุ่มผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่นั้น จะต้องได้รับการตรวจรับรองภายใต้ข้อบังคับโดยกลุ่มธุรกิจน้ำมันทางทะเลสากล (Oil Companies International Marine Forum OCIMF : OCIMF) ซึ่งประกอบไปด้วยระบบรายงานการตรวจเรือ (the Ship Inspection Report Exchange Programme : SIRE Programme) และระบบการบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (The Tanker Management and Self Assessment : TMSA)

ทั้งนี้ บริษัทมีวิธีในการจัดหาเรือ 2 รูปแบบ ได้แก่ 1) การซื้อเรือมือสอง 2) การต่อเรือใหม่ โดยการเลือกวิธีในการจัดหาเรือนั้นจะขึ้นอยู่กับความคุ้มค่าและระยะเวลาที่คุ้มค่าต้องการจะใช้บริการ ทั้งนี้การจัดหาเรือบริษัทจะติดต่อผ่านนายหน้า (Broker) ที่มีความเชี่ยวชาญ

1. การซื้อเรือมือสอง

บริษัทจะติดต่อผ่านนายหน้าจัดหาเรือมือสอง โดยเรือมือสองที่หามาใช้นั้นจะต้องมีอายุไม่เกินกว่าที่ลูกค้ากำหนดที่ประมาณ 25 ปีซึ่งในอดีตที่ผ่านมาบริษัทซื้อเรือมือสองที่มีอายุเฉลี่ยประมาณ 15 ปีรวมทั้งคุณสมบัติและประเภทต้องมีความเหมาะสมต่อการให้บริการแก่ลูกค้า โดยบริษัทจะมีการไปตรวจสอบเรือที่เสนอขายว่าก่อนซื้อมีคุณลักษณะและมาตรฐานตามที่บริษัทกำหนดเพื่อให้มั่นใจว่าลำเรือที่ซื้อมามีคุณภาพที่ดี อย่างไรก็ตามการซื้อเรือมือสองบางครั้ง อาจมีคุณสมบัติบางประการที่ไม่ตรงกับความต้องการเนื่องจากเรือที่เสนอขายมานั้นมีจำนวนไม่มากพอ แต่การรับซื้อเรือนั้นต้องประเมินแล้วว่ามีค่าและเรือที่ซื้อสามารถนำมาปรับปรุงให้ตรงกับลักษณะที่ต้องการได้ ซึ่งอาจมีขั้นตอนที่สำคัญ เช่น การปรับปรุงเรือจากเรือเปลือกชั้นเดียว (Single Hull) เป็นเรือเปลือกสองชั้น (Double Hull) และการติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติม เป็นต้น

2. การต่อเรือใหม่

บริษัทจะพิจารณาต่อเรือใหม่ในกรณีที่ไม่สามารถหาเรือมือสองที่มีคุณลักษณะตรงตามความต้องการของลูกค้าได้ หรือหากประเมินความคุ้มค่าแล้วนั้นการต่อเรือใหม่ให้ผลตอบแทนที่คุ้มค่ากว่าเรือมือสอง จากการที่ไม่ต้องปรับปรุงเรือหรือระบบการทำงานของเครื่องจักรและระบบไฟฟ้าที่มีประสิทธิภาพกว่า ประกอบกับหากลูกค้าแจ้งความประสงค์ที่จะใช้เรือเพิ่มก่อนล่วงหน้าเป็นระยะเวลามากกว่า 1 ปี

ในขั้นตอนการต่อเรือใหม่นั้น เบื้องต้นผู้ต่อเรือจะจัดทำร่างแบบแปลนเรือมาให้พิจารณาก่อนที่บริษัทจะตัดสินใจสั่งต่อลำเรือ โดยหลังจากเซ็นสัญญาต่อเรือแล้ว ผู้ต่อเรือจะส่งแบบแปลนการก่อสร้างของเรือโดยละเอียดเพื่อดำเนินการต่อเรือ ซึ่งบริษัทและตัวแทนของสมาคมจัดชั้นเรือจะมีการเข้าไปควบคุมดูแลคุณภาพของเรือตลอดระยะเวลาการต่อเรือ ซึ่งใช้เวลาประมาณ 1 ปี ให้ได้ตามที่มาตรฐานต้องการ หลังจากการต่อเรือเสร็จสิ้นต้องมีการทดสอบการวิ่งของเรือก่อนจากทั้งบริษัทและตัวแทนสมาคมจัดชั้นเรือก่อนที่จะสามารถดำเนินการจดทะเบียนเรือและขอใบอนุญาตต่างๆ หลังจากนั้นจะต้องมีการตรวจรับรองจากหน่วยงานของ The Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) ภายใต้โปรแกรม Ship Inspection Report Exchange (SIRE Programme) ก่อนที่จะให้บริการจริงได้



สำหรับการจัดหาเชื้อเพลิงนั้นจะมีอยู่จำนวนมากในประเทศญี่ปุ่น เกาหลี และจีน โดยในการเลือกซื้อเชื้อเพลิงนั้น บริษัทได้คำนึงถึงคุณภาพในการต่อเรือ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการต่อเรือเป็นสำคัญ รวมถึงมีการเปรียบเทียบราคาก่อนที่จะสั่งต่อเรือ

2.3.3 การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเดินเรือ (Bunker)

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นสิ่งสำคัญสิ่งหนึ่งในการดำเนินธุรกิจของบริษัท เนื่องจากการที่จะสามารถขับเคลื่อนลำเรือให้วิ่งได้นั้นต้องอาศัยน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องยนต์ของเรือ ดังนั้น บริษัทจึงให้ความสำคัญกับการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพเพื่อให้การให้บริการดำเนินการไปอย่างราบรื่น ทั้งนี้ น้ำมันเชื้อเพลิงที่บริษัทใช้กับเครื่องยนต์มี 2 ประเภทซึ่งได้แก่ น้ำมันเตาและน้ำมันดีเซล โดยมูลค่าการใช้เฉลี่ยในปี 2560 – 2562 เท่ากับ 205.82 ล้านบาท 215.3 ล้านบาท และ 197.1 ล้านบาทตามลำดับ

บริษัทได้มีการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากบริษัทผู้ค้าน้ำมันในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งในกระบวนการการจัดซื้อนั้น บริษัทได้มีการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของผู้ค้าน้ำมัน และประเมินจากประวัติการให้บริการในอดีต นอกจากนี้บริษัทได้มีการเปรียบเทียบราคาระหว่างผู้ค้าน้ำมันเพื่อที่บริษัทจะได้ต้นทุนที่ต่ำที่สุด

ทั้งนี้ในการใช้น้ำมันของแต่ละลำเรือ บริษัทได้มีการวางแผนการใช้น้ำมันไว้ล่วงหน้าโดยประเมินจากสถิติการใช้น้ำมันในอดีต อีกทั้งมีการควบคุมปริมาณการใช้น้ำมัน โดยจะกำหนดอัตราความเร็วของเรือไว้ ซึ่งทางเรือจะต้องรายงานปริมาณการใช้น้ำมันทุกวัน อีกทั้งมีการตรวจสอบปริมาณการใช้น้ำมันปีละ 4 ครั้ง เพื่อให้การควบคุมการใช้น้ำมันเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้จากข้อบังคับของ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL Annex VI) ที่มีการกำหนดปริมาณการเกิดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งเกิดจากการเผาไหม้น้ำมันของเรือบริษัทจึงจำเป็นต้องมีการควบคุมปริมาณการใช้น้ำมันเพื่อให้ปริมาณการเกิดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกินอัตราที่ถูกกำหนดไว้พร้อมทั้งปรับปรุงระบบเครื่องยนต์เพื่อช่วยควบคุมการปล่อยมลพิษอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด

2.3.4 การจัดหาคนประจำเรือ

ด้วยการดำเนินธุรกิจที่ต้องพึ่งบุคลากรเป็นสำคัญ ดังนั้น การคัดสรรบุคลากรของบริษัทมีกระบวนการที่วางไว้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ โดยแต่ละตำแหน่งบริษัทจะมีการตรวจสอบคุณสมบัติอย่างครบถ้วนก่อนเข้ารับทำงาน ทั้งนี้คุณสมบัติของบุคลากรประจำเรือนั้นจะต้องสอดคล้องกับข้อบังคับของกรมเจ้าท่าหรือตามที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) กำหนด ซึ่งตามมาตรฐานความปลอดภัยนั้นจะมีการกำหนดกำลังพลขั้นต่ำของเรือแต่ละลำในการปฏิบัติงานบนเรือ

ทั้งนี้บริษัทจะสรรหาบุคลากรโดยการติดต่อเพื่อแจ้งข่าวสารกับทางสถาบันการศึกษาที่มีการอบรมหลักสูตรของบุคลากรบนเรือโดยตรง หรือมีการประกาศในเว็บไซต์ หรือประกาศที่กรมเจ้าท่า มีเกณฑ์การคัดเลือกที่สำคัญ เช่น

- ผ่านการอบรมหลักสูตรที่อนุมัติโดยกรมเจ้าท่า หรือหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับการเดินเรือสากลที่เกี่ยวข้อง
- ได้รับใบอนุญาตหรือประกาศนียบัตรที่ออกโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- มีประสบการณ์ในการทำงานที่มีความเกี่ยวข้องกับตำแหน่งที่สมัคร
- มีความสามารถในการสื่อสาร



○ มีความเข้าใจในระบบการตรวจเรือ
○ มีความรู้ในเรื่องของกฎระเบียบ ข้อบังคับเกี่ยวกับการเดินเรือทั้งในประเทศและต่างประเทศ
นอกจากนี้เพื่อเป็นการพัฒนาบุคลากรและรักษามาตรฐานในการปฏิบัติงาน บริษัทกำหนดให้มีการอบรมโดยบุคลากรภายในที่มีความเชี่ยวชาญ ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ประเภทหลัก ดังนี้

- 1) การอบรมความรู้เกี่ยวกับสินค้าและวิธีปฏิบัติงานที่สำคัญ
- 2) การอบรมความรู้เกี่ยวกับอุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้บนเรือ
- 3) การอบรมเกี่ยวกับตรวจความผิดปกติของเรือและอุปกรณ์บนเรือ การบำรุงรักษาอุปกรณ์บนเรือ
- 4) อบรมเรื่องลักษณะและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับสินค้าที่ขนส่งอีกทั้งมีการส่งอบรมกับวิทยากรภายนอกบริษัทเพื่อพัฒนาความรู้ ความสามารถของพนักงานและผู้บริหารเพื่อนำมาปรับปรุงและพัฒนาการดำเนินธุรกิจให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

นอกจากบริษัทจะมีวิธีการคัดสรรและพัฒนาบุคลากรอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว บริษัทจะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของกฎหมายพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเลปี 2558 หรือข้อบังคับของกรมเจ้าท่าเพื่อรับรองว่าแรงงานทางทะเลจะได้รับการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมตามมาตรฐานสากล

2.3.4 การจัดหาอะไหล่และอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับเรือบรรทุกสินค้า

การจัดหาอะไหล่และอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับลำเรือที่จำเป็นในการดำเนินงานของบริษัท นั้นจะมีการเปรียบเทียบทั้งราคาและประเมินคุณภาพของสินค้า ประเมินผู้จัดจำหน่าย ก่อนที่จะสั่งซื้อเป็นครั้งคราวหรือเซ็นสัญญารายปี ทุกครั้งโดยอะไหล่และอุปกรณ์ดังกล่าวได้แก่ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่างๆ ของเรือ สารเคมีที่ใช้บนเรือ น้ำจืด และวัสดุสิ้นเปลืองอื่นๆ เป็นต้น

2.4.6 การซ่อมบำรุงเรือ

บริษัทมีการวางแผนการซ่อมบำรุงของเรือแต่ละลำตามอายุการใช้งานของแต่ละลำเรือซึ่งเป็นการปฏิบัติตามข้อบังคับด้านความปลอดภัยในการเดินเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และกรมเจ้าท่าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้การดำเนินการให้บริการขนส่งน้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมันเต็มไปด้วยประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยการซ่อมบำรุงแบ่งออกได้ 2 ประเภท คือ 1) การซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) และ 2) การเข้าอู่แห้ง (Dry Docking) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance)

การซ่อมบำรุงเชิงป้องกันซึ่งเป็นการซ่อมบำรุงระบบภายในเรือ โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลักดังนี้ 1. การซ่อมบำรุงการทำงานของเครื่องจักร 2. การซ่อมบำรุงของระบบไฟฟ้า

● ซ่อมบำรุงการทำงานของเครื่องจักร (Main Engine Maintenance) เป็นการซ่อมบำรุงตามชั่วโมงการทำงานของเครื่องจักรตามคำแนะนำของผู้ผลิตโดยส่วนมากจะมีการซ่อมบำรุงทุกๆ 7,000 ชม. โดยหากเป็นเครื่องที่มีเทคโนโลยีใหม่จะมีการซ่อมบำรุงทุกๆ 12,000 ชม. โดยการซ่อมบำรุงนั้นจะใช้เวลาทั้งหมดไม่เกิน 5 วัน

● ซ่อมบำรุงการทำงานของระบบไฟฟ้า (Generator Engine Maintenance) เป็นการซ่อมบำรุงตามชั่วโมงการทำงานของระบบไฟฟ้าในเรือ ตัวอย่างเช่น เครื่องปั่นไฟในเรือ ตามคำแนะนำของผู้ผลิตโดยส่วนมากจะมีการซ่อมบำรุง



ทุก ๆ 7,000 - 8,000 ชม. โดยหากเป็นเครื่องที่มีเทคโนโลยีใหม่จะมีการซ่อมบำรุงทุก ๆ 10,000 ชม. โดยการซ่อมบำรุงนั้นจะใช้เวลาทั้งหมดไม่เกิน 5 วัน

ทั้งนี้การซ่อมบำรุงเรือเชิงป้องกันจะไม่กระทบต่อจำนวนวันในการดำเนินงานเนื่องจากบริษัทจะใช้บุคลากรบนเรือเพื่อซ่อมบำรุงตามช่วงเวลาที่ยาวจากการปฏิบัติงาน

2) การเข้าอู่แห้ง (Dry Docking)

จากข้อกำหนดของกรมเจ้าท่าภายใต้กฎหมายไทยที่กำหนดว่าลำเรือทุกลำจะต้องมีการเข้าอู่แห้งทุก ๆ 36 เดือน และสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society) อยู่ภายใต้ข้อบังคับสากล ที่กำหนดว่าลำเรือทุกลำจะต้องมีการนำเรือเข้าอู่แห้งจำนวน 2 ครั้ง ภายใน 60 เดือน โดยกำหนดว่าในการตรวจเรือครั้งแรกจะต้องทำภายใน 36 เดือน ดังนั้น บริษัทจึงได้มีการวางแผนในการนำลำเรือเข้าอู่แห้งให้เหมาะสมกับตารางการเดินทางของเรือแต่ละลำเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยการเข้าอู่แห้งนี้ใช้ระยะเวลาประมาณ 15 - 21 วันในการดำเนินการ เพื่อตรวจสอบสภาพ โครงเหล็กของตัวเรือว่ามีการสึกกร่อนมากน้อยเพียงใด รวมถึงการตรวจสอบวาล์วน้ำทะเล สีของเรือเพื่อป้องกันไม่ให้เรือ เกิดสนิม ระบบทั้งหมดของท้องเรือ และระบบในตัวเรือ ยกตัวอย่างเช่น ระบบเครื่องยนต์ ระบบไฟฟ้า ระบบควบคุมการ เดินเรือ ระบบในการรับส่งสินค้า และระบบความปลอดภัยในเรือ

ทั้งนี้บริษัทจะนำเรือเข้าอู่เรือที่มีมาตรฐานและเป็นที่น่าไว้วางใจ โดยบริษัทมีการพิจารณาด้านราคา คุณภาพและ ระยะเวลาในการซ่อมเป็นหลัก

2.4 ใบอนุญาตที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

• ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12 ทวิ¹

ผู้ออกใบอนุญาต : กรมธุรกิจพลังงาน

วันที่ออกใบอนุญาต: 19 กันยายน 2561

ออกให้แก่: บริษัท วี.แอล.เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน)

¹ใบรับแจ้งเป็นผู้ขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามมาตรา 12 ออกให้แก่บริษัท

• ใบอนุญาตใช้เรือและใบทะเบียนเรือ

ผู้ออกใบอนุญาต : กรมเจ้าท่า

ลำดับ	ชื่อเรือ	ใบอนุญาตใช้เรือ		ใบทะเบียนเรือ	
		ประเภทเรือเดินทะเล	วันสิ้นอายุ	ทะเบียนเรือ	วันจดทะเบียน
1	วี.แอล.5	เรือเดินทะเลใกล้ฝั่ง	1/2/2563	441000851	6/11/2544
2	วี.แอล.10	เรือเดินทะเลใกล้ฝั่ง	22/5/2563	490001278	26/05/2549
3	วี.แอล.11	เรือเดินทะเลใกล้ฝั่ง	11/5/2563	520080685	5/03/2552
4	วี.แอล.12	เรือเดินทะเลเฉพาะเขต	19/11/2563	530001586	27/5/2553



ลำดับ	ชื่อเรือ	ใบอนุญาตใช้เรือ		ใบทะเบียนเรือ	
		ประเภทเรือเดินทะเล	วันสิ้นอายุ	ทะเบียนเรือ	วันจดทะเบียน
5	วี.แอล. 14	เรือเดินทะเลใกล้ฝั่ง	20/5/2563	550003257	12/11/2555
6	วี.แอล. 15	เรือเดินทะเลเฉพาะเขต	9/10/2563	570001940	10/6/2557
7	วี.แอล. 16	เรือเดินทะเลเฉพาะเขต	11/5/2563	580001659	7/8/2558
8	วี.แอล. 17	เรือเดินทะเลเฉพาะเขต	17/12/2563	590002845	13/7/2559
9	วี.แอล. 18	เรือเดินทะเลเฉพาะเขต	31/7/2563	590003784	14/11/2559
10	วี.แอล. 19	เรือเดินทะเลเฉพาะเขต	20/7/2563	600001793	19/7/2560
11	ชุกติภา 5	เรือเดินทะเลเฉพาะเขต	4/7/2563	590000095	29/01/2559
12	วี.แอล. 20	เรือเดินทะเลเฉพาะเขต	1/9/2563	610002084	18/9/2561
13	วี.แอล. 21	เรือเดินทะเลเฉพาะเขต	10/3/2564	620000806	25/3/2562

หมายเหตุ: 1.ใบอนุญาตใช้เรือ ได้กำหนดประเภทการใช้เรือเดินทะเลไว้เป็นการเฉพาะ ดังนั้น หากบริษัทจะเปลี่ยนแปลงเส้นทางการเดินเรือก็ต้องแจ้งเปลี่ยนแปลงประเภทการใช้เรือเดินทะเลก่อนเริ่มดำเนิน

2.ใบอนุญาตใช้เรือมีกำหนดอายุคราวละ 1 ปี บริษัทจึงต้องยื่นขอต่อใบอนุญาตใช้เรือก่อนใบอนุญาตจะหมดอายุ

2.5 รางวัลและมาตรฐานที่ได้รับ

บริษัทมีการให้บริการที่มีมาตรฐานระดับสากล ซึ่งบริษัทผ่านการรับรองมาตรฐานจากองค์กรทั้งในและต่างประเทศและได้รับรางวัลจากองค์กรต่างๆ ดังต่อไปนี้

ปี	รางวัล/มาตรฐานที่ได้รับ
2558	รางวัลปฏิบัติงานยอดเยี่ยมควบคุมการสูญหายของน้ำมัน (เรือ วี.แอล.8) – บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) รางวัลปฏิบัติงานยอดเยี่ยม Zero Incident (เรือ วี.แอล.8) – บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) เรือ วี.แอล.11 และเรือ วี.แอล.4 - IESG Safety Award (Oil Industrial Environment Safety Group Association) DOC -Documents Of Compliance-Class Lloyd's
2559	Zero Incidents in Marine Operations - บริษัท เชฟรอน (ไทย) จำกัด DOC -Documents Of Compliance-Class Lloyd's
2560	เรือ วี.แอล.8 และเรือวี.แอล. 16- IESG Safety Award (Oil Industrial Environment Safety Group Association) Zero Incidents in Marine Operations - บริษัท เชฟรอน (ไทย) จำกัด DOC -Documents Of Compliance-Class Lloyd's
2561	DOC -Documents Of Compliance-Class Lloyd's
2562	รางวัล Safety Awardในเรื่องการขนส่งทางเรือไม่เกิดอุบัติเหตุความเสียหายในด้านสิ่งแวดล้อมจาก PTT Global Chemical Public Company Limited



2.6 ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัทได้เตรียมพร้อมในการปรับเปลี่ยนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงแบบกำมะถันต่ำจากมาตรการ IMO 2020 ที่องค์การระหว่างประเทศ (International Maritime Organization/IMO) หน่วยงานหนึ่งของสหประชาชาติ จะบังคับใช้กฎเกณฑ์ใหม่เกี่ยวกับมาตรฐานการใช้กำมะถันเชื้อเพลิงเพื่อการเดินเรือทางทะเล โดยกำหนดให้เรือขนส่งลดปริมาณการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์หรือกำมะถันเหลือ 0.5% จากปัจจุบัน 3.5% เพื่อลดมลพิษ เนื่องจากภาคการขนส่งทางเรือมีส่วนสำคัญในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเข้าสู่ระบบนิเวศค่อนข้างมาก โดยกฎเกณฑ์ใหม่นี้จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563

ดังนั้นบริษัทจึงได้ทำการปรับเปลี่ยนการใช้กำมะถันเชื้อเพลิงสำหรับเรือที่ให้บริการขนส่งในต่างประเทศจำนวน 2 ลำ ได้แก่ เรือวี.แอล. 10 และเรือวี.แอล. 21 โดยทำการเปลี่ยนมาใช้ GAS OIL ที่มีการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์หรือกำมะถันในระดับต่ำไปตั้งแต่ในช่วงไตรมาส 4 สำหรับเรือที่ให้บริการขนส่งในประเทศได้มีนโยบายให้เปลี่ยนมาใช้กำมะถันเชื้อเพลิงชนิด B20 และ B10

แต่ทั้งนี้ด้วยการดำเนินธุรกิจของบริษัทที่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก เนื่องจากผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นไม่เพียงแต่ส่งผลกระทบต่อบุคคลหรือทรัพยากรของบริษัท ยังส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย โดยปี 2560-2562 บริษัทไม่มีเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น ทั้งนี้บริษัทมีวิธีการจัดการลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุโดยให้ความสำคัญกับการฝึกฝนบุคลากรบนเรือให้ปฏิบัติงานตามระเบียบโดยยึดหลักการปฏิบัติของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code ,ISM Code) โดยมีแผนการอบรมประจำปี เพื่อให้บุคลากรตระหนักถึงการให้บริการด้วยความปลอดภัย นอกจากนี้บริษัทได้รับการรับรองการปฏิบัติงานตามระบบ ISM จากจากหน่วยงานที่มาตรฐานที่เรียกว่า Lloyd's Register ประกอบกับการได้รับการยอมรับจากกลุ่ม Oil companies International Marine Forum (OCIMF)

นอกจากนี้บริษัทมีการทำประกันภัยคุ้มครองกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้น โดยมีประกันภัย 2 ประเภทได้แก่ 1. ประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance: H&M Insurance) ซึ่งครอบคลุมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตัวเรือบรรทุกน้ำมันและเครื่องจักรที่อยู่ภายในเรือ 2. ประกันภัยสำหรับความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม (Protection and Indemnity Insurance: P&I Insurance) ซึ่งครอบคลุมความเสียหายที่เกิดกับลูกเรือ บุคคลที่สาม และสิ่งแวดล้อม

2.7 งานที่ยังไม่ส่งมอบ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทไม่มีงานที่ยังไม่ส่งมอบ



3. ปัจจัยความเสี่ยง

ปัจจุบันบริษัทมีการประกอบธุรกิจให้บริการรับขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศซึ่งบริษัท มีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจเช่นเดียวกับความเสี่ยงทั่วไปที่อาจเกิดขึ้นกับธุรกิจทุกประเภท และความเสี่ยงที่สำคัญต่างๆ ดังมีรายละเอียดดังนี้

ความเสี่ยงจากการดำเนินงานของบริษัท

1. ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงคู่ค้ารายใหญ่

รายได้จากการให้บริการขนส่งของบริษัทส่วนใหญ่มาจากคู่ค้ารายใหญ่ โดยในปี 2560- 2562 ซึ่งสัดส่วนรายได้จากการให้บริการแก่คู่ค้ารายใหญ่จำนวน 2 ราย คิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้จากการให้บริการโดยมีคู่ค้ารายใหญ่หนึ่งรายคือ บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (“ESSO”) ที่มีรายได้คิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 30 ซึ่งในปี 2560-2562 ซึ่งมีรายได้เฉลี่ยร้อยละ 44.89 ของรายได้จากการให้บริการทั้งหมด ดังนั้น หากเกิดเหตุการณ์ที่คู่ค้ารายดังกล่าวหยุดการประกอบธุรกิจหรือเกิดเหตุการณ์ใดๆ ที่ทำให้การประกอบธุรกิจต้องหยุดชั่วคราวหรือในกรณีที่คู่ค้าบอกลีกจ้างบริษัท จะส่งผลกระทบต่อผลประกอบการของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ แต่อย่างไรก็ตามบริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวและเชื่อว่าคู่ค้ารายดังกล่าวเป็นผู้ประกอบธุรกิจในอุตสาหกรรมมาอย่างยาวนาน อีกทั้งความต้องการใช้ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่บริษัทขนส่งยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง จึงคาดว่าเหตุการณ์ในการหยุดการประกอบธุรกิจจะไม่เกิดขึ้น นอกจากนี้ด้วยศักยภาพของบริษัทในการให้บริการขนส่งที่เน้นคุณภาพและความปลอดภัยเป็นหลักและประสบการณ์ของบริษัทที่ผ่านมา รวมถึงบริษัทและคู่ค้ารายดังกล่าวมีความสัมพันธ์ที่ดีกันมาอย่างยาวนานและใช้บริการบริษัทเพิ่มขึ้นต่อเนื่องมากกว่า 20 ปี และมีการต่อสัญญาเรื่อยมา บริษัทจึงเชื่อว่าความเสี่ยงจากการบอกลีกจ้างสัญญา มีต่ำ ทั้งนี้อายุสัญญาปัจจุบันกับคู่ค้ารายใหญ่มีอายุ 3 ปี

2. ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคลากร

เนื่องจากธุรกิจการให้บริการขนส่งน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันเป็นธุรกิจเฉพาะทางที่ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความรู้และประสบการณ์เฉพาะทางในการปฏิบัติงานซึ่งได้แก่ บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาเรือ บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการปฏิบัติการบนเรือโดยบริษัทต้องอาศัยบุคลากรที่มีความรู้ทั้งด้านการบริหารกองเรือ การจัดหาเรือ การปฏิบัติการขนส่งสินค้าทางเรือ การปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับต่างๆตามข้อกำหนดในประเทศและข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เนื่องจากสินค้าที่รับให้บริการขนส่งดังกล่าวจัดเป็นสินค้าประเภทสารเคมีและวัตถุอันตรายซึ่งหากเกิดความผิดพลาด อาจทำให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลและสิ่งแวดล้อมในวงกว้าง ดังนั้น บริษัทจึงต้องให้ความสำคัญกับบุคลากรเป็นสำคัญ ทั้งนี้บุคลากรของบริษัทและบุคลากรที่จะคัดสรรเข้ามาทำหน้าที่จะต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎเกณฑ์หรือข้อบังคับต่างๆกำหนด โดยแม้ปัจจุบันบุคลากรบนเรือจะมีอัตราการเปลี่ยนงานที่ค่อนข้างสูงโดยในปี 2561 และ ปี 2562 บริษัทมีอัตราการเปลี่ยนงานของบุคลากรบนเรือเท่ากับร้อยละ 43.65 และ 33.75 ตามลำดับ โดยตำแหน่งของบุคลากรบนเรือส่วนมากที่มีการเปลี่ยนงานค่อนข้างมากมักจะเป็นบุคลากรระดับลูกเรือทั่วไป (ช่างน้ำมันที่เป็นลูกยามห้องเครื่อง หรือนายท้ายที่ทำหน้าที่ถือพวงมาลัยเรือ) ซึ่งไม่ใช่บุคลากรหลักในการทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมการ



ปฏิบัติการบนเรือ อย่างไรก็ตามบริษัทสามารถหาบุคลากรมาทดแทนทันเวลาและไม่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของ บริษัท

ทั้งนี้บริษัทมีการดำเนินการเพื่อที่จะรักษาบุคลากรให้ได้มากที่สุดเพื่อเป็นการลดความเสี่ยงที่จะส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงานของธุรกิจของบริษัท บริษัทมีสวัสดิการของบุคลากรที่นอกเหนือจากเงินเดือนประจำและสวัสดิการค่า รักษาพยาบาลทั่วไปแล้ว บริษัทยังมีเงินบำเหน็จบำนาญ และมีค่าส่งเสริมการศึกษาพนักงานเพื่อนำความรู้ที่ได้กลับมาใช้ ประโยชน์เพื่อพัฒนาองค์กร รวมถึงการฝึกอบรมพนักงานเพื่อเพิ่มพูน ความรู้ ทักษะ ในการพัฒนาตนเอง

3. ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงผู้จัดจำหน่ายรายใหญ่

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นหนึ่งในต้นทุนหลักในการประกอบธุรกิจการให้บริการขนส่งน้ำมันซึ่งในปี 2560- 2562 ต้นทุน น้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 39.04 ของต้นทุนทั้งหมด โดยในการจัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ละครั้งบริษัทจะ มีการเทียบราคาและประเมินคุณภาพอยู่เสมอ ซึ่งบริษัทจะเลือกผู้จัดจำหน่ายรายใหญ่ที่ให้ราคาที่เหมาะสมประกอบกับ ประวัติการให้บริการของผู้จัดจำหน่ายรายใหญ่ในอดีต ในปี 2560- 2562 ที่ผ่านมาบริษัทมีการจัดซื้อจัดจ้างน้ำมันเชื้อเพลิง จาก บริษัท นาวิ อินเตอร์เทรด จำกัดและบริษัทในเครือ ในสัดส่วนเทียบกับมูลค่าซื้อรวมเท่ากับร้อยละ 40.79 ร้อยละ 30.18 และร้อยละ 18.44 ตามลำดับ ซึ่งเป็นสัดส่วนเฉลี่ยที่มากกว่าร้อยละ 25 แต่อย่างไรก็ตามน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นสินค้า ทั่วไปที่มีผู้จัดจำหน่ายหลายราย หากผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงรายนี้ไม่สามารถจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับบริษัทได้ บริษัท ยังสามารถจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ค้ารายอื่นได้

4. ความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมัน

นอกจากรายได้ของบริษัท จะมีส่วนเกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันแล้ว น้ำมันยังเป็นหนึ่งในต้นทุนหลักในการ ดำเนินการให้บริการขนส่ง ซึ่งราคาน้ำมันเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญและสามารถกระทบต่อผลประกอบการของบริษัทอย่างมี นัยสำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากราคาน้ำมันจะขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันโลกซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัท อย่างไรก็ตามรายได้จากการให้บริการของบริษัทส่วนใหญ่จะแปรผันตามราคาน้ำมันดีเซลขายปลีกหน้าสถานีน้ำมันใน กรุงเทพมหานครที่เปลี่ยนแปลงไป แม้ว่าบริษัทยังมีรายได้บางส่วนที่เป็นแบบราคาเหมาจ่ายที่มีการเซ็นสัญญาไม่น้อยกว่า 1 ปี ซึ่งบริษัทไม่สามารถผลัดภาระต้นทุนที่สูงขึ้นตามราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นให้กับลูกค้าได้ทั้งหมด โดยรายได้ที่ไม่ได้ผันแปร ตามราคาน้ำมันของบริษัทในปี 2560-2562 มีสัดส่วนเฉลี่ยเพียงร้อยละ 14.49 ของรายได้จากการให้บริการทั้งหมด แต่ อย่างไรก็ตามบริษัทมีการควบคุมปริมาณน้ำมันโดยกำหนดความเร็วของเรือให้เหมาะสม ดังนั้นบริษัทจะทราบถึงปริมาณ การใช้ใช้น้ำมันของแต่ละเส้นทางในการให้บริการ ทั้งนี้ในส่วนของลูกค้าที่เป็นสัญญาให้บริการขนส่งแบบเหมาจ่ายบริษัทมีการ กำหนดเส้นทางในแต่ละรอบเดือน โดยหากลูกค้าใช้บริการที่นอกเหนือในสัญญา ลูกค้าจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายน้ำมัน เชื้อเพลิงทั้งหมด นอกจากนี้บริษัทจะมีการพิจารณาผลตอบแทนที่จะได้รับก่อนการเซ็นสัญญาว่ามีความคุ้มค่าหรือไม่ โดยประเมินจากรายได้จากการให้บริการ รวมถึงประมาณการต้นทุนในเส้นทางนั้นทั้งหมด โดยต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ ในการประเมินจะอ้างอิงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในอดีตที่ผ่านมา นอกจากนี้ในกรณีที่ราคาน้ำมันผันผวนเกินกว่าที่ คาดการณ์ไว้ระหว่างช่วงอายุสัญญา บริษัทอาจมีการเจรจากับลูกค้าเพื่อปรับอัตราค่าบริการ ดังนั้นความเสี่ยงดังกล่าวจะ ไม่กระทบกับผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

5. ความเสี่ยงจากผลกระทบจากแผนการนำเรือขึ้นอู่แห้ง

จากข้อกำหนดของกรมเจ้าท่าภายใต้กฎหมายไทยที่กำหนดว่าลำเรือทุกลำจะต้องมีการเข้าอู่แห้งทุก ๆ 36 เดือน และสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society) อยู่ภายใต้ข้อบังคับสากล ที่กำหนดว่าลำเรือทุกลำจะต้องมีการนำเรือเข้าอู่แห้งจำนวน 2 ครั้ง ภายใน 60 เดือน โดยกำหนดว่าในการตรวจเรือครั้งแรกจะต้องทำภายใน 36 เดือน ระยะเวลาในการเข้าอู่แห้งใช้เวลาประมาณ 15 ถึง 21 วันในการดำเนินการ ส่งผลให้ในช่วงเวลาดังกล่าวบริษัทไม่สามารถนำเรือไปให้บริการขนส่งได้จึงส่งผลให้รายได้ในช่วงเวลานั้นจะลดลงและยังมีความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นจากการนำเรือขึ้นอู่แห้ง โดยหากบริษัทมีเรือที่ต้องขึ้นอู่แห้งในช่วงเวลาเดียวกันหลายลำ การขึ้นอู่แห้งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทในปีนั้นๆ ได้ อย่างไรก็ดี บริษัทได้มีการบริหารจัดการกองเรือเพื่อให้ส่งผลกระทบต่อรายได้การให้บริการในปีนั้นๆ น้อยที่สุด และมีการวางแผนในการนำลำเรือเข้าอู่แห้งให้เหมาะสมกับตารางการเดินเรือของเรือแต่ละลำเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทมากนัก

ทั้งนี้ตารางแผนการนำเรือขึ้นอู่แห้งในปี 2562-2564 มีดังนี้

การเข้าอู่แห้ง	ปี 2562				ปี 2563				ปี 2564
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
จำนวนเรือ (ลำ)	1	1	1	2	1	1	1	0	2

6. ความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

บริษัทจัดทำงบการเงินรวมเป็นสกุลเงินบาท โดยบริษัทมีรายได้จากการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศซึ่งคู่ค้าจะชำระเงินเป็นสกุลเงินดอลลาร์ทั้งนี้ บริษัทมีรายได้จากการให้บริการต่างประเทศในปี 2561 และ ปี 2562 เท่ากับ 178.86 ล้านบาท และ 168.28 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 25.75 และร้อยละ 23.63 ของรายได้จากการให้บริการทั้งหมด ซึ่งบริษัทไม่สามารถหลีกเลี่ยงผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนได้ แต่อย่างไรก็ดี บริษัทมีค่าใช้จ่ายบางส่วนเป็นสกุลดอลลาร์เช่นกัน ดังนั้น บริษัทจะสามารถลดผลกระทบจากความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนได้บางส่วนด้วยวิธีป้องกันแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) โดยค่าใช้จ่ายสกุลเงินดอลลาร์ที่อยู่ในงบกำไรขาดทุนในปี 2561 และ ปี 2562 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50.27 และร้อยละ 43.63 ตามลำดับของรายได้เงินสกุลดอลลาร์ ทั้งนี้ในการทำการซื้อขายที่มีการใช้สกุลเงินอื่นที่มีมูลค่าที่สูง เช่น การลงทุนซื้อเรือ บริษัทจะมีการทำสัญญาซื้อขายล่วงหน้าสำหรับสกุลเงินนั้นๆ เอาไว้

7. ความเสี่ยงจากการลงทุนซื้อเรือ

ทรัพย์สินหลักในการประกอบธุรกิจก็คือลำเรือซึ่งมีมูลค่าการลงทุนรวมถึงค่าใช้จ่ายต่างๆ ระหว่างการต่อเรือที่ค่อนข้างสูงหรือ ในกรณีซื้อเรือมือสองจะมีค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเรือที่ค่อนข้างสูง ทั้งนี้โดยทั่วไปแล้วก่อนที่จะลงทุนซื้อเรือลำใหม่ บริษัทจะมีการตกลงกับคู่ค้าที่มีความต้องการเรือเพื่อให้บริการเพิ่มเติม และมีการทำ Feasibility Study เพื่อประเมินความคุ้มค่าของการลงทุนซึ่งการประเมินดังกล่าวนี้เป็นเพียงการคาดการณ์ผลตอบแทนในอนาคตที่อยู่บนสมมติฐานที่ว่ารายได้และค่าใช้จ่ายต่างๆ จะเป็นไปตามสัญญาที่คู่ค้าว่าจ้างและค่าใช้จ่ายที่ใกล้เคียงกับปัจจุบัน ดังนั้นหากตัวเลขที่เกิดขึ้นจริงไม่ได้เป็นไปตามการคาดการณ์หรือมีเหตุการณ์ใดๆ ที่เกิดขึ้นที่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ผลตอบแทนที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากที่ประมาณการณ์ไว้ นอกจากนี้บริษัทอาจมีความเสี่ยงหากบริษัทไม่

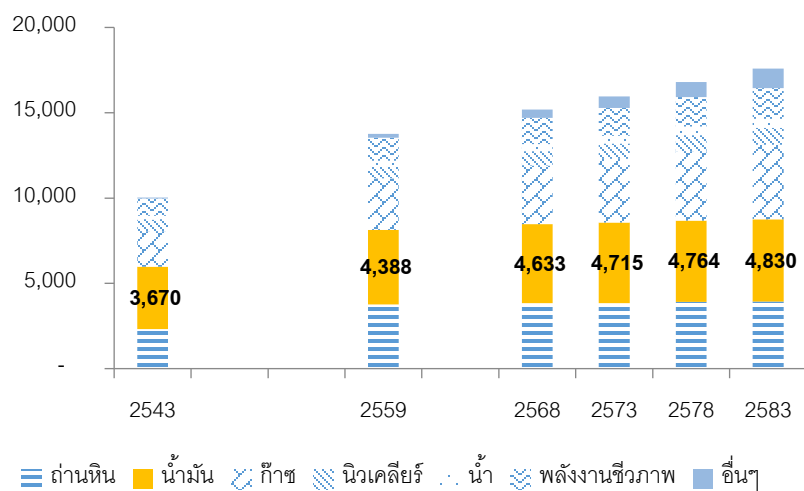


สามารถหาเรือให้บริการกับลูกค้าได้อย่างทันเวลา ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงและการไว้วางใจในการใช้บริการในอนาคต

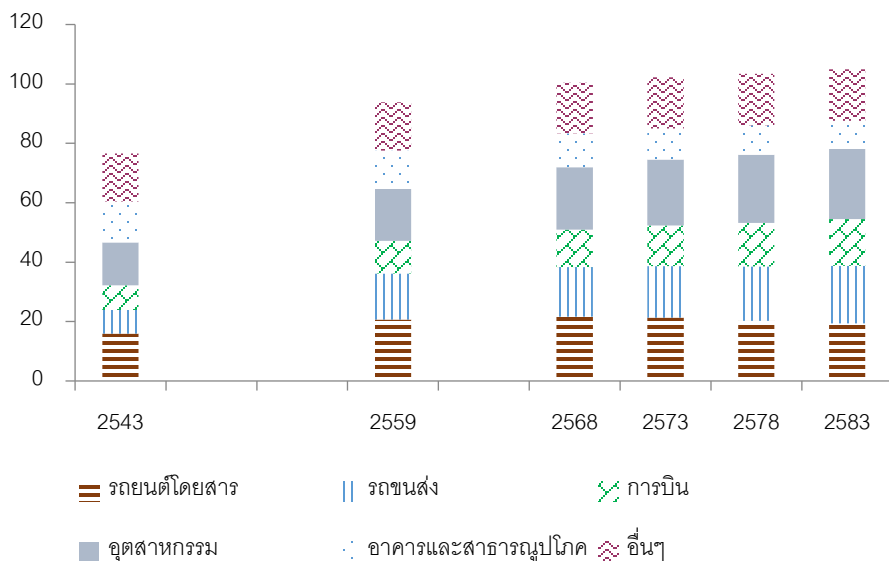
อย่างไรก็ดีบริษัทมีการจัดทำงบประมาณการลงทุนประจำปีและได้มีการทบทวนงบประมาณการลงทุนทุก ๆ ปี เพื่อเป็นการปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจตามสถานการณ์และสภาวะตลาดที่เปลี่ยนแปลงไปที่ช่วยลดความเสี่ยงจากการลงทุนซื้อเรือลดน้อยลง

8. ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของความต้องการใช้พลังงานในอนาคต

ปัจจุบันบริษัทมีรายได้จากการขนส่งน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมในปี 2560–2562 รวมเป็นร้อยละ 80.44 ร้อยละ 81.40 และร้อยละ 80.46 ของรายได้จากการให้บริการทั้งหมด ดังนั้น หากเกิดการเปลี่ยนแปลงความต้องการใช้พลังงานเพื่อใช้ในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจหรือใช้ในครัวเรือนต่าง ๆ จากน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมันเป็นผลิตภัณฑ์อื่น ๆ จะส่งผลกระทบต่อผลประกอบการอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อความต้องการใช้พลังงานมาจากสภาวะเศรษฐกิจในประเทศและต่างประเทศ การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี การเติบโตของประชากร รวมถึงนโยบายการใช้พลังงาน ซึ่งปัจจุบันอัตราการใช้พลังงานทดแทนเริ่มมีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น แต่อย่างไรก็ตามหากดูสถิติการใช้ น้ำมันในประเทศก็ยังคงเติบโตขึ้นต่อเนื่อง อีกทั้งการประมาณการจาก International Energy Agency (IEA) ซึ่งประมาณการว่าการใช้น้ำมันในอนาคตจากปี 2559-2583 ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าจะมีสัดส่วนต่อการใช้พลังงานทั้งหมดลดลง แต่อย่างไรก็ดีบริษัทมีการกระจายความเสี่ยงของรายได้ โดยบริษัทมีการให้บริการขนส่งน้ำมันปาล์มที่เป็นหนึ่งในพลังงานทดแทน อีกทั้งมีการติดตามสถานการณ์สภาวะตลาดอย่างใกล้ชิดเพื่อที่จะสามารถเปลี่ยนแปลงแผนการดำเนินธุรกิจได้อย่างทันทั่วทั้งที่



ภาพนี้แสดงถึงการประมาณการที่ใช้ในอนาคตซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการใช้น้ำมันยังคงเติบโตต่อเนื่อง แม้ว่าสัดส่วนการใช้น้ำมันเทียบกับพลังงานทั้งหมดจะมีสัดส่วนลดลง



ที่มา: International Energy Agency (IEA)

ภาพนี้แสดงถึงประมาณการความต้องการใช้น้ำมันในอนาคตที่ยังเติบโตโดยแบ่งตามประเภทการใช้งานหลัก

9. ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายและข้อบังคับต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ

ด้วยสภาพการดำเนินธุรกิจที่มีความเสี่ยงที่จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและบุคคลในวงกว้าง การดำเนินกิจการนี้จึงต้องมีกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ มากมายทั้งในประเทศและต่างประเทศมากำกับดูแล ดังนั้น หากเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญของกฎหมายหรือข้อบังคับต่างๆ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทได้ เนื่องจากบริษัทอาจจะมีภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มเติมมากขึ้น และหากบริษัทถูกยกเลิกใบอนุญาต หรือไม่สามารถต่ออายุใบอนุญาตต่างๆ ได้ จะส่งผลกระทบอย่างมีนัยต่อธุรกิจและผลการดำเนินงานของบริษัท

ทั้งนี้ปัจจุบันบริษัทมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขในการต่อใบอนุญาต กฎหมายและข้อบังคับต่างๆที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด รวมถึงมีการติดตามข่าวสารต่างๆ เพื่อให้สามารถปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินธุรกิจเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้น โดยบริษัทมีบุคคลที่ได้รับมอบหมาย (Designated Person Ashore) คือนายยุทธนา พุนศิริพิพัฒน์ เป็นผู้รับผิดชอบให้ติดตามในเรื่องกฎหมายและข้อบังคับต่างๆทั้งในประเทศและต่างประเทศที่บริษัทจะต้องดำเนินการภายใต้กฎระเบียบนั้นๆ และมีฝ่ายทรัพยากรบุคคลเป็นผู้ติดตามในเรื่องกฎหมายแรงงานและจัดให้มีการอบรมบุคลากรเพื่อให้รับทราบถึงการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายและข้อบังคับ เพื่อมิให้ความเสี่ยงดังกล่าวกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ

10. ความเสี่ยงจากการแข่งขันทางธุรกิจ

แม้ว่าในอุตสาหกรรมให้บริการขนส่งน้ำมันจะมีผู้ประกอบการอยู่น้อยรายเนื่องจากเป็นธุรกิจที่ต้องอาศัยเงินลงทุนจำนวนมาก รวมถึงประสบการณ์ของบุคลากร แต่อย่างไรก็ตาม คู่แข่งทางตรงปัจจุบันที่มีอยู่ในอุตสาหกรรมนั้นเป็นคู่แข่งที่มีศักยภาพที่สูง โดยหากคู่แข่งมีแผนที่จะขยายธุรกิจและเพิ่มความสามารถเพื่อให้เพียงพอในการให้บริการขนส่งจากลูกค้ารายใหญ่ของบริษัท จะทำให้บริษัทสูญเสียรายได้หลักไป ทั้งนี้เชื่อว่าการเลือกใช้บริการของลูกค้าจะต้อง



พิจารณาจากความสามารถให้บริการ ความปลอดภัยในการขนส่ง การควบคุมคุณภาพสินค้าระหว่างขนส่ง รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่างคู่ค้ารายใหญ่และบริษัท ซึ่งบริษัทมีประวัติที่ดีในการดำเนินการให้บริการขนส่งมาโดยตลอดและมีพัฒนาตามมาตรฐานการให้บริการอยู่เสมอ อีกทั้งมีฝ่ายการตลาดที่คอยติดตามดูแลคู่ค้าอยู่เสมอ หากในอนาคตบริษัทยังคงสามารถรักษาระดับมาตรฐานของตนเอง ความเป็นไปได้ที่คู่ค้ารายใหญ่จะเปลี่ยนไปใช้บริการการขนส่งกับคู่แข่งมีค่อนข้างน้อย

11. ความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการดำเนินงาน

แม้ว่าบริษัทจะให้ความสำคัญกับมาตรฐานการให้บริการขนส่งที่เน้นความปลอดภัยเป็นหลัก แต่อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุอาจเกิดขึ้นได้ทั้งจากความประมาทของผู้ปฏิบัติงานบนเรือ หรือปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่ได้ขึ้นอยู่กับ การดำเนินการของบริษัท เช่น การประมาทเดินเรือของผู้ปฏิบัติงานจากหน่วยงานอื่นๆ ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุ อาจทำให้เกิดการสูญเสียทั้งทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหาย บุคคลได้รับการบาดเจ็บ ตลอดจนความน่าเชื่อถือของบริษัท โดยอาจทำให้เกิดการระงับการให้บริการขนส่งชั่วคราวซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัท ทั้งนี้จากตัวเลขสถิติในอดีตที่ผ่านมา บริษัทมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่ำมาก โดยในปี 2560 – 2562 การเกิดอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 0.36 ร้อยละ 0.29 และร้อยละ 0.06 ของจำนวนเที่ยวที่วิ่งทั้งหมดในปี นั้นๆ ตามลำดับ ทั้งนี้ มูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นมูลค่าที่ไม่สูงมากนัก โดยเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น บริษัทมีการทำประกันภัยที่สามารถครอบคลุมถึงความเสียหายดังกล่าวได้

อย่างไรก็ดีบริษัทมีวิธีลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุโดยให้ความสำคัญกับการฝึกฝนบุคลากรบนเรือให้ปฏิบัติงานตามระเบียบโดยมีแผนการอบรมประจำปีเพื่อให้บุคลากรตระหนักถึงการให้บริการด้วยความปลอดภัยเป็นหลัก มีการสนับสนุนให้บุคลากรบนเรือเขียนแจ้งเหตุการณ์ต่างๆ (Near Miss Report) ในขณะที่ปฏิบัติงานบนเรือที่อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุในอนาคตเพื่อนำมาป้องกันเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้น รวมถึงการเข้าสู่ตรวจสอบการทำงานของบุคลากรบนเรือเป็นประจำจากฝ่ายปฏิบัติการ ฝ่ายเทคนิค ฝ่ายความปลอดภัยและฝ่ายบุคลากรอย่างน้อยสัปดาห์ละ 2 ครั้งต่อปี เพื่อตรวจสอบการทำงานของบุคลากรบนเรือ ระบบความปลอดภัย การทำงานของเครื่องจักรบนเรือ เพื่อที่จะลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุให้มากที่สุดและเพื่อการดำเนินการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้บริษัทให้ความสำคัญในการปฏิบัติตามกฎหมายที่หน่วยงานภาครัฐและองค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนดอย่างเคร่งครัด เช่น บุคลากรที่เลือกสรรมาจะต้องเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติไม่ต่ำกว่าข้อบังคับกำหนด ในส่วนของตัวเรือบริษัทมีการทำแผนการบำรุงรักษาเรือเชิงรุก การเข้าอู่แห้ง นอกจากนี้บริษัทมีการทำประกันภัยเรือทุกลำ ที่ได้แก่ การทำประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance: H&M Insurance) และประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม (Protection and Indemnity Insurance: P&I Insurance) ซึ่งครอบคลุมถึงความเสียหายต่อลำเรือ บุคคลที่ได้รับผลกระทบและสิ่งแวดล้อม

12. ความเสี่ยงจากภัยพิบัติตามธรรมชาติ

บริษัทเป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลเพียงช่องทางเดียว ดังนั้น หากเกิดเหตุการณ์ภัยพิบัติตามธรรมชาติในบริเวณเส้นทางการขนส่งของบริษัทเป็นระยะเวลานาน บริษัทจะไม่สามารถให้บริการได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญ โดยความเสี่ยงนี้บริษัทไม่สามารถที่จะหลีกเลี่ยงได้ แต่สามารถที่จะลดความเสี่ยงนี้ได้โดยที่บริษัทมีการเช็คสภาพอากาศก่อนเดินเรืออยู่เสมอซึ่งหากเส้นทางหลักไม่สามารถให้บริการได้ บริษัทมีการศึกษาเส้นทาง



สำรองเพื่อที่ดำเนินการเพื่อให้บริการขนส่งต่อได้ แต่หากเกิดภัยพิบัติตามธรรมชาติในช่วงระหว่างการเดินเรือและก่อให้เกิดความเสียหายกับลำเรือหรือทรัพย์สินอื่นๆ ของบริษัท อย่างไรก็ตามบริษัทได้มีการทำประกันภัยการทำประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance: H&M Insurance) และประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม (Protection and Indemnity Insurance: P&I Insurance) ไว้โดยสามารถครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้นและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับบริษัทได้

13. ความเสี่ยงจากเหตุการณ์โจรกรรม

สินค้าที่บริษัทให้บริการขนส่งนั้น เป็นสินค้าที่มีมูลค่า จึงทำให้มีความเสี่ยงจากเหตุการณ์โจรกรรมสินค้าในขณะการเดินเรือ ซึ่งเหตุการณ์โจรกรรมไม่เพียงแต่จะทำให้เกิดสินค้าเสียหาย ยังทำให้บริษัทอาจไม่สามารถเรียกเก็บรายได้จากลูกค้า มากไปกว่านั้นอาจถูกลูกค้าฟ้องร้องเพื่อชดเชยค่าเสียหายกับสินค้าที่หายไปได้ ทั้งนี้เส้นทางขนส่งส่วนใหญ่ของบริษัทเป็นเส้นทางในประเทศที่มีความเสี่ยงต่ำต่อการเกิดการโจรกรรม แต่อย่างไรก็ตามบริษัทมีการดำเนินการในการป้องกันความเสี่ยงจากการโจรกรรมโดยการหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มักมีเหตุการณ์โจรกรรมเกิดขึ้นในยามวิกาล ซึ่งหากบริษัทไม่อาจหลีกเลี่ยงเส้นทางนั้นได้ บริษัทมีวิธีดำเนินการเพื่อป้องกันเหตุการณ์โจรกรรมโดย

1. สร้างห้องนิรภัยสำหรับสินทรัพย์ที่มีมูลค่า
2. เรือทุกลำจะต้องมีกล้องส่องทางไกลเพื่อตรวจสอบดูบริเวณที่เรือผ่าน
3. เมื่อเข้าถึงบริเวณที่มีเหตุการณ์โจรกรรม บริษัทจะแจ้งศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเพื่อเฝ้าระวังโจรสลัด (ศรชล.)
4. ติดลูกกรงชั้นนอกเพิ่มเติมเพื่อป้องกันโจรสลัดเข้ามาในเรือ นอกจากนี้บริษัทมีการทำประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม (Protection and Indemnity Insurance: P&I Insurance) สามารถครอบคลุมถึงเหตุการณ์โจรกรรมเมื่อเกิดสินค้าสูญหายได้

14. ความเสี่ยงจากการที่ประกันภัยไม่เพียงพอในการคุ้มครอง

แม้ว่าบริษัทมีการทำประกันภัยทั้งประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance: H&M Insurance) และประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม (Protection and Indemnity Insurance: P&I Insurance) ไว้สำหรับลำเรือทุกลำที่เป็นทรัพย์สินของบริษัท ซึ่งจะสามารถคุ้มครองถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตัวเรือหากเรือเกิดอุบัติเหตุ การเกิดน้ำมันรั่วไหล การเกิดความเสียหายกับสินค้าของลูกค้า การเกิดการโจรกรรม อีกทั้งรวมถึงการได้รับบาดเจ็บของบุคลากรบนเรือโดยการทำประกันภัยของบริษัทจะมีวงเงินที่คุ้มครองที่ระบุไว้ในส่วนที่ 1. หน้า 43-44 ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ซึ่งเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตอาจรุนแรงเกินกว่าที่ประกันภัยจะสามารถคุ้มครองได้เช่นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากภัยสงคราม

15. ความเสี่ยงจากการปฏิบัติตามข้อกำหนดจากสถาบันการเงิน

การลงทุนเพิ่มเติมในการขยายธุรกิจหรือนำมาใช้หมุนเวียนในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งที่ผ่านมาบริษัทได้นำเงินที่ได้จากการดำเนินธุรกิจ เงินทุนในส่วนของเจ้าของ และเงินทุนที่กู้ยืมจากสถาบันการเงินเพื่อนำมาลงทุนเพิ่มเติม ซึ่งบริษัทมีการพึงพิงเงินกู้จากสถาบันการเงินค่อนข้างมากโดยในปี 2560 – 2562 คิดเป็นหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 1.58 เท่า 2.45 เท่า และ 1.51 เท่า ตามลำดับ ทั้งนี้ในการทำข้อตกลงในการกู้ยืมเงิน สถาบันการเงินมีเงื่อนไขต่างๆ ที่บริษัท



ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด ทั้งในเรื่องการจ่ายชำระเงินกู้ยืมทั้งเงินต้นและดอกเบี้ยตามระยะเวลาที่กำหนด โดยหากเมื่อถึงเวลาที่กำหนดแล้วบริษัทไม่สามารถชำระเงินได้ สถาบันการเงินมีสิทธิเรียกให้บริษัทชำระทั้งจำนวนทันที รวมถึงมีสิทธิที่ระงับการให้กู้เงินกับทางบริษัท อีกทั้งมีเงื่อนไขเพิ่มเติมในเรื่องของการดำรงส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นในอัตราไม่เกินกว่า 2.5 เท่าซึ่งปัจจุบันบริษัทได้รับหนังสือยินยอมให้ผ่อนผันการดำรงส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นในอัตราไม่เกินกว่า 3.2 เท่าที่พิจารณาอัตราส่วนของงบการเงินประจำปี 2561 โดยในปี 2562 สถาบันการเงินจะให้บริษัทดำรงส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นในอัตราไม่เกินกว่า 2.5 เท่าตามเดิม บริษัทคาดว่าหลังจากที่ได้รับเงินเพิ่มทุนจากการเสนอขายหุ้นใหม่แก่ประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรกอัตราส่วนดังกล่าวจะลดลงและสามารถดำรงอัตราส่วนดังกล่าวให้ไม่เกินกว่าทางสถาบันทางการเงินกำหนด ทั้งนี้บริษัทมีประธานเจ้าหน้าที่บริหารฝ่ายบัญชีและการเงิน คอยติดตามในการดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนทุนตามที่สถาบันการเงินกำหนดและรายงานให้คณะกรรมการบริษัททราบทุกไตรมาส อย่างไรก็ตามในอดีที่ดีที่ผ่านมาบริษัทมีกระแสเงินสดเพียงพอ จึงไม่เคยมีประวัติผิดนัดการชำระเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน นอกจากนี้บริษัทมีการวางแผนทางการเงินและเชื่อว่าในอนาคตหากไม่มีปัจจัยภายนอกใดๆ ส่งผลกระทบเชิงลบต่อผลการดำเนินการกับบริษัทอย่างมีสาระสำคัญ บริษัทสามารถจะบริหารจัดการการเงินหมุนเวียน ไม่ให้เกิดการผิดนัดต่อสถาบันการเงินได้



4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 สินทรัพย์ถาวรที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีสินทรัพย์ถาวรที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ หลังหักค่าเสื่อมราคาสะสมที่ปรากฏในงบแสดงฐานะทางการเงินของบริษัทรวมทั้งหมดเท่ากับ 1,455.00 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภท/ลักษณะทรัพย์สิน	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์
เรือขนส่งและส่วนปรับปรุงรวม	1,143.28	เป็นเจ้าของโดยติดภาระจำนองกับสถาบันการเงิน
รายจ่ายในการซ่อมแซมเรือครั้งใหญ่	34.64	เป็นเจ้าของโดยติดภาระจำนองกับสถาบันการเงิน
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	1.12	เป็นเจ้าของ
เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์เรือและสำนักงาน	9.08	เป็นเจ้าของ
ยานพาหนะ	4.40	เป็นเจ้าของ
สินทรัพย์ระหว่างทำ	262.49	เป็นเจ้าของ

ทั้งนี้รายการเรือขนส่งและส่วนปรับปรุงของบริษัท ตามที่แสดงไว้ข้างต้นสามารถแสดงรายละเอียดจำแนกได้ ดังนี้

4.1.1 เรือขนส่งและส่วนปรับปรุงรวมและรายจ่ายในการซ่อมแซมเรือครั้งใหญ่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีเรือบรรทุกน้ำมันจำนวน 13 ลำ โดยบริษัทมีกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของทั้งหมดเพื่อให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์

ชื่อเรือขนส่ง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (ล้านบาท)	ข้อมูลเรือที่สำคัญ	ภาระผูกพัน
วี.แอล.5	9.10	ประเภทการใช้เรือ: บรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมัน บริเวณทะเลใกล้ฝั่ง อายุเรือ: 32 ปี	ไม่ติดภาระจำนอง



วี.แอล.10	17.12	ประเภทการใช้เรือ: บรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมัน บริเวณทะเลใกล้ฝั่ง อายุเรือ: 31 ปี	ไม่ติดภาระจำนอง
วี.แอล.11	17.82	ประเภทการใช้เรือ: บรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมัน บริเวณทะเลใกล้ฝั่ง อายุเรือ: 27 ปี	ติดภาระจำนองกับสถาบัน การเงินเต็มมูลค่า
วี.แอล.12	30.73	ประเภทการใช้เรือ: บรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมัน เฉพาะเขตอายุเรือ: 24 ปี	ติดภาระจำนองกับสถาบัน การเงินเต็มมูลค่า
วี.แอล.14	14.06	ประเภทการใช้เรือ: บรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมัน บริเวณทะเลใกล้ฝั่ง อายุเรือ: 26 ปี	ติดภาระจำนองกับสถาบัน การเงินเต็มมูลค่า
วี.แอล.15	30.26	ประเภทการใช้เรือ: บรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมัน เฉพาะเขตอายุเรือ: 26 ปี	ติดภาระจำนองกับสถาบัน การเงินเต็มมูลค่า
วี.แอล.16	148.74	ประเภทการใช้เรือ: บรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมัน เฉพาะเขตอายุเรือ: 4 ปี	ติดภาระจำนองกับสถาบัน การเงินเต็มมูลค่า
วี.แอล.17	178.64	ประเภทการใช้เรือ: บรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมัน เฉพาะเขตอายุเรือ: 4 ปี	ติดภาระจำนองกับสถาบัน การเงินเต็มมูลค่า
วี.แอล.18	178.21	ประเภทการใช้เรือ: บรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมัน เฉพาะเขตอายุเรือ: 3 ปี	ติดภาระจำนองกับสถาบัน การเงินเต็มมูลค่า
วี.แอล.19	226.81	ประเภทการใช้เรือ: บรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมัน เฉพาะเขตอายุเรือ: 12 ปี	ติดภาระจำนองกับสถาบัน การเงินเต็มมูลค่า
ชุดีภา 5	169.68	ประเภทการใช้เรือ: บรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมัน เฉพาะเขตอายุเรือ: 4 ปี	ติดภาระจำนองกับสถาบัน การเงินเต็มมูลค่า



วี.แอล.20	162.88	ประเภทการใช้เรือ: บรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมัน เฉพาะเขตอายุเรือ: 15ปี	ติดภาระจำนองกับสถาบัน การเงินเติมมูลค่า
วี.แอล.21	142.33	ประเภทการใช้เรือ: บรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมัน บริเวณทะเลใกล้ฝั่ง อายุเรือ: 12ปี	ติดภาระจำนองกับสถาบัน การเงินเติมมูลค่า

หมายเหตุ: ณ ปัจจุบันเรือวี.แอล. 5 และเรือวี.แอล. 10 ไม่มีภาระจำนองกับสถาบันการเงินแล้ว

4.2 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ซึ่งได้แก่โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ประกอบไปด้วยโปรแกรมระบบการบัญชีที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ หลังหักค่าตัดจำหน่ายราคาสะสมที่ปรากฏในงบแสดงฐานะทางการเงินของบริษัท รวมทั้งหมดเท่ากับ 1.71 ล้านบาท

4.3 สัญญาเช่าอาคาร

บริษัทได้ทำการเช่าอาคารจาก นางชุตติภา กลิ่นสุวรรณ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่และกรรมการของบริษัท โดยได้มีการทำสัญญาซึ่งมีรายละเอียดสำคัญดังต่อไปนี้

คู่สัญญา	:	1. บริษัท วี.แอล. เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน) ("บริษัท") ในฐานะผู้เช่า 2. นางชุตติภา กลิ่นสุวรรณ ในฐานะผู้ให้เช่า
ระยะเวลา	:	วันที่ 1 มกราคม 2563 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563
พื้นที่สำนักงานที่เช่า	:	สำนักงานที่อโศกมีพื้นที่ใช้สอยรวม 762.60 ตารางเมตร - อาคารตึกแถวเลขที่ 41 และ 43 จำนวน 2 คูหา ชั้นที่ 1 ถึง ชั้นที่ 5 ถนน อโศก-ดินแดง แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร - อาคารตึกแถวเลขที่ 49 จำนวน 1 คูหา ชั้นที่ 1 ถึง ชั้นที่ 4 และชั้นที่ 6 ถนน อโศก-ดินแดง แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร
อัตราค่าเช่าและค่าบริการ	:	140,000 บาทต่อเดือน

คู่สัญญา	:	1. บริษัท วี.แอล. เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน) ("บริษัท") ในฐานะผู้เช่า 2. นางชุตติภา กลิ่นสุวรรณ ในฐานะผู้ให้เช่า
ระยะเวลา	:	วันที่ 1 มกราคม 2563 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563
พื้นที่สำนักงานที่เช่า	:	สำนักงานที่ศรีราชา มีพื้นที่ใช้สอยรวม 356 ตารางเมตร - อาคารเลขที่ 2/34 หมู่ที่ 1 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จำนวน 1 คูหา
อัตราค่าเช่าและค่าบริการ	:	15,000 บาทต่อเดือน



4.4 ประกันภัย

4.4.1 ประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance: H&M Insurance)

บริษัทได้เข้าทำประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักรเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับทรัพย์สินที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจกับบริษัทประกันภัยแห่งหนึ่ง โดยมีขอบเขตครอบคลุมที่สำคัญ ได้แก่ ความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับลำเรือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆบนเรือ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุเป็นต้น โดยส่วนใหญ่วงเงินประกันภัยครอบคลุมมูลค่าทางบัญชีของลำเรือ

ลำดับ	ชื่อเรือ	ระยะเวลาเอาประกันภัย	วงเงินประกันภัย
1	วี.แอล.5	5 ตุลาคม 2562 ถึง 5 ตุลาคม 2563	16,200,000
2	วี.แอล.10	26 เมษายน 2562 ถึง 26 เมษายน 2563	45,000,000
3	วี.แอล.11	1 สิงหาคม 2562 ถึง 1 สิงหาคม 2563	26,730,000
4	วี.แอล.12	4 พฤษภาคม 2562 ถึง 4 พฤษภาคม 2563	26,730,000
5	วี.แอล.14	18 กันยายน 2562 ถึง 18 กันยายน 2563	40,500,000
6	วี.แอล.15	2 เมษายน 2562 ถึง 2 เมษายน 2563	45,000,000
7	วี.แอล.16	11 กรกฎาคม 2562 ถึง 11 กรกฎาคม 2563	100,000,000
8	วี.แอล.17	18 มิถุนายน 2562 ถึง 18 มิถุนายน 2563	110,000,000
9	วี.แอล.18	20 ตุลาคม 2562 ถึง 20 ตุลาคม 2563	110,000,000
10	วี.แอล.19	7 มิถุนายน 2562 ถึง 7 มิถุนายน 2563	180,000,000
11	ชุดิกา 5	27 ธันวาคม 2562 ถึง 27 ธันวาคม 2563	100,000,000
12	วี.แอล.20	23 กรกฎาคม 2562 ถึง 23 กรกฎาคม 2563	135,000,000
13	วี.แอล.21	4 มีนาคม 2562 ถึง 4 มีนาคม 2563	125,000,000

4.4.2 ประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น (Protection and Indemnity Insurance :P&I Insurance)

บริษัทได้เข้าทำประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่นเพื่อป้องกันการเกิดความเสียหายต่อบุคลากร สินค้าที่ขนส่งสิ่งแวดลอมรวมถึงบุคคลอื่นกับประกันภัยแห่งหนึ่ง โดยมีขอบเขตครอบคลุมที่สำคัญ ได้แก่ ความเสียหายจากการเกิดมลพิษจากสินค้าที่ขนส่ง ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลอื่นหากเกิดอุบัติเหตุความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารหรือบุคลากรบนเรือ เป็นต้น



ลำดับ	ชื่อเรือ	ระยะเวลาเอาประกันภัย	วงเงินเอาประกัน (ดอลลาร์สหรัฐ)
1	วี.แอล.5	20 กุมภาพันธ์ 2563 ถึง 20 กุมภาพันธ์ 2564	1,000,000,000-3,000,000,000 ¹
2	วี.แอล.10	20 กุมภาพันธ์ 2563 ถึง 20 กุมภาพันธ์ 2564	1,000,000,000-3,000,000,000 ¹
3	วี.แอล.11	20 กุมภาพันธ์ 2563 ถึง 20 กุมภาพันธ์ 2564	1,000,000,000-3,000,000,000 ¹
4	วี.แอล.12	20 กุมภาพันธ์ 2563 ถึง 20 กุมภาพันธ์ 2564	1,000,000,000-3,000,000,000 ¹
5	วี.แอล.14	20 กุมภาพันธ์ 2563 ถึง 20 กุมภาพันธ์ 2564	1,000,000,000-3,000,000,000 ¹
6	วี.แอล.15	20 กุมภาพันธ์ 2563 ถึง 20 กุมภาพันธ์ 2564	1,000,000,000-3,000,000,000 ¹
7	วี.แอล.16	20 กุมภาพันธ์ 2563 ถึง 20 กุมภาพันธ์ 2564	1,000,000,000-3,000,000,000 ¹
8	วี.แอล.17	20 กุมภาพันธ์ 2563 ถึง 20 กุมภาพันธ์ 2564	1,000,000,000-3,000,000,000 ¹
9	วี.แอล.18	20 กุมภาพันธ์ 2563 ถึง 20 กุมภาพันธ์ 2564	1,000,000,000-3,000,000,000 ¹
10	วี.แอล.19	20 กุมภาพันธ์ 2563 ถึง 20 กุมภาพันธ์ 2564	1,000,000,000-3,000,000,000 ¹
11	ชุตินา 5	20 กุมภาพันธ์ 2563 ถึง 20 กุมภาพันธ์ 2564	1,000,000,000-3,000,000,000 ¹
12	วี.แอล.20	20 กุมภาพันธ์ 2563 ถึง 20 กุมภาพันธ์ 2564	1,000,000,000-3,000,000,000 ¹
13	วี.แอล.21	20 กุมภาพันธ์ 2563 ถึง 20 กุมภาพันธ์ 2564	1,000,000,000-3,000,000,000 ¹

หมายเหตุ:¹วงเงินประกันภัยของเรือในกรณีเกิดมลพิษจากสินค้าเท่ากับ 1,000,000,000 ดอลลาร์สหรัฐวงเงินประกันภัยของเรือในกรณีเกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารเรือ/พนักงานประจำเรือเท่ากับ 3,000,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ



4.5 สิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุน

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2520 ออกบัตรส่งเสริมนี้ให้แก่ บริษัท วี.แอล.เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด(มหาชน) โดยรายละเอียดสิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมลงทุนของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีดังนี้

เลขที่บัตรส่งเสริม	วันที่ได้รับการอนุมัติให้การส่งเสริม	วันที่เริ่มมีรายได้	สิทธิประโยชน์ที่สำคัญ
2287(2)/2554 เรือวี.แอล.14	22 สิงหาคม 2554	21 พฤศจิกายน 2555	1.ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการอนุมัติ 2.ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนมีกำหนดเวลา 8 ปี 3.การยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่กำหนด
2679(2)/2556 เรือวี.แอล.15	9 กันยายน 2556	1 ธันวาคม 2557	1.ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการอนุมัติ 2.ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนมีกำหนดเวลา 8 ปี 3.การยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่กำหนด
1707(2)/2558 เรือวี.แอล.16	30 มีนาคม 2558	9 กันยายน 2558	1.ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการอนุมัติ



			<p>2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนมีกำหนดเวลา 8 ปี</p> <p>3. การยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่กำหนด</p>
59-0313-1-00-1-0 เรือวี.แอล.17	28 ธันวาคม 2558	17 สิงหาคม 2559	<p>1. ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการอนุมัติ</p> <p>2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนมีกำหนดเวลา 8 ปี และได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราปกติกำหนดเวลา 5 ปี นับจากวันที่พ้นกำหนด 8 ปีแรก</p> <p>3. การยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่กำหนด</p>
59-0312-1-00-1-0 เรือวี.แอล .18	28 ธันวาคม 2558	1 ธันวาคม 2559	<p>1. ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการอนุมัติ</p> <p>2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนมีกำหนดเวลา 8 ปี และได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราปกติกำหนดเวลา 5 ปี นับจากวันที่พ้นกำหนด 8 ปีแรก</p>



			3.การยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่กำหนด
60-0721-1-00-1-0 เรือวี.แอล.19	23 พฤษภาคม 2560	10 สิงหาคม 2560	1.ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการอนุมัติ 2.ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนมีกำหนดเวลา 8 ปี 3.การยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่กำหนด
60-0737-0-00-1-2 เรือชุดิกา 5 ¹	24 สิงหาคม 2555	21 กุมภาพันธ์ 2559	1.ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการอนุมัติ 2.ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน จนถึงวันที่ 20 ก.พ.67 3.การยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่กำหนด
61-0957-1-00-1-0 เรือวี.แอล.20	16 กรกฎาคม 2561	30 กันยายน 2561	1.ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการอนุมัติ



			<p>2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนมีกำหนดเวลา 8 ปี</p> <p>3. การยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่กำหนด</p>
62-0240-1-00-1-0 เรือวี.แอล.21	18 กุมภาพันธ์ 2562	4 เมษายน 2562	<p>1. ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการอนุมัติ</p> <p>2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนมีกำหนดเวลา 8 ปี</p> <p>3. การยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่กำหนด</p>

หมายเหตุ:¹ได้รับสิทธิประโยชน์จากบัตรส่งเสริมเลขที่ 2169(2)/2555 จากการรับโอนกิจการจากบริษัท ชูติภา มารีน ออยล์ จำกัด



4.6 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทมีนโยบายการลงทุนในบริษัทอื่นที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหลักของบริษัทเพื่อต่อยอดหรือขยายโอกาส รวมไปถึงธุรกิจที่สนับสนุนธุรกิจหลัก เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทมีความคล่องตัว และมีผลตอบแทนกลับไปยังผู้ที่มีส่วนได้เสียเพิ่มขึ้น

การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมที่สำคัญ

1. กรรมการหรือผู้บริหารซึ่งเป็นตัวแทนของบริษัทจะต้องมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อยและ / หรือบริษัทร่วม ให้เป็นไปตามกรอบแนวทางที่บริษัทกำหนด และให้ใช้ดุลยพินิจตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และ / หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทที่อนุมัติในเรื่องที่สำคัญของบริษัทย่อยและ / หรือบริษัทร่วม และรายงานผลการดำเนินงานให้บริษัททราบตามความเหมาะสม เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทและเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท
2. การขออนุมัติในการลงทุนของบริษัทย่อยจะต้องเป็นไปตามกฎระเบียบ หรือ กฎเกณฑ์ว่าด้วยการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินตามที่ได้ประกาศโดยตลาดหลักทรัพย์ฯ และ สำนักงาน ก.ล.ด.



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

บริษัทไม่มีข้อพิพาททางกฎหมายใดๆ ที่มีนัยสำคัญ ซึ่งอาจส่งผลกระทบในด้านลบต่อสินทรัพย์ของบริษัทที่มีจำนวนสูงกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ตลอดจนข้อพิพาทที่มีนัยสำคัญอันอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท



6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น ๆ

ข้อมูลบริษัท

ชื่อบริษัท	: บริษัท วี.แอล. เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์	: VL
ประเภทธุรกิจ	: ธุรกิจเรือขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์ทางทะเล
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	: 41 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
เลขทะเบียนบริษัท	: 0107561000391
เว็บไซต์	: www.vltanker.com
โทรศัพท์	: 0-2254-6604-5
โทรสาร	: 0-2254-8749
ทุนจดทะเบียน	: 400,000,000 บาท
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	: 400,000,000 บาท
จำนวนหุ้นที่จำนวน	: 800,000,000 หุ้น
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหุ้น	: 0.50 บาท

สัญญาว่าจ้างที่ปรึกษา

ผู้รับจ้าง	: นายทวีศิลป์ ชินะพัฒน์วงศ์
ผู้ว่าจ้าง	: บริษัท วี.แอล. เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน)
ระยะเวลาของสัญญา	: 3 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2561 และสิ้นสุดวันที่ 30 เมษายน 2564 ¹
ขอบเขตงานที่สำคัญ	: 1. ให้คำปรึกษาและแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจการให้บริการขนส่งน้ำมันทางเรือ และกิจการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกิจการของบริษัท ในปัจจุบัน 2. ให้คำปรึกษาแก่ผู้บริหาร พนักงาน และบุคลากรของบริษัท อันเกี่ยวกับกิจการของบริษัท รวมถึง การเข้าร่วมประชุมตามที่บริษัทร้องขอ
ค่าธรรมเนียมที่ปรึกษา	: เดือนละ 70,000 บาท และมีการปรับค่าจ้างสำหรับปี ต่อๆ ไป
สาระสำคัญอื่นๆ	: คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีสิทธิบอกเลิกสัญญา โดยส่งหนังสือบอกกล่าวล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน

หมายเหตุ: ¹นายทวีศิลป์ ชินะพัฒน์วงศ์ได้บอกเลิกสัญญาในระหว่างปีโดยมีผลตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2562 เป็นต้นไป เนื่องด้วยมีการกีดกันต้องดูแล จึงไม่สามารถจัดสรรเวลาปฏิบัติงานได้ตามที่บริษัทต้องการ

**นายทะเบียนหลักทรัพย์**

บริษัท	:	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	93 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, ถนนรัชดาภิเษก ดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์	:	02-229 -2800
โทรสาร	:	02-359-1259

ผู้สอบบัญชี

บริษัท	:	บริษัท สอบบัญชีธรรมนิติ จำกัด
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	178 อาคารธรรมนิติ ซอยเพิ่มทรัพย์ (ประชาชน 20) ถนนประชาชน บางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800
โทรศัพท์	:	02-596-0500
โทรสาร	:	02-596-0539

ที่ปรึกษากฎหมาย

บริษัท	:	บริษัท อินไซต์ ลีกล จำกัด
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	89/369 หมู่ที่ 5 ถนน 345 ตำบลบางตะไนย์ อำเภอบางเกร็ด จังหวัด นนทบุรี 11120
โทรศัพท์	:	094-916-4567



