
รายงานการเปิดเผยข้อมูลเพิ่มเติม

แบบ 56-1

ของ

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน)

สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุด

วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2549

ส่วนที่ 1

ข้อมูลสรุป (Executive Summary)

ด้วยประวัติการดำเนินงานที่มีมานานกว่าร้อยปี บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจการถือหุ้น โดยลงทุนในบริษัทในกลุ่มโทรีเซนทั้งหมด บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้นำในการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าแห่งแรกของ งานบริการนอกชายฝั่ง และงานบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือด้วยกองเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป กองเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ เรือบริการและสนับสนุนงานวิศวกรรมได้ทะเลและเรือขุดเจาะนอกชายฝั่ง โดยให้บริการแก่เจ้าของและผู้ประกอบการเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ บริษัทการค้า บริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ รวมทั้งผู้รับเหมางานเกี่ยวกับการสำรวจ และขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติทั่วโลก

ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) มีบริษัทย่อยซึ่งรวมอยู่ในงบการเงินรวมจำนวน 60 บริษัทและบริษัทร่วมจำนวน 2 ตามการบันทึกบัญชีแบบส่วนได้เสีย หลักทรัพย์ของบริษัทฯ จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“SET”) และยังเป็นหนึ่งในบริษัทจดทะเบียนที่ได้รับคัดเลือกให้อยู่ในดัชนีเซต 50 ที่ประกอบด้วยบริษัทที่มีมูลค่าทางการตลาดขนาดใหญ่ 50 อันดับแรก

ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของเรือทั้งสิ้น 45 ลำ ซึ่งประกอบด้วยเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป เรือสินค้าแห่งแรกของประเภท Handysize และ Handymax รวมทั้งเช่าเรือ ประเภท Handymax 2 ลำเป็นสัญญาเช่าระยะเวลาระยะปานกลาง กองเรือของบริษัทฯ ให้บริการเรือประจำเส้นทางทั้งแบบสัญญาระยะสั้นตามราคาค่าระวางของตลาด ณ ขณะนั้น (spot market) การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา (period time charters) การเซ็นสัญญารับขนส่งล่วงหน้า (contracts of affreightment) หรือสัญญาเช่าระยะสั้นชนิดค่าระวางคงที่ (short-term fixed rate contracts)

กลุ่มธุรกิจของบริษัทโทรีเซน

1. กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ
2. กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง
3. กลุ่มธุรกิจงานบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งมีกองเรือที่ให้บริการ 4 ลำ และเรือที่เข้ามาเพิ่มเติมเพื่อให้บริการอีก 1 ลำ กองเรือได้ถูกออกแบบให้เหมาะสำหรับงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ ซึ่งสามารถควบคุมการทำงานโดยนักประดาน้ำหรือควบคุมด้วยยานสำรวจใต้ทะเล (ROV) และรวมทั้งเรือที่มีระบบการบังคับตำแหน่งของเรือแบบอัตโนมัติเชื่อมต่อกับสัญญาณดาวเทียม (dynamically positioned vessels) เรือดังกล่าว

สามารถปฏิบัติงานประดาน้ำที่ความลึกกว่า 300 เมตรได้โดยใช้ระบบควบคุมและอุปกรณ์สำหรับดำน้ำลึก (saturation diving system) สำหรับเรือบริการและสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้น้ำที่ควบคุมด้วยยานสำรวจใต้ทะเล (ROV) สามารถทำงานในน้ำได้ในความลึกกว่า 1 กิโลเมตร การให้บริการงานวิศวกรรมโยธาได้น้ำของบริษัทฯ มีหลากหลาย รวมถึงการตรวจสอบ การซ่อม การบำรุงรักษา และงานสานต่อโครงการให้สมบูรณ์ (Commissioning Projects)

กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งยังเป็นเจ้าของเรือขุดเจาะอีก 2 ลำ ที่ใช้ในอุตสาหกรรมการสำรวจและผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ซึ่งเรือขุดเจาะได้ถูกออกแบบให้สามารถทำงานในน้ำลึกถึง 600 ฟุต และทำงานขุดเจาะได้ 24 ชั่วโมงต่อวัน ในความลึกถึง 20,000 ฟุต ของผิวดิน

กลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ ประกอบไปด้วยการประกอบธุรกิจตัวแทนเรือในประเทศไทย เวียดนาม และสาธารณรัฐอาหรับเอมิเรตส์ การให้บริการจัดหาวัสดุอุปกรณ์บนเรือ การขนถ่ายสินค้า และการให้เช่าคลังสินค้าในประเทศไทย และ การเป็นนายหน้าเช่าเหมาเรือทั่วภูมิภาค

ส่วนที่ 2

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

ชื่อบริษัท	: บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) Thoresen Thai Agencies Public Company Limited (TTA)
ประเภทธุรกิจ	: 1. ธุรกิจการเดินเรือ 2. ธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง 3. ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	: 26/26-27 อาคารอรกานต์ ชั้น 8 ซอยชิดลม ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330
เลขทะเบียนบริษัท	: 0107537002737
โทรศัพท์	: +66 (0) 2250-0569 ถึง 74
โทรสาร	: +66 (0) 2253-9497 , +66 (0) 2254-8436
อีเมล	: tta@thoresen.com
เว็บไซต์	: http://www.thoresen.com

1. ปัจจัยความเสี่ยง

ความผันผวนของอัตราค่าเช่าเรือ

ธุรกิจเดินเรือและธุรกิจการให้บริการนอกชายฝั่งเป็นธุรกิจที่มีวัฏจักร โดยอัตราค่าเช่าเรือในปัจจุบันได้ปรับตัวสูงขึ้นมากเมื่อเทียบกับในอดีต ซึ่งความผันผวนของอัตราค่าเช่าเรือเกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของเรือบรรทุกสินค้าและงานบริการต่างๆจากเรือบรรทุกสินค้า

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออัตราค่าเช่าเรือ ได้แก่ :

<u>Dry Bulk Shipping</u> เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง	<u>Offshore Services</u> ธุรกิจการให้บริการนอกชายฝั่ง
<u>Demand for and production of dry bulk commodities</u> อุปสงค์และผลผลิตสินค้าแห่งแบบเทกอง	<u>Demand for oil and gas</u> ความต้องการใช้น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ
<u>The distance dry bulk is to be moved by sea</u> ระยะทางที่ไชนส์สินค้าแห่งเทกอง	<u>Advances in exploration, development, and production technology</u> ความก้าวหน้าของการสำรวจ พัฒนา และเทคโนโลยีในการผลิต
<u>Changes in sea borne and other transportation patterns</u> การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการลำทางทะเลและ การขนส่งสินค้า	<u>Ability of the Organisation of Petroleum Exporting Countries and others to set and maintain production levels and prices</u> ความสามารถของกลุ่มโอเปกและกลุ่มผลิตที่อยู่นอกกลุ่มโอเปกที่จะกำหนดและรักษาระดับการผลิตและราคา
<u>The number of new building deliveries</u> จำนวนเรือต่อใหม่ที่มีการส่งมอบ	<u>Discovery rate of new oil and gas reserves in offshore areas</u> อัตรา การค้นพบแหล่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติสำรองแห่งใหม่ฯ ใน บริเวณนอกชายฝั่ง
<u>The scrapping of older vessels</u> การปลดระวางเรือที่มีอายุมาก	<u>Weather conditions</u> สภาพภูมิอากาศ
<u>Port congestion</u> ความแออัดของท่าเรือ	<u>Worldwide economic activity</u> สภาพเศรษฐกิจทั่วโลก

- Demand for and production of dry bulk commodities;
- The distance dry bulk is to be moved by sea;
- Changes in sea borne and other transportation patterns;
- The number of new building deliveries;
- The scrapping of older vessels; and
- Port congestion

ความสามารถในการปล่อยเรือให้เช่าของบริษัทฯ เมื่อเรือหมดสัญญาเช่าจากลูกค้าและอัตราค่าเช่าสำหรับการทำสัญญาใหม่ จะขึ้นกับสถานะของตลาดเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองและตลาดของธุรกิจการ

ให้บริการนอกชายฝั่งในขณะนั้น หากสัญญาเช่าครบกำหนดในช่วงกลาง อัตราค่าเช่าใหม่ที่เสนอลูกค้ามักจะต่ำกว่าสัญญาเช่าเดิม

~~To limit the volatility of charter rates, we employ our dry bulk vessels in a highly diversified manner among our liner services, time charter transactions, COA's contracts of affreightment, and the tramp market. We have entered into fixed rate time charter contracts for [eighteen] vessels. These time charter contracts cover [39%] and [21%] of our available capacity in 2006 2007 and 20072008, respectively. We also employ our drilling rigs on medium-term contracts, with fixed rate charter contracts running through the fourth quarter of 2008. These contracts and should provide a strong base for our future financial results.~~

เพื่อจำกัดความผันผวนของอัตราค่าเช่าเรือ บริษัทฯ ได้ปล่อยเช่าเรือสินค้าแห่งเทกองในหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นบริการแบบประจำเส้นทาง แบบเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา แบบทำสัญญารับขนส่งสินค้าไว้วงหน้า และแบบเช่าเหมาลำเป็นเที่ยว บริษัทฯ ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา โดยกำหนดค่าเช่าในอัตราคงที่ไว้แล้ว จำนวน 15 ลำ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 27 และร้อยละ 13 ของระวางบรรทุกสินค้าทั้งหมดของบริษัทฯ ในปี 2550 และ 2551 ตามลำดับ นอกจากนี้เรือขุดเจาะของบริษัทฯ ยังได้รับสัญญาว่าจ้างระยะเวลายานกลางด้วยอัตราค่าเช่าคงที่โดยมีสัญญาว่าจ้างไปจนถึงไตรมาสที่ 4 ของปี 2551 ซึ่งสัญญาว่าจ้างนี้จะทำให้ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ แข็งแกร่งในอนาคต

Volatility of Market Values of Dry Bulk Vesselsความผันผวนของราคาตลาดของเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง

ความผันผวนของราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง เรือที่ให้บริการและสนับสนุนวิศวกรรมโยธาได้นำน้ำและเรือขุดเจาะ เกิดจากปัจจัยหลายประการ เช่น การขึ้นลงของค่าระวาง การแข่งขัน ประเภทของเรือ ขนาด และอายุของกองเรือ และเรือขุดเจาะ การปฏิบัติตามกฎระเบียบสากลเกี่ยวกับการเดินเรือในน่านน้ำนานาชาติ และราคาของเรือที่ต่อเรือใหม่

ราคาตลาดของเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง เรือที่ให้บริการและสนับสนุนวิศวกรรมโยธาได้นำน้ำและเรือขุดเจาะเมื่อสองในปัจจุบันได้ปรับตัวสูงขึ้นมากเมื่อเทียบกับในอดีต บริษัทฯ โชคดีมากที่ได้ตัดสินใจซื้อเรือมือสองจำนวนหลายลำ ในขณะที่ราคาเรือมือสองยังมีราคาต่ำกว่าราคาในปัจจุบันมาก ดังนั้นกองเรือของบริษัทฯ จึงมีราคาตามมูลค่าตลาดที่สูงกว่ามูลค่าทางบัญชี

เพื่อเป็นการจำกัดความผันผวนของมูลค่าตลาดของกองเรือ บริษัทฯ ได้ทำการคัดเลือกผู้ขายเรือและเรือขุดเจาะอย่างต่อเนื่อง ตรวจสอบราคาตลาด และทำการวิเคราะห์ถึงผลของการลงทุนในระยะยาวอย่างรอบคอบ บริษัทฯ จะซื้อเรือหากการลงทุนนั้นสร้างผลตอบแทนในระยะยาวที่น่าพอใจให้บริษัทฯ

บริษัทฯ จ่ายคืนเงินกู้อย่างต่อเนื่องและในบางครั้งได้ชำระคืนก่อนกำหนด เพื่อรักษาสัดส่วนเงินกู้ต่อทุนของบริษัทฯ ให้อยู่ในอัตราที่เหมาะสม บริษัทฯ เข้มงวดในการพิจารณาซื้อเรือและเรือขุดเจาะอย่างมาก เพื่อให้เหมาะสมกับกองเรือที่มีอยู่และธุรกิจที่หลากหลายของบริษัทฯ ซึ่งหมายถึงกลยุทธ์ในการปรับปรุงกองเรือมีโอกาสเกิดขึ้นได้มาก ทั้งนี้โดยการรักษาระดับหนี้สินของบริษัทฯ ให้อยู่ระดับที่เหมาะสมจะทำให้บริษัทฯ มีสถานะทางการเงินที่แข็งแกร่งที่จะทำให้สามารถจัดหาเงินทุนในการจัดซื้อเรือได้อย่างรวดเร็ว

~~Secondhand~~Second-Hand Vessel Purchases

~~We have purchased our general cargo and dry bulk vessels, offshore vessels, and drilling rigs on the secondhandsecond-hand market. We will likely purchase additional secondhandsecond-hand vessels in the future. While we have the right to inspect previously owned vessels prior to purchase, such an inspection does not provide us with the same knowledge about their condition that we would have if these vessels had been operated by us.~~

~~To limit our operating risk, we generally follow a policy to acquire vessels, which are less than ten years old and deal with vessel owners or operators, which have a highly regarded reputation for operations and maintenance.~~

การซื้อเรือมือสอง

บริษัทฯ ซื้อเรือจากตลาดค้าเรือบรรทุกสินค้าแห่งแทกอง เรือที่ให้บริการและสนับสนุนวิศวกรรมโยธาได้นำ และเรือขุดเจาะจากตลาดมือสองและจะยังคงซื้อเรือมือสองเพิ่มเติมในอนาคต แม้ว่าบริษัทฯ จะมีสิทธิเข้าไปตรวจสอบสภาพเรือก่อนการตกลงทำสัญญาซื้อเรือ แต่บางครั้งข้อมูลของสภาพเรือเดิมอาจจะไม่สามารถให้รายละเอียดเกี่ยวกับสภาพเรือได้เหมือนกับข้อมูลสภาพเรือที่บริษัทฯ ดำเนินการเอง

เพื่อจำกัดความเสี่ยงดังกล่าว โดยทั่วไปบริษัทฯ จะทำตามนโยบายของบริษัทฯ เกี่ยวกับการซื้อเรือ ซึ่งจะพิจารณาเรือที่มีอายุต่ำกว่า 10 ปี และติดต่อกับเจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการที่มีชื่อเสียงดีในด้านการดำเนินงานและการบำรุงรักษาเรือHigh Asset Prices

~~The supply of dry bulk vessels is influenced by the number and size of new vessels built, older vessels scrapped, the number of vessels that are out of service, and regulations that may cause early obsolescence of vessels. Given today's relatively tight supply and demand balance, dry bulk vessel prices in both~~

primary and secondary markets are at or near historical highs. We own a large number of vessels that will reach 25 years of service in the next few years, so we need to renew our fleet. Fleet renewal at historically high prices could have an adverse effect on our business and financial condition, especially if freight rates do not maintain their currently strong levels. A slowdown in the world economy may result in reduced demand of dry bulk commodities and a decreased demand for our vessels and services. This environment could lead to lower freight rates.

To mitigate this risk, we maintain a conservative policy on fleet renewal. We continue to repay our loans, some ahead of schedule, to maintain a reasonable overall gearing ratio. This places less financial pressure on the fleet. Unless the acquisition makes financial sense, we prefer to operate our older vessels for a longer time period. We have the discipline to acquire vessels that fit our existing fleet and business mix, which means a more opportunistic fleet renewal strategy. We have no plans to significantly expand our fleet at these high asset prices.

Intense Market Competition

The Dry bulk and offshore services markets vessels are employed in a highly competitive, market that is capital intensive, and highly fragmented. Competition arises primarily from other vessel owners, some of whom have substantially greater resources than we do. Competition for the transportation of dry bulk cargo is intense and depends on price, location, size, age, condition and the acceptability of the vessel and its operators to the charterers.

Due in part to the highly fragmented market, one of our key business objectives is to enter into additional long-term, fixed rate time charters. The process of obtaining new long-term time charters is highly competitive and generally involves an intensive screening process and competitive bids, and often extends for several months. This bidding process often creates greater price competition for time charters.

ความรุนแรงของการแข่งขันในตลาด

ตลาดเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองและเรือให้บริการนอกชายฝั่งชนิดต่างๆ มีการแข่งขันกันสูงทั้งใน
ด้านเงินทุน และความต้องการขนส่งสินค้าที่มีกระจัดกระจาย ส่วนใหญ่การแข่งขันกันจะเกิดจากเจ้าของเรือ
รายอื่นๆ ซึ่งบางรายมีทรัพยากรที่ดีกว่าบริษัทฯ มาก การแข่งขันจะขึ้นอยู่กับราคา เส้นทางเดินเรือ ขนาดของ
เรือ อายุ สภาพและสมรรถนะของเรือ และการบริหารจัดการเรือให้แก่ผู้เช่าเรือ

เนื่องจากตลาดเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองมีการกระจายตัวสูง ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีกลยุทธ์ในการปล่อยเรือให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา โดยกำหนดอัตราค่าเช่าคงที่และทำสัญญาให้เป็นระยะยาวขึ้น กระบวนการปล่อยเรือให้เช่าในระยะยาวนี้มีการแข่งขันกันสูงมาก และโดยทั่วไปจะมีกระบวนการกลั่นกรองคัดเลือกผู้ให้เช่ากันค่อนข้างนาน และโดยทั่วไปจะกินเวลาหลายเดือน ซึ่งกระบวนการเสนอราคาให้เช่าเรือนี้จะทำให้เกิดการแข่งขันกันในด้านราคา

การให้เช่าเรือที่สัญญาระยะสั้น (Spot Voyages)

เรือที่ให้เช่าในสัญญาระยะสั้น คือ เรือที่อิงอัตราค่าเช่าเรือจากตลาดเช่าเรือระยะสั้น หรือเรือที่ให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา หรือเรือที่ทำสัญญา รับขนส่งสินค้าไว้ล่วงหน้า โดยมีอัตราค่าเช่าที่อิงจากตลาดเช่าเรือระยะสั้น หรือกำหนดอัตราค่าเช่าเรือไว้แน่นอนตายตัวในระยะเวลาสั้นๆ บริษัทฯ ได้จัดประเภทของสัญญาโดยพิจารณาจากระยะเวลาของสัญญา โดยสัญญาที่มีระยะเวลาน้อยกว่า 1 ปี จัดเป็นสัญญาระยะสั้น สัญญาที่มีระยะเวลาระหว่าง 1 ถึง 2 ปี จัดเป็นสัญญาระยะกลาง และสัญญาที่มีระยะเวลามากกว่า 2 ปี จัดเป็นสัญญาระยะยาว อัตราค่าระวางเรือของบริษัทฯ ไม่ว่าจะเป็นในรูปแบบเดินเรือประจำเส้นทาง แบบมีสัญญา รับขนส่งสินค้าล่วงหน้า หรือแบบเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา จะมีการอ้างอิงราคาจากตลาดเช่าเรือระยะสั้น อีกทั้งสัญญาการให้บริการด้านวิศวกรรมโยธาได้นำของบริษัทฯ ส่วนใหญ่จะเป็นสัญญาระยะสั้น ด้วยเหตุนี้การปรับตัวลดลงของอัตราค่าระวางเรือในตลาดดังกล่าวในช่วงระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง จะทำให้ผลประกอบการในช่วงเวลานั้นลดลงด้วย

ทั้งนี้บริษัทฯ วางแผนที่จะทำสัญญาให้เช่าเรือเป็นแบบระยะยาวโดยกำหนดอัตราค่าเช่าแบบคงที่ให้มากขึ้น เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงจากการให้เช่าเรือที่สัญญาระยะสั้น

ความผันผวนของฤดูกาล

ฤดูกาลมีผลกระทบต่อตลาดเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง และเรือให้บริการนอกชายฝั่งชนิดต่างๆ ตามภาวะอุปสงค์ที่ผันแปรไปตามฤดูกาล ซึ่งมีผลกระทบต่ออัตราค่าระวาง และอาจส่งผลให้ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ผันผวนในไตรมาสต่อไตรมาส ในช่วงฤดูใบไม้ร่วงและฤดูหนาวตลาดเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจะดี เนื่องจากประเทศในแถบซีกโลกเหนือมีความต้องการถ่านหินและวัตถุดิบชนิดอื่นมากขึ้นในช่วงฤดูหนาว อย่างไรก็ตามสภาพภูมิอากาศที่แปรปรวนในช่วงเวลาดังกล่าว อาจทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการเดินเรือและการจัดส่งสินค้าบางประเภท โดยในระหว่างเดือนธันวาคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ตลาดการให้บริการวิศวกรรมโยธาได้นำในแถบเอเชียจะซบเซา เนื่องจากสภาพลมมรสุมสร้างความลำบากในการปฏิบัติการโยธาได้นำ ซึ่งความผันผวนทางฤดูกาลจะไม่มีผลกระทบต่อเรือของบริษัทฯ ที่ให้เช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา

การบริหารแผนการขยายธุรกิจของบริษัทฯ

การเติบโตทางธุรกิจของบริษัทฯ ในอนาคตขึ้นอยู่กับปัจจัยดังต่อไปนี้

- การกำหนดเส้นทางการให้บริการและซื้อเรือและเรือขุดเจาะน้ำมันที่เหมาะสม
- การกำหนด วิเคราะห์ และใช้เรือที่ได้มาอย่างเหมาะสม
- การขยายฐานลูกค้า
- การบริหารการขยายตัวทางธุรกิจ
- การได้รับความสนับสนุนทางการเงินในเงื่อนไขที่บริษัทฯ สามารถยอมรับได้

การเติบโตทางธุรกิจย่อมก่อให้เกิดความเสี่ยงเพิ่มขึ้นหลายประการ เช่น ภาระหนี้สินและภาระผูกพันต่างๆ ความยุ่งยากในการปฏิบัติตามมาตรฐาน กฎระเบียบ ข้อปฏิบัติ และนโยบายการคัดเลือกบุคลากรใหม่ที่มีคุณภาพเข้ามาเพิ่มเติม การรักษาความสัมพันธ์ทางการค้ากับลูกค้าของบริษัทฯ และการผสมผสานทรัพยากรสินที่ได้มาใหม่มาใช้กับของเดิมที่มีอยู่แล้ว

เพื่อจำกัดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทฯ จึงต้องลงทุนอย่างต่อเนื่องในระบบการจัดการและการเงิน และจากการที่ธุรกิจของบริษัทฯ เติบโตอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ จึงต้องพัฒนาระบบฐานข้อมูลและการรายงานให้มีประสิทธิภาพ เพื่อใช้เป็นศูนย์รวมการวัดผลการดำเนินการและผลประกอบการ

อายุของกองเรือที่เพิ่มขึ้น

โดยทั่วไปแล้วต้นทุนในการดูแลรักษาเรือให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการดำเนินงานนั้น จะเพิ่มตามอายุของเรือ เนื่องจากประสิทธิภาพในการเผาผลาญเชื้อเพลิงของเรือที่มีอายุมากจะลดลงไป และยังต้องใช้จ่ายเงินในการดูแลรักษาเรือสูงกว่าเรือที่เพิ่งต่อใหม่ ซึ่งเรือใหม่จะได้รับการพัฒนาทางเทคโนโลยีให้เครื่องยนต์มีประสิทธิภาพที่ดีขึ้น มีการออกแบบเรือ และใช้ชนิดของโลหะที่นำมาต่อเรือดีกว่ารุ่นเก่า นอกจากนี้เรือที่มีอายุมากยังต้องเสียค่าประกันภัยในอัตราที่สูงขึ้น ส่งผลให้ได้รับความนิยมนจากผู้เช่าน้อยลง อีกทั้งกฎระเบียบและมาตรฐานด้านความปลอดภัย และมาตรฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวกับอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในเรือ อาจทำให้ต้องมีต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้น และอาจเป็นข้อจำกัดในการใช้เรือ

เพื่อจำกัดความเสี่ยงดังกล่าว กลยุทธ์ในการปรับปรุงกองเรือของโทริเซน จึงเป็นการทยอยปลดระวางเรือเก่าและซื้อเรือที่มีอายุน้อยกว่า 10 ปี มาทดแทนเรือที่ปลดระวาง

ความเสี่ยงในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล

โดยปกติการดำเนินธุรกิจเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล และเรือขุดเจาะน้ำมันอาจต้องเผชิญกับความเสี่ยงต่างๆ อาทิเช่น การเกิดอุบัติเหตุทางทะเล อุบัติเหตุที่เกิดจากความแปรปรวนของ

ธรรมชาติ ความสูญเสียหรือเสียหายของสินค้าหรือทรัพย์สินต่างๆ การหยุดกิจการชั่วคราวอันเนื่องมาจากเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง ความผิดพลาดของบุคลากร ความแปรปรวนของสภาพดินฟ้าอากาศ และการถูกโจรกรรม ซึ่งสิ่งเหล่านี้อาจก่อให้เกิดผลเสียต่อชื่อเสียงในด้านความปลอดภัยและความน่าเชื่อถือของบริษัทฯ ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้จัดการกองเรือและเรือชุดเจาะน้ำมัน

เพื่อจำกัดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องลงทุนอย่างต่อเนื่องในระบบปฏิบัติการบนเรือ การบำรุงรักษา และซ่อมแซมเรือและเรือชุดเจาะน้ำมันของบริษัทฯ ให้ได้ตามมาตรฐานสูงสุด โดยระบบดังกล่าวครอบคลุมถึงขั้นตอนการปฏิบัติงานบนเรือเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ การให้การฝึกอบรมอย่างเหมาะสมแก่ลูกเรือ และการรายงานการเกิดอุบัติเหตุแก่สำนักงานใหญ่โดยไม่ชักช้า เป็นต้น

การไม่สามารถปฏิบัติตามข้อบังคับในด้านความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล

ในการดำเนินธุรกิจเรือขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศนั้น ผู้ประกอบการทุกรายจะต้องยึดถือและปฏิบัติตามกฎระเบียบสากลเกี่ยวกับระบบบริหารจัดการความปลอดภัย หรือ ISM Code ซึ่งกำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) อย่างเคร่งครัด เพื่อความปลอดภัยจากการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลภาวะต่างๆ โดยที่ ISM Code ได้กำหนดให้เจ้าของเรือและผู้จัดการกองเรือต้องปฏิบัติตาม “ระบบบริหารจัดการความปลอดภัย (Safety Management System)” ซึ่งรวมถึงการนำนโยบายการป้องกันสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยต่างๆ มาใช้เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน หากผู้ประกอบการไม่สามารถปฏิบัติตาม ISM Code ได้ อาจส่งผลให้บริษัทฯ มีความเสี่ยงเพิ่มมากขึ้น อาจถูกเพิกถอนกรรมสิทธิ์ประกันภัย หรือได้รับความคุ้มครองจากกรรมสิทธิ์น้อยลงสำหรับเรือที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ อีกทั้งยังอาจถูกสั่งห้ามการนำเรือเข้าเทียบท่าหรือถูกกักเรือไม่ให้ออกจากท่าเรือในบางประเทศได้ ทั้งนี้กองเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎของ ISM Code ทุกประการ

Dependence on Spot Voyages

~~Spot vessels are those operating on the spot market or subject to time charters or COA's contracts of affreightment priced on a spot market basis or short term short-term fixed rate contracts. We consider contracts that have an original term of less than one year to be short-term, contracts between one to two years to be medium term, and contracts longer than two years to be long term. Our liner services, contracts of affreightment COA's, and tramp cargoes are normally priced on the spot market. Most of our sub-sea engineering contracts are also short term in nature. Therefore, declining charter rates in a given period generally will result in corresponding declines in operating results for that period.~~

~~We plan to enter into additional, long-term fixed rate time charters to limit our dependence on spot voyages.~~

Seasonal Fluctuations

~~Dry bulk vessels and offshore vessels are operated in markets that have historically exhibited seasonal variations in demand and, as a result, in charter rates. This seasonality may result in quarter-to-quarter volatility in our financial results. The dry bulk shipping market is typically stronger in the fall and winter months in anticipation of increased consumption of coal and other raw materials in the northern hemisphere during the winter months. On the other hand, unpredictable weather patterns in these months tend to disrupt vessel scheduling and supplies of certain commodities. The Asian sub-sea engineering market is typically weak from December to February, because monsoon conditions make it difficult for proper diving operations. This seasonality will not affect the portion of the fleet that is employed on time charters.~~

Management of Our Planned Growth

Our future growth will primarily depend on:

- ~~———— Locating and acquiring suitable vessels and drilling rigs;~~
- ~~———— Identifying, analysing, and executing acquisitions;~~
- ~~———— Enlarging our customer client base;~~
- ~~———— Managing our expansion; and~~
- ~~———— Obtaining required financing on acceptable terms.~~

~~Growing any business presents numerous risks, such as undisclosed liabilities and obligations, difficulties associated with imposing common standards, controls, procedures and policies, obtaining additional qualified personnel, managing relationships with customers and integrating newly acquired assets and operations into our existing infrastructure.~~

~~To limit this management risk, we plan to continually invest in our operating and financial systems. As the number of businesses grows, we need to strengthen the common reporting platform, upon which all businesses are measured and managed.~~

Increasing Fleet Age

In general, the cost of maintaining a vessel in good operating condition increases with the age of the vessel. Older vessels are typically less fuel efficient and more costly to maintain than more recently constructed vessels due to improvements in engine technology, vessel design, and type of steel plates. Cargo insurance rates increase with the age of a vessel, making older vessels less desirable to charterers. Governmental regulations and safety or other equipment standards related to the age of vessels may also require additional capital expenditures and may restrict the type of activities in which vessels may engage.

To limit this risk, our fleet renewal strategy is to continually retire the older portion of our fleet and replace them with vessels that are less than ten years old.

Vessel and Drilling Rig Operating Risks

The operation of ocean-going vessels and drilling rigs carries inherent risks. These risks include the possibility of marine accidents, environmental accidents, cargo and property losses or damage, business interruptions caused by mechanical failure, human error, or adverse weather conditions, and piracy. The involvement of our vessels or drilling rigs in an environmental disaster may harm our reputation as a safe and reliable vessel and drilling rig owner and operator.

To limit this risk, we need to continually invest in a system to operate, maintain, and repair our vessels and drilling rigs to high standards. Such a system includes issues like on-board procedures for safe navigation, proper training for sea-based personnel, rapid incident reporting to the head office, etc.

Failure To Comply With International Safety Regulations

All dry bulk vessels are operated in line with the requirements set forth in the ISM Code. The ISM Code requires vessel owners and managers to develop and maintain an extensive “Safety Management System” that includes the adoption of a safety and environmental protection policy and procedures to deal with emergencies. The failure of a vessel owner to comply with the ISM Code may subject it to increased liability, may invalidate existing insurance or decrease available insurance coverage for the affected vessels and may result in a deni

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 ความเป็นมา

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ก่อตั้งเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2526 และได้แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2537 ปัจจุบันบริษัทมีทุนจดทะเบียน 693,684,422 บาท และทุนชำระแล้ว 643,684,422 บาท

การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจในระยะ 5 ปีที่ผ่านมาคือ

- ปี 2544 - ขยายธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ โดยจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่อีก 3 บริษัท (บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 99.9) คือ
- | | |
|---|---|
| บริษัท ไอเอสเอส ชิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด | ประกอบธุรกิจตัวแทนเรือ |
| บริษัท ซิดลม มารีน เซอร์วิส แอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด | ประกอบธุรกิจจัดหาวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับจัดเรียงสินค้าในเรือเดินทะเล |
| บริษัท โทริเซน เซอร์วิส เซ็นเตอร์ จำกัด | ประกอบธุรกิจซ่อมบำรุงและซ่อมแซมเรือเดินทะเล |
- กลุ่มบริษัทโทริเซนขายเรือออกไป 1 ลำ ทำให้กองเรือลดลงเหลือ 25 ลำ ณ 30 กันยายน 2544
- ปี 2545 - ณ ต้นปี กองเรือของบริษัทมี 25 ลำ และในระหว่างปีกลุ่มบริษัทขายเรือออกไป 5 ลำ และซื้อเรือมาเพิ่มเติมจำนวน 5 ลำ เพื่อทดแทนเรือที่ปลดระวางไปทำให้กองเรือมีจำนวน 25 ลำ ณ สิ้นสุทธรอบบัญชี 30 กันยายน 2545
- ขยายธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ โดยจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่จำนวน 2 บริษัท คือ โทริเซน ชิปปิ้ง เอฟ แอนด์ อี (บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 100) ประกอบธุรกิจตัวแทนเรือ)

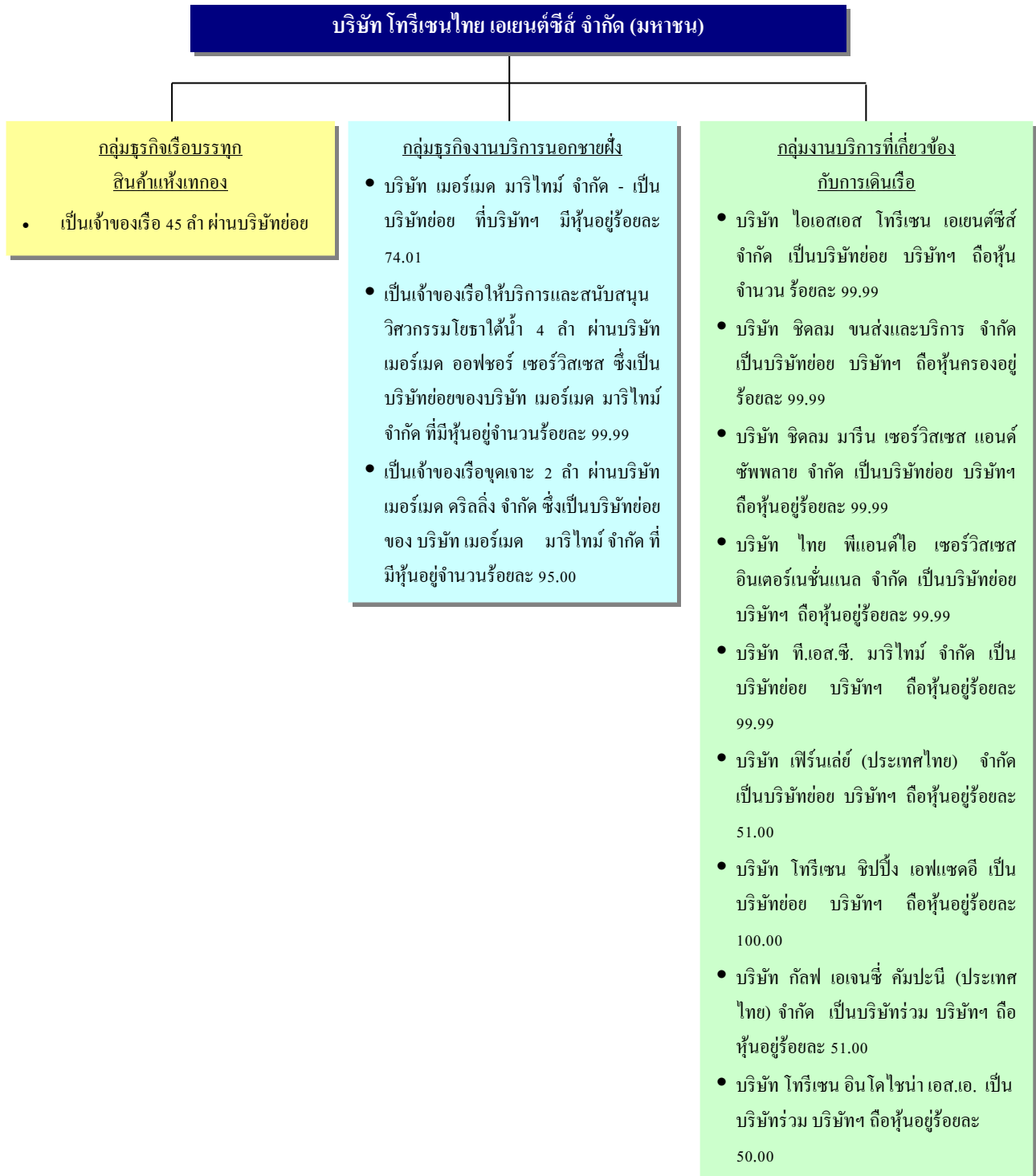
- บริษัท โทริเซน ชาเตอร์ริง (เอชเค) จำกัด (บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 99.9) และมีบริษัทร่วมซึ่งบริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นทางอ้อมผ่านบริษัทย่อย โทริเซน ชิปปิง เอฟ แชด อี จำนวน 1 บริษัท คือ Sharjah Ports Services ประกอบธุรกิจการบริหารท่าเรือ (โทริเซน ชิปปิง เอฟ แชด อี ถือหุ้นใน Sharjah Ports Services ร้อยละ 49)
 - เพิ่มสัดส่วนการลงทุนในบริษัท ฮอไรซัน โมบาย คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด จากเดิมร้อยละ 27 เป็นร้อยละ 30.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัท ฮอไรซัน โมบาย คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด
- ปี 2546
- ขยายกองเรือของบริษัทจาก 25 ลำ ณ 30 กันยายน 2545 เป็น 33 ลำ ในปี 2546 (ซื้อเรือเพิ่มเติมจำนวน 10 ลำ และขายเรือออกไป 2 ลำ)
 - เปลี่ยนแปลงมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ของหุ้นสามัญของบริษัทจากเดิมหุ้นละ 10 บาท เป็นหุ้นละ 1 บาท และปรับจำนวนหน่วยกับอัตราการใช้สิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิชุดที่ 2 จากเดิมใบสำคัญสิทธิ 1 หน่วย สามารถซื้อหุ้นสามัญได้ 1 หุ้น ในราคาหุ้นละ 10 บาท เป็นใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วย สามารถซื้อหุ้นสามัญได้ 1 หุ้น ในราคาหุ้นละ 1 บาท
- ปี 2547
- ขยายกองเรือของบริษัทจาก 33 ลำ เป็น 43 ลำ ณ วันที่ 30 กันยายน 2547 โดยในระหว่างปีมีการซื้อเรือเพิ่มเติม 12 ลำ และขายเรือไป 2 ลำ
 - ขยายธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ โดยจัดตั้งบริษัท โทริเซน (อินโดไชน่า) เอสเอ (บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 50) เพื่อประกอบธุรกิจตัวแทนเรือในประเทศเวียดนามและกัมพูชา
 - เพิ่มสัดส่วนการลงทุนในบริษัท ฮอไรซัน โมบาย คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด จากเดิมร้อยละ 30.5 เป็นร้อยละ 34.2
 - ใบสำคัญแสดงสิทธิ (TTA-W2) ครบกำหนดวันใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญครั้งสุดท้าย ในวันที่ 30 กันยายน 2547 และพ้นสภาพจากการเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2547 เป็นต้นไป

- ปี 2548 - ขยายกองเรือจาก 43 ลำ เป็น 48 ลำ โดยซื้อเรือเพิ่มเติม 6 ลำ และขายเรือไป 1 ลำ ทำให้ขนาดกองเรือเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 25,767 เดทเวทตันในปี 2547 เป็น 26,801 เดทเวทตัน ในปี 2548 อายุเฉลี่ยของกองเรือลดลงจาก 18.6 ปี ในปี 2547 เป็น 17.31 ปี ในปี 2548
- ขายหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ ในบริษัท สอไรซ์ัน โมบาย คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด ทั้งหมดให้กับบริษัท แซทคอม กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ทำให้บริษัท สอไรซ์ัน โมบาย คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด ไม่เป็นบริษัทร่วมของบริษัทฯ อีกต่อไป
- ลงทุนในหุ้นเพิ่มทุนของ บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด เพื่อรักษาสัดส่วนเดิมไว้ที่ร้อยละ 50 และเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นเป็นร้อยละ 63.14 (ทั้งทางตรงและทางอ้อม) ในเดือนธันวาคม 2548
- ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต มาดำรงตำแหน่งกรรมการและกรรมการผู้จัดการแทนนายอาร์เน่ ไทเก้น ซึ่งครบกำหนดวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการและกรรมการผู้จัดการ
- ประธานกรรมการยังคงเป็น ม.ร.ว. จันทรแรมศิริโชค จันทรทัต และมีการเปลี่ยนแปลงประธานกรรมการตรวจสอบจาก ม.ร.ว. จันทรแรมศิริโชค จันทรทัต เป็นนายบียอร์น ออสตรอม ในเดือนมกราคม 2548
- ปี 2549 - บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) เน้นการกระจายธุรกิจให้มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น โดยลงทุนเพิ่มในบริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด เป็นร้อยละ 74.01 ณ 30 กันยายน 2549 เพื่อรองรับการขยายตัวอย่างรวดเร็วในด้านอุตสาหกรรมน้ำมัน และก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่ง
- บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ติดอันดับ 1 ใน 200 บริษัทจดทะเบียนที่ดีที่สุดในเอเชีย ซึ่งมีรายได้ใกล้ 1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยนิตยสาร Forbes Asia
- กองเรือโทรีเซน ณ ปัจจุบัน มีทั้งหมด 45 ลำ เป็นเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปและเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง นอกจากนี้ยังมีเรือบริการนอกชายฝั่งจำนวน 4 ลำ และเรือขุดเจาะ 2 ลำ

2.2 ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

โครงสร้างธุรกิจในกลุ่มบริษัท โทรคมนาคมไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2549



2.3 โครงสร้างรายได้

(ล้านบาท)

รายได้	ประเภทธุรกิจ	2547		2548		2549	
		รายได้	ร้อยละ	รายได้	ร้อยละ	รายได้	ร้อยละ
1. ค่าระวาง	ธุรกิจเดินเรือ	10,135.69	95.44	14,518.55	96.02	12,820.99	75.17
2. ค่าบริการ	ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ	181.84	1.71	203.18	1.34	263.75	1.55
3. ค่าบริการ	ธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	-	-	-	-	2,752.82	16.14
4. ค่านายหน้า	ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ	139.71	1.31	165.25	1.10	159.65	0.94
5. ส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วม		37.31	0.35	28.94	0.19	-	-
6. อื่น ๆ		125.30	1.19	203.84	1.35	1,059.79	6.20
รวม		10,619.85	100.00	15,119.76	100.00	17,057.00	100.00

รายได้หลักของบริษัทมาจากธุรกิจเดินเรือ คิดเป็นร้อยละ 75.17 ของรายได้รวม รายได้จากกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง คิดเป็นร้อยละ 16.14 ของรายได้รวม ส่วนรายได้กลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือมีรายได้จากค่าบริการและค่านายหน้า คิดเป็นร้อยละ 2.49 ของรายได้รวม ลักษณะรายได้ของกลุ่มธุรกิจทั้งสามประเภทมีดังนี้

ก. ลักษณะรายได้ของกลุ่มธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งทอง

การให้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทในกลุ่มโทริเซน มีทั้งประเภทประจำเส้นทาง (Liner Service) และแบบไม่ประจำเส้นทาง (Tramp Service)

ก.1 การให้บริการแบบประจำเส้นทาง

ลักษณะรายได้จากการให้บริการแบบประจำเส้นทางจะอยู่ในรูปค่าระวางสินค้า โดยการคิดค่าระวางสินค้าสามารถคิดได้ 2 ลักษณะ คือ ลักษณะแรกจะคิดตามน้ำหนักของสินค้า โดยคิดเทียบน้ำหนักต่อ 1 ตัน (ดอลลาร์สหรัฐ/ตัน) ลักษณะที่สองจะคิดตามปริมาตรของสินค้าต่อ 1 ลูกบาศก์เมตร (ดอลลาร์สหรัฐ/ลูกบาศก์เมตร) โดยในทางปฏิบัติจะเปรียบเทียบว่าค่าระวางแบบใดสูงกว่าก็จะคิดแบบนั้น ส่วนอัตราค่าระวางนั้นจะขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้า ราคาหรือมูลค่า ลักษณะหีบห่อ ตลอดจนอัตราเสี่ยงในการสูญหายและความเสียหายของสินค้าแต่ละชนิด และอัตราค่าระวางจะมีการแปรผันตามภาวะตลาดในขณะนั้น ซึ่งจะถูกกำหนดโดยอุปสงค์อุปทานของเส้นทางเดินเรืออื่นๆ

ก.2 การให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง

รายได้จากการให้บริการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทางแบ่งเป็น 2 ประเภทคือ

- รายได้จากการให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยว (Voyage Charter)

ผู้เช่า (Charterer) จะจ่ายค่าเช่าเป็นค่าระวางต่อต้าน หรือคิดเหมา (Lump sum) ให้กับเจ้าของเรือ เจ้าของเรือเป็นผู้จ่ายค่าน้ำมันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ทั้งหมดรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในท่าเรือ (Port disbursement) ค่าภาระยกขนสินค้า รวมทั้งค่านายหน้าและค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างตัวแทนเรือทั้งต้นทางและปลายทาง สำหรับโครงสร้างรายได้การให้บริการเช่าเหมาลำเป็นเที่ยวจะอยู่ในรูปค่าระวางสินค้า ซึ่งการคิดค่าระวางสินค้าจะเหมือนกับการคิดค่าระวางสินค้าสำหรับการให้บริการแบบประจำเส้นทาง

- รายได้จากการให้เช่าเหมาเป็นระยะเวลา (Time Charter)

ผู้เช่าจะจ่ายค่าเช่าเรือตามระยะเวลาที่เช่าเรือ เช่น จ่ายเป็นต่อวัน (หรือต่อเดือน) และต่อเดทเวทตันของเรือ ผู้เช่าจะเป็นผู้จ่ายค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิง รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในเมืองท่า (port disbursement) ตลอดจนการว่าจ้างตัวแทนเรือทั้งต้นทางและปลายทาง และเจ้าของเรือเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายด้านการดำเนินงานของเรือทั้งหมด สำหรับโครงสร้างรายได้การให้บริการเช่าเหมาเป็นระยะเวลาจะอยู่ในรูปค่าเช่าเรือ ซึ่งการคิดอัตราค่าเช่า (Time Charter Rate หรือ TC Rate) จะคิดเป็นรายวัน (ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน) ซึ่งอัตราค่าเช่าจะแปรผันตามอัตราค่าเช่าของตลาดโลก และถูกกำหนดโดยอุปสงค์และอุปทานของเส้นทางนั้น ๆ

ข. ลักษณะรายได้ของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง

- ธุรกิจบริการงานวิศวกรรมโยธาได้น้ำ

รายได้มาจากการให้บริการซ่อมบำรุงท่อน้ำมันและท่อแก๊สใต้ทะเล รวมทั้งโครงสร้างของแท่นขุดเจาะ โดยใช้นักประดาน้ำ และอุปกรณ์หุ่นยนต์ดำน้ำ รายได้ประกอบด้วยค่าเช่าเรือ อุปกรณ์ดำน้ำ หุ่นยนต์ดำน้ำ และค่าจ้างนักประดาน้ำ ตามวันและเวลาที่ใช้อย่างจริง

- ธุรกิจให้บริการเรือขุดเจาะ

รายได้มาจากค่าเช่าเรือขุดเจาะคิดเป็นรายวัน และทำสัญญาให้บริการเป็นระยะเวลาตามที่ตกลงกัน

ค. ลักษณะรายได้ของกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

ลักษณะรายได้ของกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ แบ่งออกเป็น

- ธุรกิจตัวแทนเรือ (Ship Agency) รายได้มาจาก
 - ค่าบริการการเป็นตัวแทนเรือ คิดค่าบริการตามอัตราซึ่งสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ กำหนด
 - ค่าบริการในการรับส่งลูกเรือ คิดค่าบริการเป็นเที่ยวซึ่งส่วนใหญ่จะขึ้นกับระยะทางที่ให้บริการ
 - ค่าบริการจากการดำเนินพิธีการศุลกากร คิดค่าบริการเป็นกรณี ๆ ไปตามปริมาณของสินค้า
 - ค่านายหน้าจากการจัดหาสินค้าลงเรือให้กับเจ้าของเรือ คิดเป็นร้อยละของค่าระวางสินค้า
 - ค่านายหน้าจากการจัดหาอุปกรณ์และเสบียงให้แก่ลูกเรือและเจ้าของเรือ คิดเป็นร้อยละของมูลค่าอุปกรณ์หรือการให้บริการ
- ธุรกิจการขนถ่ายสินค้า (Ship Stevedoring & Transportation)
รายได้มาจากค่าบริการขนถ่ายสินค้าขึ้น / ลงจากเรือ คิดค่าบริการต่อน้ำหนักของสินค้า
- ธุรกิจนายหน้าเช่าเหมาเรือ (Ship Brokerage)
รายได้มาจากค่านายหน้า คิดเป็นร้อยละของค่าระวางสินค้า / หรือค่าเช่าเรือ
- การซ่อมบำรุงและดูแลเรือเดินทะเล (Ship Repairs and Maintenance)
รายได้มาจากค่าบริการ ซึ่งจะคิดเป็นกรณี ๆ ไป ตามปริมาณการให้บริการ
- ธุรกิจการเป็นผู้ประสานงานให้กับบริษัทประกันภัยต่างประเทศ (P & I Club Representation)
รายได้มาจากค่าบริการ ซึ่งจะคิดเป็นกรณี ๆ ไป ตามปริมาณการให้บริการ
- ธุรกิจบริหารท่าเรือ (Port Operations)
รายได้มาจากค่าบริการขนถ่ายสินค้าขึ้น/ลงเรือ, ค่าเช่าอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า, ค่าเช่าโกดังในท่าเรือ คิดค่าบริการจากน้ำหนักของสินค้าและระยะเวลาในการเช่าอุปกรณ์และโกดัง
- ธุรกิจจัดหาอุปกรณ์บนเรือ (Ship Suppliers Provider)
รายได้มาจากการขายอุปกรณ์สำหรับรััดตรงและปกป้องสินค้าบนเรือ ค่าเช่าพื้นที่ในคลังสินค้า

3. การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์

บริษัทฯ มีธุรกิจหลักคือ ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง และธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ แต่รายได้หลักจะเกิดจากธุรกิจเดินเรือ (ประมาณร้อยละ 75.17 ของรายได้รวม) รายได้จากกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง คิดเป็นร้อยละ 16.14 ของรายได้รวม ส่วนรายได้กลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือมีรายได้จากค่าบริการและค่านายหน้า คิดเป็นร้อยละ 2.49 ของรายได้รวม

กลยุทธ์ทางธุรกิจของกลุ่มโทริเซน

บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) มีแนวทางในการบริหารธุรกิจ โดยมีความมุ่งหมายให้บริษัทฯ สามารถทดแทนเรือเก่าที่ปลดระวางหรือขายกองเรือ สามารถชำระคืนต้นทุนเงินกู้ได้ตามกำหนดเวลา และสามารถจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้คงกลยุทธ์เกี่ยวกับการปฏิบัติงานและการดูแลลูกค้า เพื่อให้บรรลุถึงผลการดำเนินงานที่ดี ทั้งนี้ บริษัทฯ มีข้อได้เปรียบ 5 ประการคือ

ตลาดเฉพาะกลุ่ม : บริษัทฯ ทำธุรกิจในตลาดที่บริษัทฯ มีความถนัดและชำนาญ และให้บริการที่มีคุณภาพสูงให้แก่ลูกค้า บริษัทฯ จะไม่เป็นผู้ให้บริการการขนส่งสินค้าแห่งแรกของทุกชนิด หรือดำเนินการเกี่ยวกับงานบริการนอกชายฝั่งหรือบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือทุกประเภท แต่จะเลือกเฉพาะตลาดที่บริษัทฯ มีความชำนาญ บริษัทฯ มุ่งที่จะปรับปรุงการให้บริการให้ดีขึ้นอยู่เสมอ เพื่อให้คุณภาพดียิ่งขึ้นไปอย่างต่อเนื่อง

ความสัมพันธ์กับลูกค้า : บริษัทฯ ได้พัฒนาเครือข่ายลูกค้าให้แข็งแกร่งอย่างต่อเนื่อง ด้วยการให้บริการที่มีคุณภาพ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้พัฒนาระบบเครือข่ายตัวแทนเรือและตัวแทนในท่าเรือต่างๆ ในภูมิภาคอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจในประเทศต่างๆ โดยได้รับสิทธิพิเศษก่อนผู้อื่น

ความมีวินัยในการซื้อเรือ : การซื้อเรือของบริษัทฯ เป็นการแสดงให้เห็นถึงกลยุทธ์ในการบริหารต้นทุนทางการเงินในการซื้อกองเรือไม่ว่าจะเป็น เรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ เรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำ และเรือขุดเจาะ จากการที่บริษัทฯ ได้ซื้อเรือที่มีลักษณะคล้ายๆ กัน หรือเป็นเรือรุ่นเดียวกันทำให้กองเรือทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการซื้อเรือหรือเรือขุดเจาะที่มีลักษณะเฉพาะและเหมาะสมกับตลาดที่บริษัทฯ ดำเนินการอยู่ทำให้อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือสูงด้วยเช่นกัน

ความเชี่ยวชาญในธุรกิจพาณิชย์นาวี : บริษัทฯ มีบุคลากรที่ทำงานในเรือ 1,300 คน และบุคลากรที่ทำงานประจำสำนักงานจำนวน 600 คน ซึ่งเป็นผู้ที่มีประสบการณ์และความสามารถทั้งด้านเทคนิค การค้า

และการตลาด บริษัทฯ ดำเนินการโดยใช้พนักงานภายในบริษัทและผู้บริหารที่มีประสบการณ์ในทุกสายงานที่สำคัญทางธุรกิจโดยมีเป้าหมายคือความสำเร็จในด้านการตลาด ผสมผสานกับการควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด การดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ และการตรวจสอบควบคุมเพื่อความปลอดภัย

ความมั่นคงทางการเงิน : บริษัทฯ เชื่อมั่นว่า งบดุลการเงินที่แข็งแกร่ง ทำให้ได้เปรียบในโอกาสการลงทุนที่เหมาะสมในอนาคต ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนของบริษัทฯ เท่ากับ 0.74 เท่า ในอีก 4 ปีข้างหน้า บริษัทฯ มีกำหนดการชำระหนี้เกินกว่าร้อยละ 60 ของหนี้ที่มีอยู่ ซึ่งจะช่วยให้งบดุลของบริษัทฯ แข็งแกร่งมากยิ่งขึ้นและจะทำให้มีเงินในบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเพื่อการซื้อเรือหรือการกระจายการลงทุนในอนาคต

บริษัทฯ ยังคงขยายธุรกิจอย่างต่อเนื่อง ด้วยการขยายและปรับปรุงกองเรืออย่างสม่ำเสมอ ทั้งจากการต่อเรือ และการหาเรือในตลาดเรือมือสอง นอกจากนี้บริษัทฯ ตั้งใจที่จะขยายธุรกิจไปยังภูมิภาคใหม่ๆ และให้บริการในด้านที่บริษัทฯ มีความเชี่ยวชาญ หรือขยายธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ ที่มีอยู่แล้ว

3.1 การประกอบธุรกิจเดินเรือ

3.1.1 ลักษณะบริการธุรกิจเดินเรือ

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง

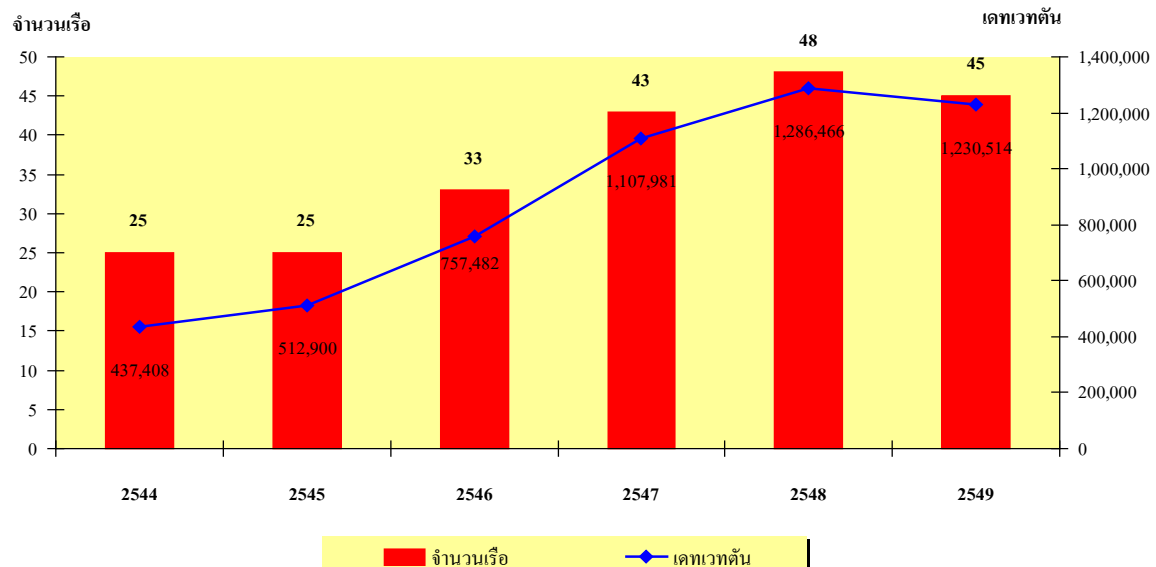
บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทเดินเรือที่บริหารงานโดยคนไทยที่ใหญ่ที่สุด โดยเป็นเจ้าของเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองประเภท Handysize และประเภท Handymax โดยขนาดของเรือมีตั้งแต่ 15,240 เดทเวทตัน ไปจนถึง 52,375 เดทเวทตัน เรือของบริษัทฯ สามารถบรรทุกสินค้าแห่งเทกองทั้งแบบขนส่งเป็นปริมาณมากๆ ในครั้งเดียว หรือขนส่งเป็นปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยว ไม่ว่าจะเป็น แร่เหล็ก ถ่านหิน เมล็ดธัญพืช ซีเมนต์ ปูน ผลิตภัณฑ์เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากป่า

ในปี 2549 บริษัทฯ ได้ขายเรือไป 3 ลำ และไม่ได้ซื้อเรือใหม่มาเพิ่มเติม เนื่องจากราคาของเรือยังคงปรับตัวสูง บริษัทฯ จึงได้ขยายความยาวเรือประเภท Passat จำนวน 3 ลำ เพื่อเพิ่มพื้นที่บรรทุกสินค้าอีกร้อยละ 12 ซึ่งจากการเพิ่มความยาวของเรือ 3 ลำนี้ ทำให้เรือ 3 ลำนี้กลายเป็นเรือที่มีลักษณะเดียวกันกับเรือ Passat อีก 4 ลำที่เหลือ ซึ่งเรือทั้งสี่ลำดังกล่าวได้ถูกเพิ่มความยาวเรือมาก่อนหน้านี้แล้วจากเจ้าของเรือเดิม

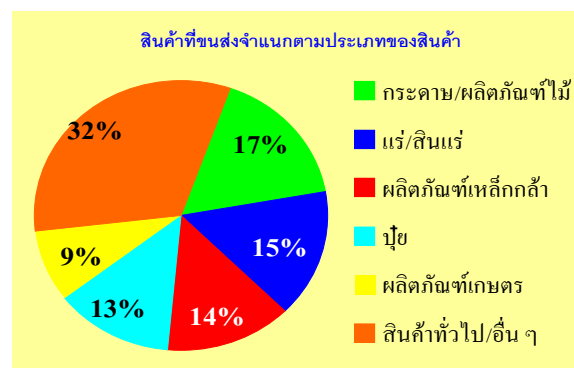
กองเรือของบริษัทฯ จำนวน 45 ลำ มีขนาดระวางบรรทุกสินค้ารวม 1,230,514 เดทเวทตัน ระวางบรรทุกเฉลี่ย 27,345 เดทเวทตัน และมีอายุเฉลี่ย 17.73 ปี ณ วันที่ 30 กันยายน 2549

แผนภูมิต่อไปนี้แสดงพัฒนาการของกองเรือโทริเซนจากปี 2544 ถึง 2549

จำนวนเรือและระวางบรรทุกรวมในแต่ละปี



ในปี 2549 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งโดยเรือของโทริเซน สูงถึง 14.07 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปี 2548 ร้อยละ 7.35 ทั้งนี้ร้อยละ 58 หรือ 8.27 ล้านตัน เป็นปุ๋ย แร่/สินแร่ และผลิตภัณฑ์จากป่าไม้ แผนภูมิด้านข้างนี้แสดงการกระจายของประเภทสินค้าที่ขนส่ง โดยกองเรือของบริษัทฯ



กองเรือของบริษัท

กองเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของบริษัทฯ ประกอบด้วยเรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของ และเรือที่เช่ามาเพิ่มเติม กองเรือที่มีอยู่ประกอบด้วยเรือที่มีระวางสองชั้น (tween-deckers) เรือที่มีระวางบรรทุกสินค้าแห่งแรกของโดยเฉพาะ (Open hatch/box-shaped vessels) และเรือบรรทุกสินค้าเทกองแบบมาตรฐาน (conventional bulk vessels) ถึงแม้ว่าเรือดังกล่าวสามารถที่จะสลับสับเปลี่ยนกันในการขนส่งสินค้าได้ และได้รับอิทธิพลด้วยปัจจัยต่างๆ จากตลาดโลกแบบเดียวกัน เรือแต่ละประเภทก็มีข้อดีของตัวเอง ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

คุณลักษณะของเรือแต่ละประเภท

แบบเรือ	ลักษณะ
เรือที่มีระวางสองชั้น	เรือประเภทนี้มีระวางกั้นกลางหรือมีระวางเพิ่มมาอีกชั้นหนึ่ง ซึ่งทำให้สะดวกมากขึ้นในการขนส่งสินค้าที่เป็นกระสอบ เป็นชิ้นๆ หรือที่ไม่สามารถมัดรวมกันได้ นอกจากนี้เรือชนิดนี้ยังสามารถบรรทุกสินค้าเทกองแบบทั่วไปได้เช่นกัน ปั่นจั่นหรือรอกยกสินค้าขนาดใหญ่ หรือในบางกรณีการรวมปั่นจั่น หรือรอกสองหัวเข้าด้วยกันจะช่วยให้เรือสามารถยกสินค้าที่มีน้ำหนักมากได้
เรือที่มีระวางบรรทุกสินค้าเทกองโดยเฉพาะ	เรือบรรทุกสินค้าเทกองที่มีระวางบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ มีฝากระวางที่เปิดได้กว้างกว่าเรือบรรทุกสินค้าเทกองแบบทั่วไป ทำให้มีประสิทธิภาพมากกว่าในการบรรทุกสินค้าที่เป็นชิ้นๆ เช่น เหล็กเส้น ชุงท่อนยาวๆ หรือไม้ที่เลื้อยแล้ว นอกจากนี้เรือชนิดนี้ยังสามารถบรรทุกสินค้าเทกองแบบทั่วไปได้เช่นกัน
เรือบรรทุกสินค้าเทกองแบบมาตรฐาน	เรือบรรทุกสินค้าเทกองแบบมาตรฐานเป็นเรือที่ออกแบบมาให้เหมาะสมกับการบรรทุกสินค้าเทกองทั่วๆ ไป มากที่สุด สมกับชื่อของเรือนั่นเอง

ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลของกองเรือของโทริเซน ณ วันที่ 30 กันยายน 2549

โครงสร้างกองเรือโทริเซน

	จำนวนเรือ				
	จำนวนเรือที่มีอยู่	เรือที่เข้ามา	เรือที่รอการส่งมอบ	เรือที่สั่งต่อใหม่	รวม
Handysize	31	-			31
Handymax	14	4 (*)	1	2 (*)	21
รวม	45	4	1	2	52

หมายเหตุ: (*) ณ 31 ธันวาคม 2549

รายชื่อกองเรือโทรีเซน

เรือที่มีระวางสองชั้น						
ชื่อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ	เดทเวทตัน	อายุ	ชนิดของเรือ	การจัดชั้นเรือ	
1 เสอร์มิต	01/10/2520	15,240	29.02	SD-14	BV	
2 ทอร์เซลเลอร์	21/03/2529	16,248	20.54	TD-15A	ABS	
3 ทอร์ซี	28/04/2529	16,248	20.44		LR	
4 ทอร์สกีปเปอร์	04/11/2529	16,211	19.92		LR	
5 ทอร์สกาย	18/12/2529	16,225	19.80		LR	
6 ทอร์สปิริต	11/06/2529	16,248	20.32		LR	
7 ทอร์สตาร์	22/11/2528	16,248	20.87		BV	
8 ทอร์ชัน	04/07/2529	16,223	20.25		LR	
9 ทอร์ มารีเนอร์	18/01/2526	17,298	23.72	Multi-Purpose	LR	
10 ทอร์ มาสเตอร์	02/08/2525	17,298	24.18		LR	
11 ทอร์ เมอร์แซนท์	01/11/2525	17,326	23.93		BV	
12 ทอร์ เมอร์คิวรี่	03/07/2527	17,322	22.26		BV	
13 ทอร์ นาวิกเตอร์	29/03/2530	20,358	19.52	Passat	LR	
14 ทอร์ นอดิก้า	09/12/2531	20,542	17.82		BV	
15 ทอร์ เนปจูน	01/03/2532	20,377	17.59		GL	
16 ทอร์ เน็กซ์ต	01/01/2532	20,377	17.76		GL	
17 ทอร์ นอดิอุส	06/05/2531	20,457	18.41		BV	
18 ทอร์ เนคตาร์	01/01/2533	20,433	16.76		GL	
19 ทอร์ เนริส	01/01/2531	20,380	18.76		GL	

ABS : American Bureau of Shipping

BV : Bureau Veritas

DNV : Det Norske Veritas

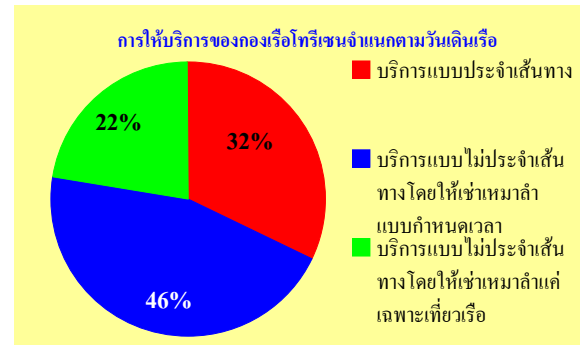
GL : Gernamischer Lloyd

LR : Lloyd's Register

NKK : Nippon Kaiji Kyokai

เรือบรรทุกสินค้าเทกอง							
ชื่อเรือ		วันที่ส่งมอบเรือ	เดทเวทตัน	อายุ	ชนิดของเรือ		การจัดชั้นเรือ
20	ทอร์ ไฟลิต	22/05/2529	33,400	20.37	Standard	Bulk < 40,000 dwt	LR
21	ทอร์ ออร์คิด	27/09/2528	34,800	21.02			LR
22	ทอร์ โลตัส	18/02/2528	35,458	21.63			BV
23	ทอร์ อลาขอันซ์	27/06/2527	40,940	22.27	Standard	Bulk > 40,000 dwt	LR
24	ทอร์ เวนเจอร์	14/06/2529	41,824	20.31			DNV
25	ทอร์ ไดนามิก	30/04/2534	43,497	15.43			BV
26	ทอร์ อินทิกิริตี้	02/04/2544	52,375	5.50			BV
27	ทอร์ จัสมิน	22/08/2528	36,633	21.12	Box Shape	Bulk (Box)	DNV
28	ทอร์ จูปีเตอร์	18/08/2529	36,992	20.13			ABS
29	ทอร์ เวฟ	30/07/2541	39,042	8.18	Open Hatch/	< 40,000 dwt	ABS
30	ทอร์ วิน	18/11/2541	39,087	7.87	Box Shape		ABS
31	ทอร์ การ์เดียน	29/05/2528	41,876	21.35	Box Shape	Bulk (Box) > 40,000 dwt	LR
32	ทอร์ เอนเนอร์ยี	16/11/2537	42,529	11.88	Open Hatch/ Box Shape		NKK
33	ทอร์ เอนเคฟเวอร์	11/04/2538	42,529	11.48			NKK
34	ทอร์ เอนเตอร์ไพรส์	28/07/2538	42,529	11.18			LR
35	ทอร์ ฮาร์โมนี	21/03/2545	42,978	4.53			DNV
36	ทอร์ แชมป์เซียน	01/12/2525	25,150	23.85	Open Hatch/ Box Shape	Con-Bulkers (Box)	GL
37	ทอร์ กัปตัน	01/05/2526	25,085	23.43			GL
38	ทอร์ คอนฟีเดนซ์	24/06/2526	24,900	23.28			GL
39	ทอร์ คอมมานเดอร์	01/05/2527	26,140	22.43			GL
40	ทอร์ ทริบิวท์	03/01/2528	23,224	21.75	Open Hatch/ Box Shape	Wismar (Box)	BV
41	ทอร์ เทรดเดอร์	20/11/2528	24,126	20.87			LR
42	ทอร์ แทรเวลเลอร์	30/11/2528	24,126	20.85			LR
43	ทอร์ ทรานสปอร์ตเดอร์	08/08/2529	23,930	20.16			BV
44	ทอร์ ทรานสิท	01/12/2529	23,042	19.84			ABS
45	ทอร์ ไทรอมพ์	30/09/2530	23,245	19.01			LR
รวมระวางบรรทุกของกองเรือโทรีเซน			1,230,514 เดทเวทตัน				

กองเรือของบริษัทฯ จัดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติไทย บริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือแต่ละลำโดยผ่านบริษัทย่อย กลยุทธ์ในการบริหารกองเรือของบริษัทฯ ทำให้บริษัทฯ มีสินค้าและลูกค้าที่หลากหลาย บริษัทฯ พยายามที่จะรักษาความสมดุลระหว่างการให้บริการเรือขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง การให้เช่าเหมาลำระยะยาว และการให้เช่าเหมาลำแบบระยะสั้น กลยุทธ์ดังกล่าวทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ มีต่อเนื่อง ทั้งนี้หากปริมาณสินค้าของลูกค้ารายหนึ่งรายใดหรือสินค้าชนิดหนึ่งชนิดใดลดลง ก็จะมีลูกค้ากลุ่มอื่นหรือสินค้าประเภทอื่นๆ มาทดแทนได้



การให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง

ในอดีตที่ผ่านมาบริษัทฯ เป็นผู้ประกอบธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางเป็นหลัก อย่างไรก็ตามผลจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของกองเรือในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ทำให้สัดส่วนของเรือที่ให้บริการแบบประจำเส้นทางค่อยๆ ลดลง ถึงแม้ว่าจะมีการให้บริการขนส่งสินค้าประจำเส้นทางในเส้นทางใหม่ๆ เพิ่มขึ้นก็ตาม วันเดินเรือในการให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางประจำคิดเป็นร้อยละ 32 ของจำนวนวันเดินเรือทั้งหมด

ในการให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง เรือจะวิ่งในเส้นทางที่กำหนดไว้แล้ว ผู้ส่งสินค้าจะจ่ายค่าระวางเรือที่กำหนดไว้แล้วคิดเป็นต่อตัน ในขณะที่บริษัทฯ จ่ายค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเดินเรือซึ่งประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือ และค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ ในการขนส่งสินค้าประจำเส้นทางจะมีจำนวนลูกค้าและสินค้าที่หลากหลายมาก อัตราค่าเช่าเรือระยะสั้นจะผันผวนไปตามสภาพตลาดเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองในขณะนั้น ในขณะที่อัตราค่าระวางของเรือขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางมักจะเปลี่ยนแปลงทีละหลัง ไม่ว่าตลาดจะเป็นขาขึ้นหรือขาลงก็ตาม เพราะว่าการจองพื้นที่ขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางมักจะทำกันล่วงหน้าประมาณ 2 ถึง 4 เดือน

ปัจจุบันเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง จะวิ่งระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีนไปยังอ่าวเปอร์เซียและทะเลอาหรับ ทะเลแดง และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ได้ทำสัญญาล่วงหน้าในการบรรทุกสินค้าในเที่ยวกลับไว้แล้ว ข้อได้เปรียบอย่างหนึ่งของการให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางก็คือ สามารถทำรายได้ที่แน่นอนมากกว่าเมื่อเทียบกับการให้บริการแบบเช่าเหมาลำ รูปภาพต่อไปนี้แสดงเส้นทางในการให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางของบริษัทฯ



ตารางต่อไปนี้แสดงการเติบโตของการให้บริการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง

สถิติการให้บริการในการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง

เส้นทางเดินเรือ	จำนวนเที่ยวเรือ		ปริมาณสินค้า		% ที่เพิ่มขึ้น	สินค้าหลักที่ขนส่ง
	2548	2549	2548	2549		
ประเทศจีน – ตะวันออกกลาง	19	33	359,403	1,131,847	214%	ผลิตภัณฑ์จากไม้และเหล็ก
ประเทศจีน - ยุโรป	115	99	1,390,615	1,510,741	9%	ผลิตภัณฑ์จากไม้และเหล็ก
อื่นๆ		6		202,335	100%	ผลิตภัณฑ์จากไม้
รวม	134	138				

TTA offers liner services to various shippers and manufacturers, which vary from year to year. Due to the rapid growth of key Asian economies like China and India, the trading patterns and cargo volumes have been increasing significantly. We source cargoes from a combination of shipping agents and direct discussions with clients. บริษัทฯ ให้บริการเดินเรือแบบประจำเส้นทางกับผู้ผลิตสินค้าและผู้ส่งสินค้าหลากหลาย ซึ่งจะ แตกต่างกันในแต่ละปี จากการที่เศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย เช่น จีน อินเดีย เติบโตอย่างรวดเร็ว ทำให้รูปแบบและปริมาณการค้าเพิ่มมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด บริษัทฯ หาสินค้าที่ต้องการเรือบรรทุกสินค้าจากตัวแทนเรือ นายหน้าเช่าเหมาเรือ และการติดต่อกับลูกค้าโดยตรง

คู่แข่งหลักในการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง

- บริษัท สุนได เมอร์ชันทน์ มารีน จำกัด
เรือ Handysize 22 ลำ ระยะเวลาบรรทุก 462,875 เดทเวทตัน
เรือ Handymax 8 ลำ ระยะเวลาบรรทุก 366,374 เดทเวทตัน
- บริษัท เอสทีเอ็กซ์แพน โอเชียน จำกัด
เรือ Handysize 27 ลำ ระยะเวลาบรรทุก 824,929 เดทเวทตัน
เรือ Handymax 10 ลำ ระยะเวลาบรรทุก 475,114 เดทเวทตัน
- บริษัท ไชน่า โอเชียน ชิปปิ้ง จำกัด
เรือ Handysize 275 ลำ ระยะเวลาบรรทุก 6.1 ล้านเดทเวทตัน
เรือ Handymax 104 ลำ ระยะเวลาบรรทุก 4.9 ล้านเดทเวทตัน

→

บริษัทฯ แข่งขันกับบริษัทอื่นๆ ที่ให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางจาก ~~We compete principally with other dedicated liner operators with Handysize and Handymax tonnage. Other large operators of dry bulk liner services include [Hyundai Merchant Marine] (approximately [] Handysize and Handymax vessels), [STX Pan Ocean] (approximately [] Handysize and Handymax vessels), and [Cosco Group]~~

~~(approximately [] Handysize and Handymax vessels),~~ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีน ไปยังตะวันออกกลาง ถึงแม้ว่าคู่แข่งในอันดับต้นๆ ของบริษัทฯ จะมีกองเรือที่ใหญ่กว่า แต่บริษัทฯ ก็เชื่อว่า บริษัทฯ มีข้อได้เปรียบ เช่น คุณภาพ ชนิดและความหลากหลายของเรือ ความถี่ของตารางเดินเรือ เครือข่ายตัวแทนเรือ นายหน้าเช่าเหมาเรือ และลูกค้าในแถบ เอเชียแปซิฟิกและตะวันออกกลางที่กว้างขวางกว่า จากการบริหารเส้นทางเดินเรือประจำเส้นทางต่างๆ เหล่านี้ ทำให้ ~~We believe that we have competitive advantages in the liner market as a result of the quality, type, and dimensions of our vessels, our sailing frequencies, and our extensive network of agents and clients in the Asia Pacific and Middle East. By operating these liner services, we feel that we are more involved in the logistics and shipping chain rather than just being a tonnage provider.~~ บริษัทฯ มีเครือข่ายในการขนส่งและการกระจายสินค้ามากขึ้น โดยไม่ได้เป็นเพียงผู้ให้บริการขนส่งสินค้าเท่านั้น

~~During 2006, approximately []% of our net voyage revenues were earned by the vessels in the liner segment.~~ ในปี 2549 รายได้จากการเดินเรือแบบประจำเส้นทางคิดเป็นร้อยละ 27.4 ดอลลาร์สหรัฐต่ออเมริกา ของรายได้จากการเดินเรือทั้งหมดของบริษัทฯ

การบริการให้เช่าเหมาลำ

~~Besides the liner services, our other voyage revenues are derived from~~ นอกเหนือจากการให้บริการเรือขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางแล้ว รายได้จากการเดินเรือของบริษัทฯ มาจาก

- ~~Voyage, or spot, charters, which are charters based on the current market rate; and~~การให้เช่าเหมาลำแบบเป็นเที่ยว การให้เช่าเหมาลำในตลาดให้เช่าระยะสั้น ซึ่งคิดค่าเช่าตามอัตราของตลาด ณ ขณะนั้น
- ~~Time charters, whereby vessels are chartered to clients for a fixed period of time at rates that are generally fixed, but may contain a variable component, such as an inflation adjustment or a current market rate component; and~~การให้เช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา เป็นการให้เช่าเรือโดยกำหนดระยะเวลาไว้ และโดยทั่วไปจะกำหนดอัตราค่าเช่าแบบคงที่ แต่มักจะมีปัจจัยอื่น ๆ เช่น การปรับค่าเงินเพื่อ หรืออัตราค่าเช่าเรือของตลาดปัจจุบัน มาเป็นองค์ประกอบในการคิดอัตราค่าเช่าเรือ
- ~~Contracts of affreightment (“COA”), where we carry an agreed quantity of cargo for a client over a specified trade route within a given period of time~~การเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า (COA's) ซึ่งบริษัทฯ จะรับขนส่งสินค้าจำนวนหนึ่งให้แก่ลูกค้าในเส้นทางที่กำหนดไว้แล้วในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง

ตารางในหน้าถัดไปแสดงข้อแตกต่างที่สำคัญของการเช่าและการทำสัญญาแต่ละแบบในธุรกิจการเดินเรือ
~~The table below illustrates the primary distinctions among the main types of charters and contracts within our industry:~~

ประเภทของการเช่าเหมาเรือ

ประเภทของการเช่า	การเช่าเหมาลำเป็นเที่ยว	การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา	การเช่าเรือเปล่า	การเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า
ระยะเวลาของสัญญา	เป็นระยะเวลาสำหรับการเดินทางเที่ยวเรือเดียว	หนึ่งปีหรือมากกว่า	หนึ่งปีหรือมากกว่า	หนึ่งปีหรือมากกว่า
อัตราค่าเช่า	แตกต่างกันไปตามการเช่าแต่ละเที่ยว	คิดเป็นรายวัน	คิดเป็นรายวัน	โดยทั่วไปคิดเป็นรายวัน
ค่าใช้จ่ายของเรือ	เจ้าของเรือจ่าย	ลูกค้ายจ่าย	ลูกค้ายจ่าย	เจ้าของเรือจ่าย
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ	เจ้าของเรือจ่าย	เจ้าของเรือจ่าย	ลูกค้ายจ่าย	เจ้าของเรือจ่าย

เมื่อเรืออยู่ในระยะเวลา ที่ไม่อาจใช้ประโยชน์ ได้ (Off-hire)	ลูกค้าไม่ต้องจ่าย	แล้วแต่ตกลง	โดยทั่วไปลูกค้าจ่าย	โดยทั่วไป ลูกค้าไม่ต้องจ่าย
---	-------------------	-------------	---------------------	--------------------------------

~~We operate one-way liner services from Southeast Asia and China to the Middle East and the Mediterranean Sea. Given the frequency of our liner services, vessels must return to the Asia-Pacific region to proceed with their next scheduled voyages. The return cargoes are sourced through a combination of COA's and the tramp market.~~

บริษัทฯ ให้บริการเดินเรือแบบเส้นประจำแบบขาเดียว (one-way liner services) จากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีน ไปยังตะวันออกกลาง ด้วยขนาดของกองเรือที่บริษัทฯ มีอยู่ทำให้บริษัทฯ ไม่ต้องให้เรือวิ่งกลับตรงมาที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีน บริษัทฯ สามารถที่จะปล่อยเรือจากกลับให้เป็นการเช่าระยะสั้นหรือขนสินค้ากลับมากุมิภาคเอเชียแปซิฟิกเพื่อเตรียมตัวในการเดินทางรอบต่อไป สินค้าที่บรรทุกจากกลับนั้นหามาโดยเป็นสัญญาเช่าขนส่งสินค้าล่วงหน้า (COA) และแบบเช่าเหมาลำแบบต่างๆ

ในตลาดเรือให้เช่าเหมาลำ บริษัทฯ ต้องแข่งขันกับเจ้าของเรือประเภท Handysize และ Handymax ด้วยการหาสินค้าในตลาดเรือให้เช่าเหมาลำส่วนใหญ่ ทำผ่านนายหน้าเช่าเหมาเรือที่เป็นตัวแทนให้ทั้งลูกค้าและเจ้าของเรือ ในการหาสินค้าที่เรียกว่า market cargoes จะทำผ่านบริษัทนายหน้าเช่าเหมาเรือจำนวนสองรายหรือมากกว่าสองรายขึ้นไปในเวลาเดียวกันและจะเสนอทางเลือกให้เจ้าของเรือหลายๆ รายให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ สำหรับการหาสินค้าที่เรียกว่า private cargoes จะทำผ่านนายหน้าเพียงรายเดียวและจะเสนอให้เจ้าของเรือในจำนวนจำกัด

ธุรกิจของตลาดการให้เช่าเรือเหมาลำนั้น มีการแข่งขันสูงซึ่งมักจะได้รับผลกระทบจากเรือขนาดอื่นที่เข้ามาแข่งขันในตลาด เรือ Capesize มักจะไม่มาแข่งขันกับเรือ Handymax ในกรณีที่สินค้ามีลักษณะเฉพาะแบบ เนื่องจากเรือ Capesize มีขนาดใหญ่กว่าเรือ Handymax มาก อย่างไรก็ตาม การที่เรือ Capesize เข้ามาแข่งขันในตลาดของเรือ Panamax และการที่เรือ Panamax เข้ามาแข่งขันในตลาดของเรือ Handymax จะทำให้การแข่งขันในตลาดให้เช่าเรือเหมาลำรุนแรงขึ้นจากเดิมที่มีการแข่งขันกันรุนแรงอยู่แล้ว

บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าเหมาลำแบบระยะเวลาเป็นจำนวนหลายลำ ซึ่งมีตั้งแต่หนึ่งปีถึงสามปีและมีการกำหนดการจ่ายเงินค่าเช่าคงที่เดือนละ 2 ครั้งล่วงหน้า บริษัทฯ เชื่อว่าการให้เช่าเหมาลำแบบระยะเวลาดำเนินการทางการเงินของบริษัทฯ ในอนาคตมั่นคงและมีกระแสเงินสดอย่างสม่ำเสมอ

การเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา คือการเช่าเรือจากเจ้าของเรือเป็นระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ซึ่งเจ้าของเรือจะต้องส่งมอบเรือ (รวมลูกเรือและอุปกรณ์) ที่พร้อมให้บริการแก่ผู้เช่า และผู้เช่าจ่ายค่าเช่าในอัตราคงที่ที่คิดเป็นรายวันเดือนละ 2 ครั้ง และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเที่ยวเรือทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือและการผ่านคลอง ผู้เช่าเป็นผู้กำหนดประเภทและปริมาณของสินค้าที่จะขนส่งและท่าเรือที่จะขนถ่ายสินค้า ในส่วนของการดำเนินงานและการเดินเรือรวมถึงค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ เช่นเงินเดือนลูกเรือ ค่าประกันภัย ค่าซ่อมบำรุงและดูแลรักษาเรือ และค่าอะไหล่และอุปกรณ์ต่างๆ เจ้าของเรือจะเป็นผู้รับผิดชอบ

ในปี 2550 บริษัทฯ ได้มีสัญญารับขนส่งสินค้าแบบเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาคิดเป็นร้อยละ 27 ของระวางบรรทุกสินค้าทั้งหมดและร้อยละ 13 ในปี 2551 ทางเลือกหนึ่งที่จะทำให้เรือได้รับการว่าจ้างก็คือการให้เช่าผ่านตัวแทนนายหน้าจัดหาสินค้า ในตลาดให้เช่าเรือระยะสั้นมีความเป็นไปได้ที่จะฉวยโอกาสจากการปรับตัวขึ้นของตลาด แต่ก็มีความเสี่ยงในช่วงขาลงเช่นกัน จำนวนเรือที่ให้บริการในตลาดให้เช่าเรือระยะสั้น มักจะมีจำนวนไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับจำนวนเรือที่เหลื่อมมาจากการให้เช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาและแบบประจำเส้นทาง

ในการให้เช่าเหมาเรือ บริษัทฯ จะจ่ายค่านายหน้าตั้งแต่ร้อยละ 1.25 ถึง 6.25 ของอัตราเช่ารายวันทั้งหมดแก่นายหน้าจัดหาผู้เช่าให้

ในปี 2549 ประมาณร้อยละ 72.6 ของรายได้จากการเดินเรือสุทธิทั้งหมดของบริษัทฯ มาจากการให้เช่าเหมาลำ

สิทธิประโยชน์ - บัตรส่งเสริมการลงทุน

บริษัทเดินเรือของกลุ่มบริษัทโทริเซนที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ณ 30 กันยายน 2549 มีดังนี้คือ

ชื่อบริษัท	ชื่อเรือ	เลขที่	วันที่อนุมัติ	ระยะเวลาที่ได้
------------	----------	--------	---------------	----------------

		บัตรส่งเสริม	บัตรส่งเสริม	รับยกเว้นภาษี (ปี)
บริษัท ทอร์ เมอร์เชนท์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Merchant	1323(1)/2544	27 ธ.ค. 43	8
บริษัท ทอร์ มาริเนอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Mariner	1150(1)/2544	27 ธ.ค. 43	8
บริษัท ทอร์ เมอร์คิวรี ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Mercury	1836(1)/2543	27 ธ.ค. 43	8
บริษัท ทอร์ มาสเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Master	1316(1)/2544	27 ธ.ค. 43	8
บริษัท ทอร์ ออร์คิด ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Orchid	1810(2)/2544	26 ธ.ค. 44	8
บริษัท ทอร์ ไพลอต ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Pilot	1269(2)/2545	20 มี.ค. 45	8
บริษัท ทอร์ จัสมิน ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Jasmine	1444(2)/2545	12 มี.ย. 45	8
บริษัท ทอร์ โลตัส ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Lotus	1012(2)/2546	25 ธ.ค. 45	8
บริษัท ทอร์ คอมมานเดอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Commander	1813(3)/2545	11 ธ.ค. 45	8
บริษัท ทอร์ กัปตัน ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Captain	1788(2)/2545	13 พ.ย. 45	8
บริษัท ทอร์ แชมเปียน ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Champion	1669(2)/2545	02 ต.ค. 45	8
บริษัท ทอร์ นาวิกเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Navigator	1179(2)/2546	19 มี.ค. 46	8
บริษัท ทอร์ ทรานสปอร์ตเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Transporter	1468(2)/2546	13 ต.ค. 46	8
บริษัท ทอร์ เทรดเดอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Trader	1266(2)/2546	14 พ.ค. 46	8
บริษัท ทอร์ แทรเวลเลอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Traveller	1297(2)/2546	21 พ.ค. 46	8
บริษัท ทอร์ เวเนเจอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Venture	1420(2)/2546	16 ก.ค. 46	8
บริษัท ทอร์ นอดิก้า ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Nautica	1506(2)/2546	13 ต.ค. 46	8
บริษัท ทอร์ คอนฟิเดนซ์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Confidence	1703(2)/2546	12 พ.ย. 46	8
บริษัท ทอร์ การ์เดียน ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Guardian	1704(2)/2546	12 พ.ย. 46	8
บริษัท ทอร์ ไทรอัมพ์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Triumph	1746(2)/2546	26 พ.ย. 46	8
บริษัท ทอร์ เนกซัส ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Nexus	1049(2)/2547	26 ธ.ค. 46	8
บริษัท ทอร์ เนปจูน ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Neptune	1050(2)/2547	26 ธ.ค. 46	8
บริษัท ทอร์ ตรีบิวท์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Tribute	1074(2)/2547	14 ม.ค. 47	8
บริษัท ทอร์ จูปีเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Jupiter	1059(2)/2547	14 ม.ค. 47	8
บริษัท ทอร์ อลลายอันซ์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Alliance	1073(2)/2547	14 ม.ค. 47	8
บริษัท ทอร์ นอดิลัส ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Nautilus	1290(2)/2547	17 มี.ค. 47	8
บริษัท ทอร์ วิน ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Wind	1612(2)/2547	18 มี.ย. 47	8
บริษัท ทอร์ เวฟ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Wave	1613(2)/2547	18 มี.ย. 47	8
บริษัท ทอร์ ไดนามิก ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Dynamic	1618(2)/2547	18 มี.ย. 47	8
บริษัท ทอร์ เอนเตอร์ไพรส์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Enterprise	1687(2)/2547	18 มี.ย. 47	8
บริษัท ทอร์ ฮาร์โมนี ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Harmony	1609(2)/2547	18 มี.ย. 47	8
ชื่อบริษัท	ชื่อเรือ	เลขที่ บัตรส่งเสริม	วันที่อนุมัติ บัตรส่งเสริม	ระยะเวลาที่ได้ รับยกเว้นภาษี (ปี)
บริษัท ทอร์ ทรานสิท ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Transit	2073(2)/2547	01 ธ.ค. 47	8
บริษัท ทอร์ เนเรอุส ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Nereus	1035(2)/2547	15 ธ.ค. 47	8
บริษัท ทอร์ เนคตาร์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Nectar	1036(2)/2548	15 ธ.ค. 47	8

บริษัท ทอร์ อินทิเกรตี ซิปป์ จำกัด	Thor Integrity	1114(2)/2548	27 ธ.ค. 47	8
บริษัท ทอร์ เอนเดฟเวอร์ ซิปป์ จำกัด	Thor Endeavour	1851(2)/2548	08 ส.ค. 48	8
บริษัท ทอร์ เอนเนอร์ยี ซิปป์ จำกัด	Thor Energy	2074(2)/2548	17 ค.ค. 48	8

สิทธิและผลประโยชน์ที่ได้รับ

1. ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับจากการส่งเสริมมีกำหนดเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ
2. ให้คนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือ หรือผู้ชำนาญการที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรตามมาตรา 25 เข้ามาในราชอาณาจักรได้
3. ให้ได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าหนึ่ง เฉพาะเครื่องจักรที่ไม่อยู่ในรายการปรับลดอากรขาเข้าตามประกาศกระทรวงการคลังที่ ศก.13/2523 เว้นแต่รายการเครื่องจักรที่อากรขาเข้าต่ำกว่าร้อยละสิบจะไม่ได้รับการลดหย่อน
4. ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริม ซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามมาตรา 31 ไปรวมคำนวณ เพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล
5. ให้ได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกราชอาณาจักรเป็นเงินตราต่างประเทศได้

เงื่อนไขที่สำคัญ

บริษัทต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่สำคัญที่กำหนดไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุนดังนี้

1. จะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จ พร้อมทั้งจะเปิดดำเนินการได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกิน 30 เดือน นับแต่วันที่ออกบัตรส่งเสริมการลงทุน
2. การหยุดดำเนินการเป็นระยะเวลาเกินกว่า 2 เดือน จะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากสำนักงาน
3. จะต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระเต็มมูลค่าหุ้นแล้วดังนี้คือ

ชื่อบริษัท	ทุนจดทะเบียน	ชื่อบริษัท	ทุนจดทะเบียน
บริษัท ทอร์ เมอร์แซนท์ ซิปป์ จำกัด	ไม่น้อยกว่า 20 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ ไทรอัมพ์ ซิปป์ จำกัด	ไม่น้อยกว่า 55 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ มารีนอร์ ซิปป์ จำกัด	ไม่น้อยกว่า 35 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ เน็กซ์ต ซิปป์ จำกัด	ไม่น้อยกว่า 75 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ เมอร์คิวรี ซิปป์ จำกัด	ไม่น้อยกว่า 60 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ เนปจูน ซิปป์ จำกัด	ไม่น้อยกว่า 75 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ มาสเตอร์ ซิปป์ จำกัด	ไม่น้อยกว่า 188 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ ทริบิวท์ ซิปป์ จำกัด	ไม่น้อยกว่า 55 ล้านบาท

บริษัท ทอร์ ออร์คิด ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 47.25 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ จูปีเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 85 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ ไฟลด์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 80 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ อลาฮันซ์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 80 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ จัสติน ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 70 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ นอดิอุส ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 50 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ โลคัส ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 63 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ วิน ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 200 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ คอมมานเดอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 115 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ เวฟ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 200 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ กัปตัน ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 153 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ ไดนามิค ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 360 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ แชมเปียน ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 75 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ เอนเดอร์ไพรส์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 300 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ นาวิกเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 45 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ ฮาร์โมนี ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 350 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ ทรานสปอร์ตเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 200 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ ทรานสิท ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 100 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ เทรคเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 45 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ เนริส ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 165 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ แพรเวลเลอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 45 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ เนคตาร์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 210 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ เวนเจอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 75 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ อินทิกิริตี ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 280 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ นอดิก้า ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 50 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ เอนเคฟเวอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 1,043.25 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ คอนฟิเดนซ์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 50 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ เอนเนอร์ยี ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 400 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ การ์เดียน ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 75 ล้านบาท		

4. ต้องมีบุคคลสัญชาติไทยถือหุ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน

5. จะต้องดำเนินการตามสาระสำคัญของโครงการที่ได้รับการส่งเสริมดังนี้คือ

5.1 ชนิดการบริการ : เป็นเรือที่ใช้ขนส่งระหว่างประเทศ

5.2 ขนาดของกิจการ : จะต้องมีการเดินทะเลระหว่างประเทศและเป็นเรือแบบเอนกประสงค์ (Multi Purpose)

5.3 จะต้องมีการลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนไม่น้อยกว่า 1 ล้านบาท

6. จะต้องจัดทำบัญชีรายรับ - รายจ่ายสำหรับกิจการที่ได้รับการส่งเสริมแยกต่างหากจากกิจการส่วนอื่น

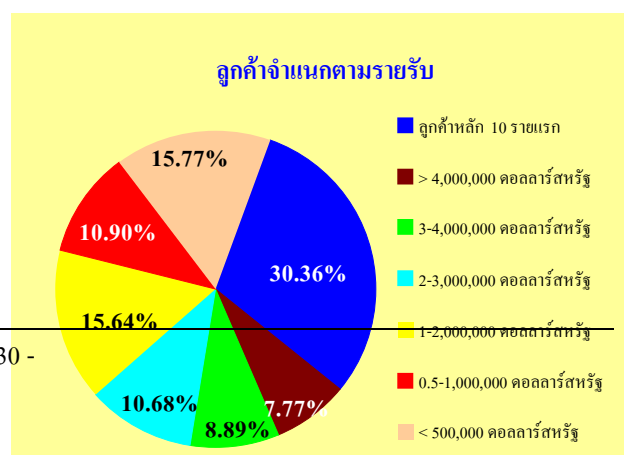
7. เรือที่จัดซื้อต้องเป็นเรือที่ได้รับการจัดชั้นเรือ (Class) ไว้กับสถาบันตรวจสอบสภาพเรือ (Classification Society) ที่เชื่อถือได้

8. เรือที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทยก่อนเปิดดำเนินการ

ปัจจุบันบริษัทเดินเรือของกลุ่มบริษัทโทริเซน ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว และได้ดำเนินการให้มีคุณสมบัติครบถ้วน ตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

ลูกค้าของบริษัทฯ

เนื่องจากบริษัทฯ บริหารกองเรือที่มีทั้งเรือที่ให้บริการแบบประจำเส้นทาง แบบไม่ประจำเส้นทาง แบบเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา และแบบที่



เช่นสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า ลูกค้าของบริษัทฯ จึงครอบคลุมไปถึง บริษัทผู้ค้าระหว่างประเทศชั้นนำ และบริษัทที่ให้บริการเกี่ยวกับเรือ ลูกค้าสำคัญของบริษัทฯ ได้แก่ Holcim และ Welspun และผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล เช่น Global Maritime Break bulk, Sanko Line, Sea Consortium และ Bertling Logistics ปัจจัยที่สำคัญในการเจรจาเรื่องการให้เช่าเรือของบริษัทฯ ก็คือการประเมินความเสี่ยงของสถานะทางการเงินและความน่าเชื่อถือของผู้เช่าเรือ ซึ่งบริษัทฯ จะใช้หลักการให้ปล่อยเรือให้เช่าแบบเหมาลำกับบริษัทการค้าขนาดใหญ่ (trading house) (ซึ่งรวมถึงผู้ค้า สินค้าด้วย) เจ้าของเรือและผู้ประกอบการด้านเรือบรรทุกสินค้าที่มีชื่อเสียง ผู้ผลิตสินค้ารายใหญ่ และ หน่วยงานราชการ มากกว่าบริษัทที่มีฐานะทางการเงินไม่มั่นคง จากการที่บริษัทฯ ให้บริการเดินเรือในหลายรูปแบบ ทำให้ลูกค้าหลัก 10 รายแรกคิดเป็นเพียงร้อยละ 30 ของรายได้ค่าระวางทั้งหมดของบริษัทฯ ดังแสดงไว้ในแผนภูมิ

การแข่งขันทางธุรกิจ

ธุรกิจของบริษัทฯ มีความผันผวนไปตามอุปสงค์และอุปทานของสินค้าแห่งเทกอง บริษัทได้ผู้เช่าเรือเนื่องจากพื้นฐานของราคา เส้นทางเดินเรือ ขนาดอายุและสภาพของเรือ รวมไปถึงชื่อเสียงของบริษัทฯ ในการเป็นทั้งผู้ประกอบการและเป็น เจ้าของเรือ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังต้องแข่งขันกับ ผู้ประกอบการรายอื่นในตลาดของเรือขนาดกลางและขนาดเล็ก



อย่างไรก็ดีผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป และเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองในโลกที่มีขนาด ตั้งแต่ 15,000 เดทเวตันถึง 50,000 เดทเวตัน มีอยู่ค่อนข้างกระจุกกระจาย และแบ่งออกเป็นเจ้าของเรือ รายย่อยๆ ได้ประมาณ 1,127 ราย ซึ่งเป็นเจ้าของเรือ ประมาณ 4,625 ลำ ดังแสดงในแผนภูมิ

3.1.2 การตลาดและภาวะการแข่งขันธุรกิจเดินเรือ

อุตสาหกรรมขนส่งสินค้าแห่งเทกองระหว่างประเทศ

ภาพรวมอุตสาหกรรมของเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง

การขนส่งสินค้าด้วยเรือเดินทะเลเป็นวิธีขนส่งที่มีประสิทธิภาพที่สุด และเป็นวิธีที่ใช้ขนส่งสินค้าที่เป็นวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปครั้งละมากๆ ในปี 2549 ปริมาณสินค้าแห่งเทกองที่ขนส่งทางทะเลมี

ประมาณ 3,568 ล้านตัน ซึ่งเป็นปริมาณร้อยละ 47.41 ของการค้าทางทะเลระหว่างประเทศทั้งหมดมีการคาดการณ์ว่าในปี 2549 ปริมาณสินค้าแห่งเทกองที่ขนส่งทางทะเลจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.65 จากปี 2548

สินค้าแห่งเทกองคือ สินค้าที่ขนส่งในปริมาณมากๆ และสามารถบรรทุกในระวางเดียวกันได้ โดยมีความเสี่ยงที่จะเสียหายน้อยมาก สินค้าแห่งเทกองจำแนกออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ สินค้าแห่งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณมากในแต่ละเที่ยว (major bulks) และสินค้าแห่งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยว (minor bulks) สินค้าแห่งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณมากในแต่ละเที่ยวจะมีหลายจำพวก ซึ่งวัดจากน้ำหนักของสินค้า เช่น แร่เหล็ก ถ่านหิน และธัญพืช ส่วนสินค้าแห่งเทกองที่มีปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยว มักจะเป็นผลิตภัณฑ์ต่างๆ ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร สินค้าประเภทสินแร่ (รวมถึงแร่เหล็ก) ซีเมนต์ ผลิตภัณฑ์จากไม้ และผลิตภัณฑ์โลหะ สินค้าแห่งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยวจะครอบคลุมสินค้าทุกประเภทที่ไม่ใช่สินค้าแห่งเทกองประเภทแรก นอกจากนี้ยังมีสินค้าแห่งที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 หรือ 40 ฟุต ซึ่งมักเป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปหลากหลายชนิดและยังมีสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ไม่ได้ เพราะมีขนาด น้ำหนักหรือมีข้อจำกัดในการขนย้าย เช่น เครื่องมือขนาดใหญ่ เครื่องจักร หรือยานพาหนะขนาดใหญ่ที่ใช้ในอุตสาหกรรม

การค้าทางทะเลนอกเหนือจากการขนส่งในลักษณะสินค้าแห่ง ก็จะเป็นการขนส่งวัสดุเหลวหรือแก๊สด้วยเรือบรรทุกน้ำมัน (tanker vessel) และรวมถึงน้ำมัน หรือผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นน้ำมันและสารเคมี ตารางต่อไปนี้จะแสดงถึงปริมาณการค้าทางทะเลจำแนกตามประเภทของสินค้า

ปริมาณการค้าทางทะเลของโลก

สินค้าทั้งหมด	ปี 2547			ปี 2548 (ประมาณการ)			ปี 2549 (ประมาณการ)		
	ตัน (ล้าน)	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)	ตัน (ล้าน)	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)	ตัน (ล้าน)	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
สินค้าแห่งเทกอง	3,383	4.22%	48.74%	3,476	2.75%	48.10%	3,568	2.65%	47.41%
วัสดุเหลว (น้ำมัน/แก๊ส/สารเคมี)	2,639	5.10%	38.02%	2,734	3.60%	37.83%	2,838	3.80%	37.71%

สินค้าบรรจุ คอนเทนเนอร์	919	14.02%	13.24%	1,017	10.66%	14.07%	1,120	10.13%	14.88%
รวม	6,941	5.76%	100.00%	7,227	4.12%	100.00%	7,526	4.14%	100.00%

ที่มา : Clarkson - Shipping Review & Outlook (Autumn - 2006)

สรุปการเพิ่มขึ้นของปริมาณสินค้าแห่งเทกอง แสดงไว้ในตารางต่อไปนี้ คือ เหล็กมีปริมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.45 ถ่านหินมีปริมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.85 สินค้าแห่งเทกองที่มีปริมาณไม่มากมีปริมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.68 ยังคงเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการค้าสินค้าแห่งเทกอง

ปริมาณการค้าของสินค้าแห่งเทกอง

ประเภทของ สินค้าแห่งเทกอง	ปี 2547			ปี 2548 (ประมาณการ)			ปี 2549 (ประมาณการ)		
	ตัน (ล้าน)	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)	ตัน (ล้าน)	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)	ตัน (ล้าน)	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
ถ่านหิน	654	3.48%	19.33%	682	4.28%	19.62%	708	3.81%	19.85%
แร่เหล็ก	589	13.49%	17.41%	651	10.53%	18.73%	694	6.61%	19.45%
เมล็ดธัญพืช	273	3.41%	8.07%	273	0.00%	7.85%	277	1.47%	7.76%
สินค้าแห่งเทกอง ที่มีปริมาณ ไม่มาก	814	3.83%	24.06%	832	2.21%	23.94%	845	1.56%	23.68%
สินค้าแห่งอื่นๆ	1,053	0.57%	31.13%	1,038	-1.42%	29.86%	1,044	0.58%	29.26%
รวม	3,383	4.22%	100.00%	3,476	2.75%	100.00%	3,568	2.65%	100.00%

ที่มา : Clarkson - Shipping Review & Outlook (Autumn - 2006)

อุปสงค์ของเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง

ความต้องการการใช้เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ขึ้นอยู่กับปริมาณการค้าของสินค้าที่เป็นวัตถุดิบ และสินค้าสำเร็จรูปดังที่กล่าวมาแล้ว ที่ขนส่งด้วยเรือประเภทดังกล่าว ซึ่งขึ้นกับแนวโน้มเศรษฐกิจของโลก ปริมาณการค้าสินค้าแห่งเทกองเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 2 ต่อปี ในช่วงปี 2523-2533 และมีการเติบโตอย่างมากในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ในช่วงปี 2544-2549 ปริมาณการค้าสินค้าแห่งเทกองเพิ่มขึ้นจาก 3,007 ล้านตัน เป็น 3,568 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 18.66

ปริมาณการค้าทางทะเลด้วยเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ขึ้นอยู่กับปริมาณความต้องการหรืออุปสงค์ของสินค้าซึ่งได้รับอิทธิพลจากอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ กล่าวโดยทั่วไปแล้ว การเพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) และผลผลิตทางอุตสาหกรรมมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเล ปัจจัยทางเศรษฐกิจบางอย่างในบางช่วงเวลาอาจเป็นตัวขับเคลื่อนสำคัญ

ให้กับภาวะตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองได้ อย่างเช่น ประเทศจีน ประเทศอินเดีย และประเทศในแถบตะวันออกกลางเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้มีอัตราการขนส่งสูงขึ้น โดยในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา ประเทศจีนมีการนำเข้าแร่เหล็กและส่งออกผลิตภัณฑ์เกี่ยวกับเหล็กในปริมาณที่เพิ่มมากขึ้น ส่วนประเทศอินเดียได้ส่งออกแร่เหล็กไปยังประเทศจีนเป็นจำนวนมาก และมีความต้องการนำเข้าถ่านหินและข้าวสาลีเป็นจำนวนมากเช่นกัน

ตารางด้านล่างนี้แสดงให้เห็นถึงการเติบโตของผลิตภัณฑ์ภายในประเทศของจีนเมื่อเทียบกับสหรัฐอเมริกา ทวีปเอเชีย และของโลกตั้งแต่ปี 2546

อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมรวมในประเทศ

ปี	อัตราการเติบโต จีดีพีของจีน (ร้อยละ)	อัตราการเติบโต จีดีพีของ สหรัฐอเมริกา (ร้อยละ)	อัตราการเติบโต จีดีพีของเอเชียและ กลุ่มประเทศเศรษฐกิจ ใหม่ (ร้อยละ)	อัตราการเติบโต จีดีพีทั่วโลก (ร้อยละ)
2546	9.5%	2.7%	3.1%	4.0%
2547	9.5%	4.2%	5.6%	5.1%
2548	9.0%	3.5%	4.0%	4.3%
2549 (ประมาณการ)	8.2%	3.3%	4.7%	4.3%

ที่มา: Clarkson - Shipping Review & Outlook (Autumn - 2006)

ตัวชี้วัดการเพิ่มขึ้นของปริมาณการค้าสินค้าแห้งเทกอง ซึ่งส่งผลต่อความต้องการใช้เรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองจะวัดกันเป็นตันไมล์ ซึ่งเป็นการคำนวณด้วยการคูณปริมาณสินค้าที่ขนส่งในแต่ละเที่ยวด้วยระยะทางในการเดินเรือ

ในช่วงปี 2544-2549 ปริมาณอุปสงค์ตันไมล์ของสินค้าแห้งเทกองเพิ่มขึ้นโดยร้อยละ 39.63 เป็น 13,576 พัน ล้านตันไมล์ และมีสินค้าบางประเภทที่อุปสงค์ลดลงเนื่องจากการเปลี่ยนเส้นทางการค้า เช่น เส้นทางขนส่งแร่เหล็กจากบราซิลมาจีนถือเป็นเส้นทางการค้าทางทะเลที่สำคัญเมื่อ 6-8 ปี ก่อน การเพิ่มขึ้นของปริมาณการค้าในเส้นทางนี้ทำให้ปริมาณตันไมล์สูงขึ้นด้วยเพราะระยะทางไกล แต่เมื่อความต้องการสินค้าของจีนขยายตัว ทำให้เกิดการเปลี่ยนเส้นทางขนส่งสินค้าโดยการหาแร่เหล็กจากประเทศในแถบภูมิภาคแปซิฟิก เช่น ประเทศอินเดียแทน เป็นต้น

แผนภูมิต่อไปนี้แสดงความต้องการสินค้าคิดเป็นตันไมล์ จำแนกตามชนิดของสินค้า ซึ่งแสดงรายละเอียดดังตารางต่อไป ขณะที่แร่เหล็กมีความต้องการใช้สูงขึ้นต่อเนื่องอย่างเห็นได้ชัด ความต้องการสินค้าที่มีปริมาณไม่มากนักไม่แตกต่างในปี 2549

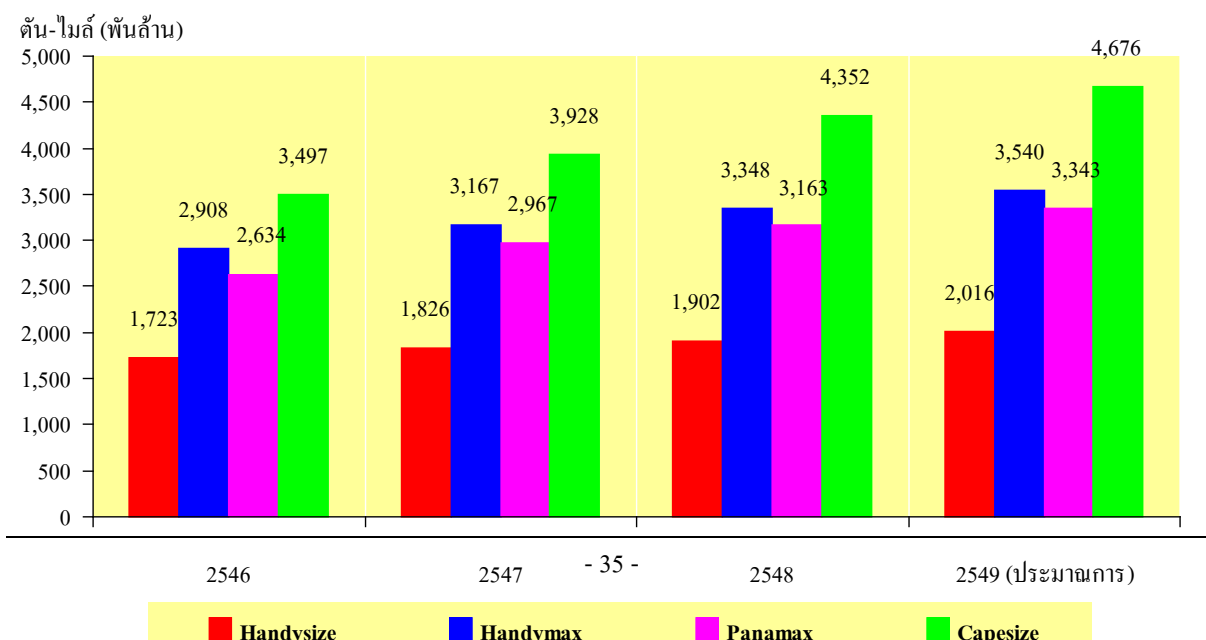
อุปสงค์ของสินค้าแห่งทอง คิดเป็นตัน - ไมล์จำแนกตามประเภทของสินค้าแห่งทอง

ประเภทสินค้า	2546		2547		2548		2549 (ประมาณการ)	
	ตัน (ล้าน)	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	ตัน (ล้าน)	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	ตัน (ล้าน)	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	ตัน (ล้าน)	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
ถ่านหิน	2,852	12.68%	3,319	16.37%	3,565	7.41%	3,711	4.10%
แร่เหล็ก	3,050	11.27%	3,463	13.54%	3,905	12.76%	4,264	9.19%
เมล็ดธัญพืช	1,251	2.71%	1,277	2.08%	1,301	1.88%	1,362	4.69%
แร่โบไซด์/แร่ลูมิเนียม	221	9.95%	246	11.31%	258	4.88%	271	5.04%
ปุ๋ยจากแร่ฟอสเฟต	137	-4.86%	143	4.38%	147	2.80%	152	3.40%
สินค้าแห่งทองที่มีปริมาณไม่มากนัก	3,252	3.70%	3,442	5.84%	3,587	4.21%	3,816	6.38%
รวม	10,763	7.94%	11,889	10.46%	12,763	7.35%	13,576	6.37%

ที่มา : Drewry – Dry Bulk Forecaster (Q3-2006)

แผนภูมิต้นไมล์ต่อไปนี้ แสดงความต้องการสินค้าคิดเป็นตันไมล์ จำแนกตามขนาดของเรือซึ่งแสดงรายละเอียดดังแผนภูมิต่อไปนี้ เนื่องจากความต้องการในสินค้าแห่งทองที่มีปริมาณไม่มากนัก (minor bulk) เพิ่มขึ้นในปี 2549 ความต้องการสินค้าคิดเป็นตันไมล์โดยประมาณสำหรับเรือ Handymax และเรือ Handysize เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.7 และ 5.9 ตามลำดับ

ความต้องการสินค้าแห่งทอง คิดเป็นตันไมล์ จำแนกตามขนาดของเรือ



ที่มา : Drewry – Dry Bulk Forecaster (Q3 – 2006)

เรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ นับได้ว่าเป็นเรือที่สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้ได้มากที่สุดในการบรรดาเรือที่มีอยู่ในโลก เรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกมักจะไม่มีสินค้าในลักษณะไปกลับ แต่จะแล่นจากท่าเรือหนึ่งสู่อีกท่าเรือหนึ่ง หรือแล่นเป็นเส้นทางรูปสามเหลี่ยมหรือวิ่งรับสินค้าไปหลายๆ ที่ในแต่ละเที่ยว ดังนั้นระยะทางการแล่นเรือจึงมีความสำคัญต่อความต้องการระวางบรรทุกที่สมดุล ความต้องการของเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรก ยังอาจได้รับผลกระทบจากประสิทธิภาพการดำเนินงานของกองเรือทั้งโลกด้วย เช่น การแออัดของท่าเรือทำให้ความต้องการระวางบรรทุกเพิ่มมากขึ้น

อุปทานของเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรก

เรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกแบ่งย่อยออกตามขนาดได้ 4 ประเภท ซึ่งขึ้นอยู่กับศักยภาพในการบรรทุกสินค้า

- Capesize** : เรือที่มีระวางบรรทุก 100,000 เดทเวทตัน เรือประเภทนี้จะใช้บรรทุกสินค้าประเภทถ่านหินและแร่เหล็กในเส้นทางระยะไกล และการที่เรือมีขนาดใหญ่ทำให้มีท่าเรือไม่กี่แห่งในโลกที่สามารถรองรับการเทียบท่าได้
- Panamax** : เรือที่มีระวางบรรทุก 60,000 – 80,000 เดทเวทตัน เรือชนิดนี้จะมีลำเรือไม่กว้างเกิน 32.2 เมตร เพื่อผ่านช่องแคบปานามาได้ และใช้บรรทุกสินค้าประเภทถ่านหิน ัญฟูพืช และสินค้าเทกองปริมาณมากพอสมควร ผลิตรถยนต์โลหะ ผลิตรถยนต์จากไม้และปุ๋ย
- Handymax** : เรือที่มีระวางบรรทุกระหว่าง 35,000 – 60,000 เดทเวทตัน เรือชนิดนี้ใช้ขนส่งสินค้าในภูมิภาคต่างๆ กันไป ส่วนใหญ่แล้วจะใช้ในการขนส่งัญฟูพืชและสินค้าเทกองปริมาณไม่มากนัก ผลิตรถยนต์โลหะ ผลิตรถยนต์จากป่าไม้และปุ๋ย เรือที่มีระวางบรรทุกน้อยกว่า 60,000 เดทเวทตัน จะมีป็นจันอยู่บนเรือเพื่อนำสินค้าขึ้นและลงในประเทศที่มีท่าเรือและที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกจำกัด
- Handysize** : เรือที่มีระวางบรรทุกไม่เกิน 35,000 เดทเวทตัน ซึ่งส่วนใหญ่จะขนส่งสินค้าเทกองที่มีปริมาณไม่มาก ในอดีต เรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกแบบนี้เป็นเรือที่ปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้งานได้มากที่สุด ปัจจุบันมีการใช้เรือแบบนี้ในการขนส่งระดับภูมิภาคซึ่งถือเป็นตลาดเฉพาะของเรือแบบนี้ เรือ Handysize มีขนาดพอเหมาะกับการทำเรือขนาดเล็กที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกจำกัด

ตารางต่อไปนี้จะแสดงจำนวนและขนาดของกองเรือสินค้าแห่งกองเรือที่คาดการณ์ไว้ตอนสิ้นปี 2549 มีการประมาณการกองเรือสินค้าแห่งกองเรือจะโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.10 ในสิ้นปี 2549 ที่ปริมาณบรรทุก 369.615 ล้านตัน

สถิติกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งกองเรือ

ขนาด (เดกเวทตัน)	กองเรือที่คาดการณ์ไว้		
	จำนวน (ลำ)	เดกเวทตัน (ล้าน)	ร้อยละของกองเรือ
10-40,000	2,779	73.964	20.00%
40-60,000	1,506	71.882	19.45%
60-80,000	1,287	91.581	24.78%
80-120,000	130	11.404	3.09%
120,000+	709	120.783	32.68%
รวม	6,411	369.615	100%

ที่มา: Fearnleys – Bulk Fleet Update (October – 2006)

ตารางต่อไปนี้จะแสดงขนาดและชนิดของกองเรือสินค้าแห่งกองเรือที่สั่งต่อในอนาคต

เรือบรรทุกสินค้าแห่งกองเรือที่สั่งต่อใหม่

ขนาด (เดกเวทตัน)	ยอดการสั่งต่อเรือ			2550		2551		2552		2553		2554	
	จำนวน (ลำ)	เดกเวทตัน (ล้าน)	ร้อยละของกองเรือ	จำนวน (ลำ)	เดกเวทตัน (ล้าน)	จำนวน (ลำ)	เดกเวทตัน (ล้าน)	จำนวน (ลำ)	เดกเวทตัน (ล้าน)	จำนวน (ลำ)	เดกเวทตัน (ล้าน)	จำนวน (ลำ)	เดกเวทตัน (ล้าน)
10-40,000	174	5.242	9.62%	55	1.537	55	1.694	49	1.590	15	0.422		
40-60,000	203	10.775	19.78%	76	3.990	80	4.281	37	1.976	10	0.529		
60-80,000	96	7.105	13.04%	54	4.082	25	1.804	16	1.143	1	0.075		
80-120,000	64	5.591	10.26%	27	2.375	19	1.615	17	1.496	1	0.106		
120,000+	122	25.760	47.30%	32	6.169	34	6.891	33	7.333	22	5.066	1	0.300
รวม	659	54.474	100.00%	244	18.154	213	16.286	152	13.538	49	6.197	1	0.300

ที่มา: Fearnleys – Bulk Fleet Update (October – 2006)

อุปทานของเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองในอนาคต ขึ้นอยู่กับปริมาณการส่งมอบเรือที่ต่อใหม่ และการปลดระวางเรือของกองเรือโลก ปริมาณการสั่งต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองมีความผันผวนตลอดเวลา ซึ่ง ณ เดือน ตุลาคม 2549 อยู่ที่ 54.474 ล้านเดเวตัน หรือประมาณร้อยละ 14.74 ของกองเรือที่คาดการณ์ (369.615 ล้านเดเวตัน) เรือที่ต่อใหม่ส่วนมากจะมีการส่งมอบภายใน 2 – 3 ปีข้างหน้า

จำนวนเรือที่ถูกปลดระวางจากกองเรือจะขึ้นอยู่กับอัตราค่าระวางเรือในตลาด ราคาเศษเหล็กในตลาด และอายุกองเรือในตลาดโลก โดยทั่วไปแล้วถ้าเรือมีอายุมากขึ้น ประสิทธิภาพในการทำงานจะลดลง เพราะต้องได้รับการซ่อมบำรุงมากขึ้น จนกว่าจะถึงจุดที่ไม่คุ้มในการใช้ประโยชน์จากเรือดังกล่าว

ตารางต่อไปนี้แสดงถึงอัตราการปลดระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองตั้งแต่ปี 2546

การปลดระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง

Capesize	2546	2547	2548	2549
จำนวน (ลำ)	2	1	2	3
เดเวตัน (ล้าน)	0.248	0.123	0.247	0.422
ร้อยละของกองเรือทั้งหมดที่ปลดระวาง	0.25	0.11	0.21	0.12
Panamax	2546	2547	2548	2549
จำนวน (ลำ)	7	1	3	11
เดเวตัน (ล้าน)	0.465	0.095	0.202	0.728
ร้อยละของกองเรือทั้งหมดที่ปลดระวาง	0.62	0.12	0.23	0.20
Handymax	2546	2547	2548	2549
จำนวน (ลำ)	29	0	4	18
เดเวตัน (ล้าน)	1.103	0.0	0.165	0.708
ร้อยละของกองเรือทั้งหมดที่ปลดระวาง	1.96	0.00	0.25	0.20
Handysize	2546	2547	2548	2549
จำนวน (ลำ)	25	5	4	24
เดเวตัน (ล้าน)	0.597	0.113	0.109	0.575
ร้อยละของกองเรือทั้งหมดที่ปลดระวาง	0.87	0.16	0.15	0.16
รวม	2546	2547	2548	2549
จำนวน (ลำ)	63	7	13	56
เดเวตัน (ล้าน)	2.413	0.331	0.723	2.433

ร้อยละของกองเรือทั้งหมดที่ปลดระวาง	0.81	0.10	0.21	0.67
------------------------------------	------	------	------	------

ที่มา : Drewry : Dry Bulk Forecaster (Q3 – 2006)

ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา อายุของเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองที่ถูกปลดระวางจะมีอายุเฉลี่ยอยู่ที่ 26 ปี ถึงแม้ว่าอายุของเรือที่ถูกปลดระวางจะแตกต่างกันบ้างเล็กน้อยแต่ทั่วๆ ไปเรือที่มีการซ่อมบำรุงอย่างดีจำนวนมากยังคงสามารถให้บริการต่อไปจนอายุเกิน 30 ปี

อุปทานของเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ไม่ได้ขึ้นอยู่กับจำนวนเรือที่สามารถให้บริการได้เท่านั้น แต่ยังขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพในการดำเนินงานของกองเรือทั่วโลกด้วย ตัวอย่างเช่น ความแออัดของท่าเรือ ซึ่งเกิดขึ้นในปี 2547 ส่งผลให้มีความต้องการระวางบรรทุกมากขึ้น ทำให้เกิดภาวะขาดความสมดุลในอุปสงค์และอุปทาน ซึ่งผลที่ตามมาคือ อัตราค่าเช่าเรือมีความผันผวนน้อยลง

อัตราค่าเช่าเรือ

อัตราค่าเช่าเรือมีความแตกต่างกันไปตามขนาดของเรือ ปริมาณและรูปแบบทางการค้าของการขนส่งสินค้าในกรณีที่ปริมาณขนส่งในแต่ละเที่ยวสูงจนส่งผลต่อความต้องการใช้เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดใหญ่ อัตราค่าเช่าเรือและราคาเรือขนาดใหญ่จึงมีความผันผวนมากกว่า เพราะมีเรือขนาดนี้ไม่มากนัก ดังนั้นเมื่อเทียบกับปริมาณการค้าของสินค้าแห่งเทกองที่ชนกันไม่มากนักต่อครั้ง ซึ่งกระตุ้นให้มีความต้องการใช้เรือสินค้าเทกองขนาดเล็กซึ่งมีจำนวนมากจึงทำให้อัตราค่าเช่าเรือและราคาเรือเหล่านี้มีความผันผวนน้อยกว่า

อัตราค่าเช่าเหมาลำของเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจะอยู่ที่ความสมดุลระหว่างจำนวนเรือที่มี และความต้องการใช้เรือ นอกจากนี้รูปแบบของอัตราค่าเช่าเหมาเรือจะเป็นเหมือนกระจกสะท้อนประเภทของเรือชนิดต่างๆ ที่มีการเช่ากันอยู่ด้วย อย่างไรก็ตาม แม้ว่าความต้องการที่จะใช้เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองที่มีขนาดใหญ่จะได้รับอิทธิพลจากปริมาณและรูปแบบทางการค้าของสินค้าเพียงไม่กี่ชนิด แต่อัตราค่าเช่าเรือและราคาของเรือขนาดใหญ่ก็ยังคงมีความผันผวนมากกว่าเรือขนาดเล็ก

ในตลาดเรือขนส่งสินค้าที่ให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา (Time Charter) อัตราค่าเช่าเรือขึ้นอยู่กับระยะเวลาที่เช่าและองค์ประกอบเกี่ยวกับเรือบางอย่าง เช่น อายุของเรือ ความเร็ว และอัตราค่าเช่าเรือ น้ำมัน อัตราค่าเช่าเรือในระยะสั้นมักจะสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือในระยะยาว แนวโน้มอัตราค่าเช่าเรือจะใช้อ้างอิงจากอัตราค่าเช่าที่ระยะเวลา 12 เดือน ในกรณีที่เรือรุ่นใหม่

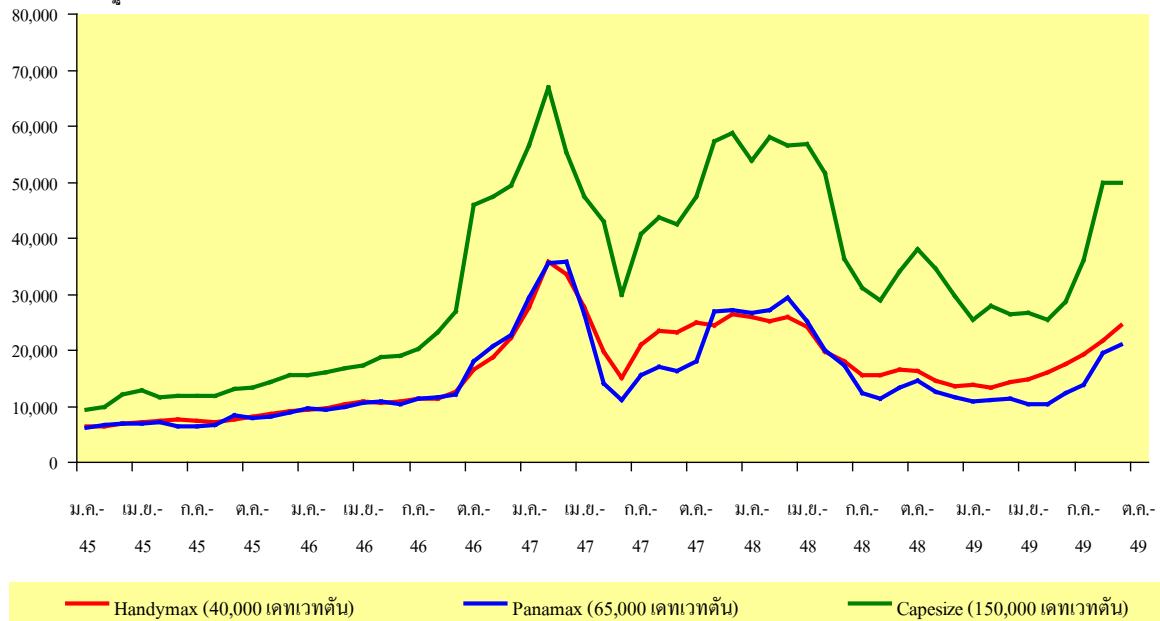
ส่วนตลาดเรือขนส่งสินค้าที่ให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยว (voyage charter) อัตราค่าเช่าเรือขึ้นอยู่กับขนาดสินค้า ประเภทสินค้า ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือ ค่าธรรมเนียมผ่านคลอง รวมถึงบริเวณที่มีการส่งมอบสินค้า โดยทั่วไปแล้วสินค้าที่มีขนาดใหญ่จะมีอัตราค่าเช่าเรือต่อตันถูกกว่าสินค้าที่มีขนาดเล็ก เส้นทางที่ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือหรือผ่านคลองแพง ก็จะส่งผลให้ต้องเรียกเก็บค่าเช่าเรือสูงไปด้วย แต่อัตราค่าเช่าเรือนี้จะถูกลงถ้าเส้นทางเดินเรือต้องผ่านท่าเรือที่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมถูกและไม่ผ่านคลองใดๆ การเช่าเหมาลำเป็นเที่ยวที่ต้องขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ โดยใช้ท่าเรือภายในภูมิภาคซึ่งเรือบรรทุกสินค้าต้องนำสินค้าไปลงเป็นประจำอยู่แล้ว หรือจากท่าเรือขนถ่ายสินค้าภายในภูมิภาคซึ่งเรือต้องนำสินค้าขึ้นอยู่แล้ว บริษัทฯ มักจะคิดอัตราค่าเช่าเรือถูกลง เพราะการเช่าเหมาลำลักษณะนี้ ช่วยเพิ่มปริมาณการใช้งานของเรือ โดยเป็นการลดปริมาณการวิ่งเรือเปล่า ซึ่งจะคำนวณอยู่ในการเช่าในเที่ยวจากกลับที่เรือเดินทางไปยังเมืองท่าที่เริ่มบรรทุกสินค้า

อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะมีอัตราอ้างอิงของค่าเช่าเหมาลำเป็นไปตามดัชนีกลาง ที่กำหนดโดย The Baltic Exchange อัตราอ้างอิงเป็นไปตามอัตราค่าเช่าเรือจริงตามข้อมูลของผู้ให้เช่าเรือ รวมทั้งมาจากการประเมินเป็นรายวันที่นายหน้าเช่าเหมาเรือรายใหญ่เป็นผู้ให้ข้อมูลแก่ The Baltic Exchange

แผนภูมิหน้าถัดไปแสดงถึงอัตราค่าเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา 1 ปี ของเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ชนิด Handymax Panamax และ Capesize ในช่วงเดือนมกราคม 2545 ถึงเดือนตุลาคม 2549

อัตราเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา 1 ปี

ดอลลาร์สหรัฐต่อตัน

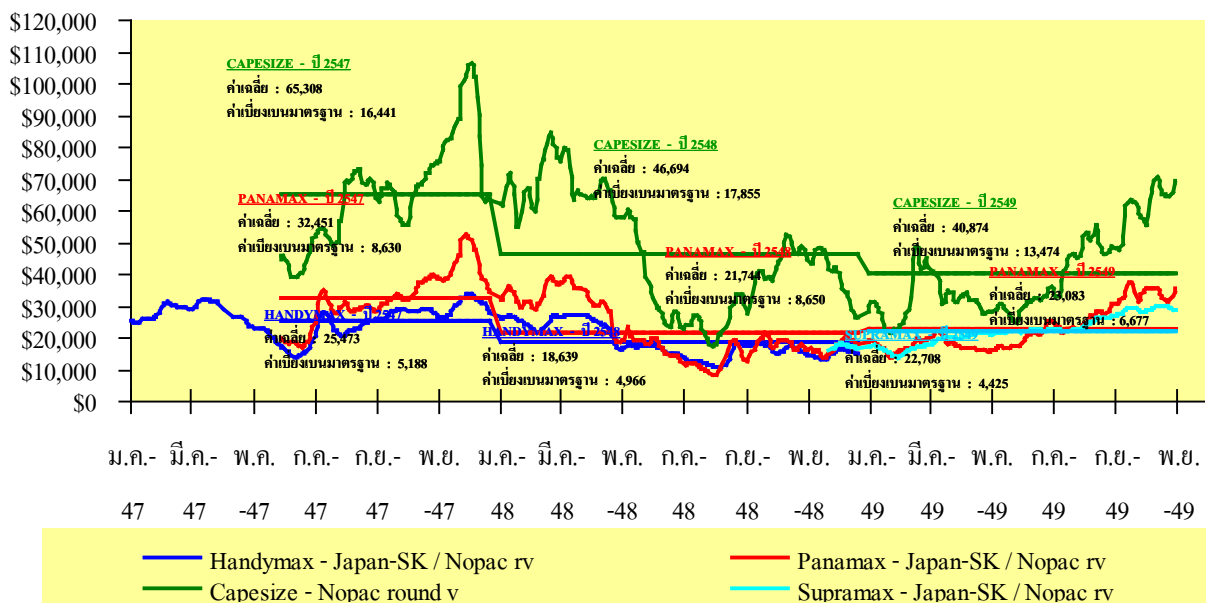


ที่มา : Clarkson – Shipping Review & Outlook (Autumn – 2006) & Dry Bulk Trade Outlook (Oct. 2006)

แผนภูมิต่อไปนี้ แสดงถึงอัตราค่าเช่าเรือในตลาดเช่าเรือระยะสั้นของเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองประเภท Handymax Panamax และ Capesize ในช่วงเดือนมกราคม 2547 และเดือนพฤศจิกายน 2549

ดัชนีค่าระวางเรือในตลาดเช่าเรือระยะสั้น

ดัชนีค่าระวางบอลติก



ที่มา : Baltic Exchange (Nov. 2006)

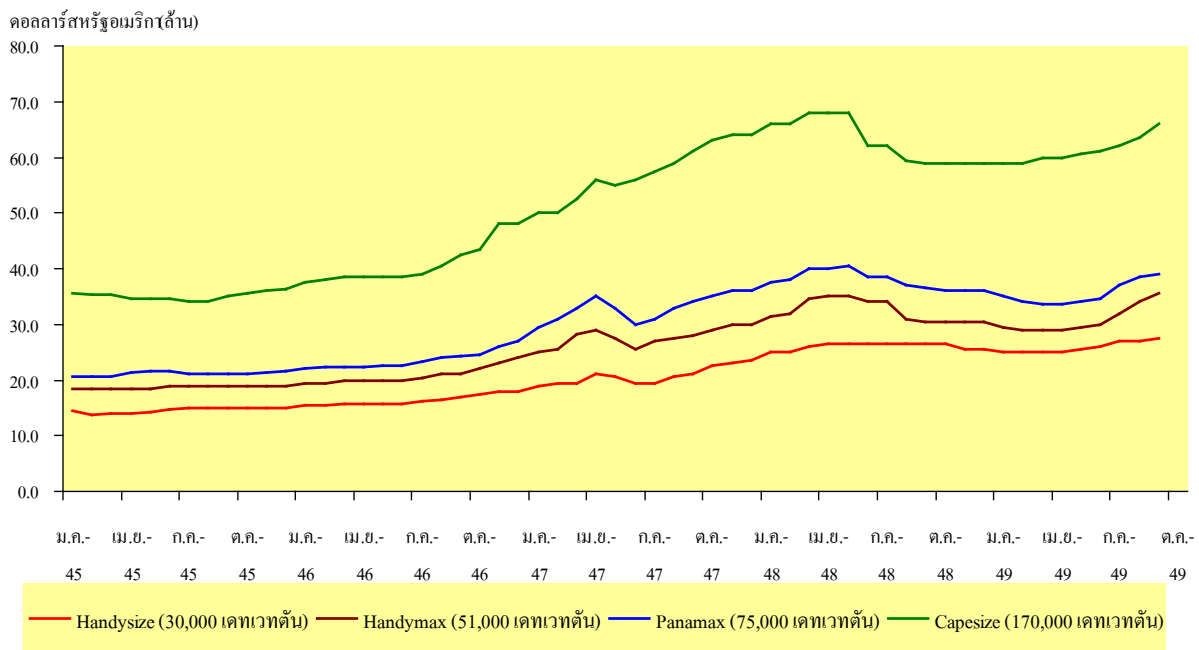
ในปี 2546 และ 2547 อัตราค่าเช่าของเรือทุกขนาดเพิ่มขึ้นสูงเป็นประวัติการณ์ ปัจจัยหลักที่ทำให้ อัตราค่าเช่าเรือสูงขึ้นมาก ก็คือความต้องการนำเข้าวัตถุดิบของประเทศจีนที่เพิ่มสูงขึ้น อัตราค่าเช่าเรือที่ ตกลงในปี 2548 เนื่องจากจำนวนกองเรือที่ขยายตัวมากขึ้น อัตราค่าเช่าของเรือในปี 2549 เริ่มลดต่ำลง เล็กน้อย แต่ก็สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอดปีเนื่องจากความต้องการใช้เรือยังคงมีต่อเนื่องและแข็งแกร่ง

ราคาเรือ

ราคาเรือในแต่ละประเภทหลักๆ ไม่ว่าจะเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง เรือบรรทุกน้ำมันและเรือ บรรทุกคอนเทนเนอร์ เติบโตมากในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา ทำให้เกิดการต่อเรือใหม่ขึ้นอีกในกองเรือประเภท ต่างๆ โดยเฉพาะความต้องการต่อเรือใหม่ในเรือบรรทุกก๊าซธรรมชาติเหลว และเรือขนส่งแบบพิเศษเฉพาะ ประเภท แต่ทว่าการส่งมอบเรือรุ่นใหม่ก่อนถึงปลายปี 2552 ยังคงมีไม่เพียงพอ ราคาเรือที่ต่อใหม่จึงขึ้นสูง อย่างมาก สืบเนื่องจากความต้องการที่เพิ่มขึ้นสูง การขาดตลาดของวัตถุดิบที่ใช้ในการประกอบเรือ และ ราคาเหล็กที่สูงขึ้น

แผนภูมิต่อไปนี้แสดงถึงแนวโน้มราคาเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองที่สั่งต่อใหม่

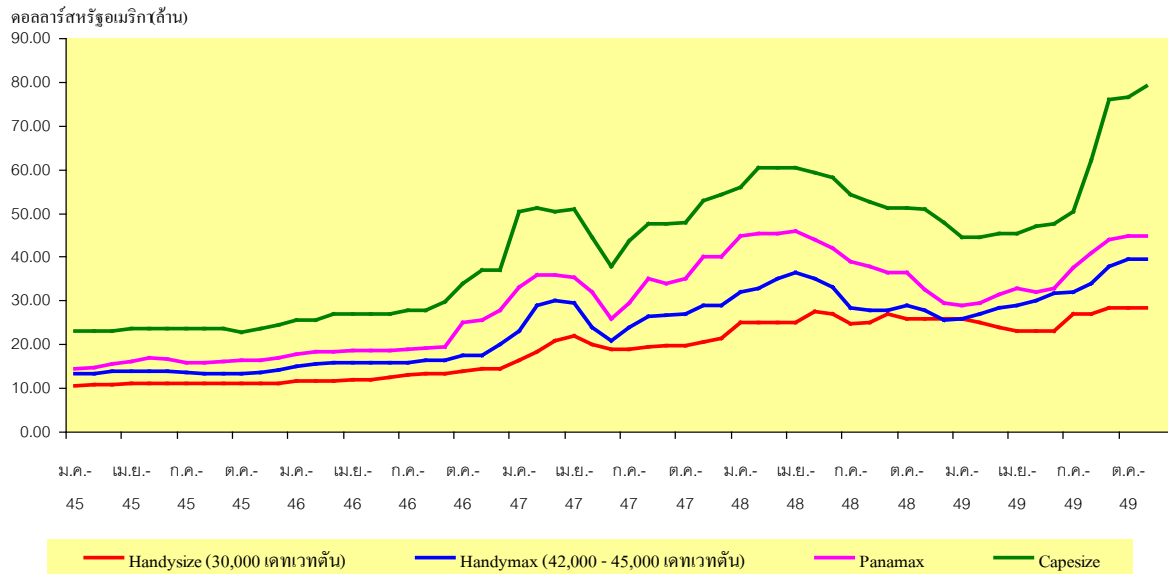
ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองที่สั่งต่อใหม่



ที่มา : Clarkson – Shipping Review & Outlook (Autumn – 2006) & World Shipyard Monitor (Oct. 2006)

การเพิ่มขึ้นของราคาเรือต่อใหม่และการเติบโตของตลาดเรือเช่าเหมาลำมีผลต่อราคาเรือในตลาดมือ สองด้วยแผนภูมิต่อไปนี้แสดงถึงแนวโน้มของราคาเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองมือสอง

ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองมือสอง



ที่มา : Clarkson – Shipping Review & Outlook (Autumn – 2006) & Shipping Intelligence Weekly (Nov. 2006)

จากการที่รายได้ของเรืออยู่ในระดับสูงและการขาดแคลนเรือใหม่ที่จะเข้ามาในตลาด ทำให้ความต้องการที่จะให้มีการส่งมอบเรือให้เร็วที่สุดสูงขึ้นตามไปด้วย จะเห็นได้จากในปี 2549 ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองมือสองที่มีอายุ 5 ปีมีราคาสูงกว่าเรือต่อใหม่ที่มีขนาดเดียวกัน

3.2 การประกอบธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง

3.2.1 ลักษณะธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง

บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด (“เมอร์เมด”) จัดตั้งขึ้นในประเทศไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2526 โดย บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ได้เข้าเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่เมื่อปี พ.ศ. 2538 บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด ให้บริการสำหรับอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่งไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

บริษัทย่อยที่สำคัญของบริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด

- บริษัท เมอร์เมด ออฟฟอร์ เซอร์วิส จำกัด (“MOS”) ให้บริการงานวิศวกรรมโยธาได้นำโดยมีเรือที่ใช้สนับสนุนงานดังกล่าว ที่พร้อมด้วยนักประดาน้ำและเครื่องตรวจสอบได้นำ
- บริษัท เมอร์เมด คริลลิ่งค์ จำกัด (MDL) ให้บริการเรือขุดเจาะเพื่อใช้ในการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ นอกชายฝั่ง

เนื่องจาก บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด เป็นผู้บุกเบิกงานบริการด้านนี้ในประเทศไทย และเป็นหนึ่งในผู้ให้บริการนอกชายฝั่งไม่กี่รายในเอเชีย เนื่องจากความได้เปรียบในสถานที่ตั้งและต้นทุน ทำให้เมอร์เมดเป็นตัวเลือกที่น่าสนใจเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ในการ

ให้บริการนอกชายฝั่งแก่ประเทศเพื่อนบ้าน

เนื่องจากการลักษณะการปฏิบัติงานของอุตสาหกรรมนี้ค่อนข้างอันตราย ผู้เชี่ยวชาญของเมอร์เมด จึงต้องผ่านการรับรองจากองค์กรด้านพาณิชย์วิชันต่างๆ เมอร์เมดเป็นบริษัทเดียวในประเทศไทยที่มีคุณสมบัติที่เหมาะสมอย่างมีอาชีพ ในการให้บริการในงานนอกชายฝั่งได้ทั้งบนบก และได้ทะเล

บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด ทำธุรกิจได้อย่างไม่มีคู่แข่งโดยตรงในประเทศ การเข้าสู่ธุรกิจประเภทนี้เป็นไปได้ยาก เนื่องจากต้องอาศัยมาตรฐานการยอมรับจากสถาบันจัดอันดับต่างประเทศ และเนื่องจากเป็นธุรกิจที่มีลักษณะเฉพาะ การหาผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์และการฝึกฝนเพื่อให้เกิดความชำนาญตามระดับที่ต้องการ โดยทั่วไปแล้วไม่สามารถทำได้ภายในประเทศ

ธุรกิจบริการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่งโดยใช้เรือขุดเจาะ

วัตถุประสงค์ของบริษัท เมอร์เมด คริลลิ่งค์ จำกัด นั้นต้องการเป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเรือขุดเจาะที่มีคุณภาพสูงโดยประหยัดต้นทุนให้มากที่สุด การดำเนินงานจะเน้นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กลุ่มบริษัท เมอร์เมด คริลลิ่งค์ จำกัดคือการเป็นผู้เชี่ยวชาญในการให้บริการเรือขุดเจาะ โดยทำสัญญาระยะเวลากลางถึงระยะยาวเพื่อให้มีกระแสเงินสดอย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดความเสี่ยงจากความผันผวนในตลาดระยะสั้น และเพื่อบริหารต้นทุนการดำเนินงานโดยมีธุรกิจย่อยต่างๆ ของเมอร์เมดสนับสนุน

เรือขุดเจาะทั้งสองลำเป็นเรือที่ซื้อมาจากตลาดมือสอง บริษัท เมอร์เมด คริลลิ่งค์ จำกัด จึงต้องวางแผนในการใช้ประโยชน์จากเรือขุดเจาะให้ได้มากที่สุดโดยการปรับปรุงศักยภาพของเรืออย่างต่อเนื่อง และเพิ่มคุณภาพของเรือขุดเจาะ

กองเรือขุดเจาะ

เรือขุดเจาะที่มีอยู่ในปัจจุบัน คือ เรือขุดเจาะที่ซื้อมาในเดือนเมษายน และกรกฎาคม ปี 2548 ตามลำดับ ซึ่งจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติไทย โดยมีบริษัทย่อยของ บริษัท เมอร์เมด คริลลิ่งค์ จำกัด คือ บริษัท เอ็มทีอาร์-1 จำกัด (“เอ็มทีอาร์1”) และบริษัท เอ็มทีอาร์-2 จำกัด (“เอ็มทีอาร์2”) เป็นเจ้าของเรือ

รายชื่อกองเรือขุดเจาะ

ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง/ปีที่มีการปรับปรุงล่าสุด	การจัดอันดับชั้นเรือ	ความลึกได้ทะเล (เมตร)	ความลึกที่ขุดได้ (เมตร)	อัตราการสูบ (แรงแม้)	ขนาดบรรทุก
เอ็มทีอาร์-1	2521/2541	ABS	180	6,100	1,300	112 คน
เอ็มทีอาร์-2	2524/2540	BV	100	4,800	1,600	115 คน

เรือขุดเจาะทั้งสองลำสร้างขึ้นในปี 2521 และ 2524 ในส่วนของอุปกรณ์ขุดเจาะนั้นได้บำรุงรักษาเป็นอย่างดีตลอดมา ซึ่งทั้งเอ็มทีอาร์ 1 และ เอ็มทีอาร์ 2 ได้รับการซ่อมบำรุงครั้งสุดท้ายในปี 2541 และ 2540 ตามลำดับ ซึ่งหากมีการบำรุงรักษาเป็นอย่างดี และถูกต้องแล้วเรือขุดเจาะสามารถอายุการใช้งานได้ถึงประมาณ 35 – 45 ปี และเรือขุดเจาะนั้นถูกออกแบบให้สามารถเจาะลึกลงไปในความลึก 18,000 – 20,000 ฟุต ของผิวดิน

ลูกค้า

ลูกค้าในกลุ่มธุรกิจที่บริษัทฯ ให้บริการเรือขุดเจาะจะเป็นบริษัทข้ามชาติ , องค์กรของรัฐ, และบริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ขนาดใหญ่ ปัจจุบันเอ็มทีอาร์ 1 และเอ็มทีอาร์ 2 ได้รับสัญญาว่าจ้างในการขุดเจาะ จาก Carigali-Triton Operating Company Sdn. Bhd., Amerada Hess (Indonesia-Pangkah) Ltd., Chevron Indonesia Co., Pearl Oil (Thailand) Ltd., และ Chevron Thailand Exploration and Production Ltd. จนถึงปี 2552

คู่แข่ง

สัญญาว่าจ้างในการขุดเจาะได้รับมาจากการประมูลหรือจากการเจรจา ระยะเวลาของสัญญาก็แตกต่างกันขึ้นอยู่กับพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ สภาพธรณีวิทยาที่จะต้องขุดเจาะ อุปกรณ์และการบริการ สภาพพื้นที่ที่จะขุดเจาะ และระยะเวลาการทำงานที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ

คู่แข่งหลักของกลุ่มธุรกิจให้บริการเรือขุดเจาะ คือบริษัทที่ให้บริการเรือขุดเจาะที่อยู่ในภูมิภาคและจากทั่วโลกจำนวน 5 บริษัท และรวมถึงบริษัท Seadrill จำกัด และ บริษัท Pride International จำกัดซึ่งเป็นสองบริษัทใหญ่จากจำนวน 3 บริษัทใหญ่ของโลก สำหรับ บริษัท Seadrill จำกัด ซึ่งผู้ถือหุ้นใหญ่คือ บริษัท Smedvig ASA จำกัด และ บริษัท Odjell Invest จำกัด ซึ่งมีเรือขุดเจาะจำนวน 34 ลำ และ บริษัท Pride International จำกัด เป็นเจ้าของเรือจำนวน 277 ลำ ซึ่งปฏิบัติงานทั้งนอกชายฝั่งและบนฝั่งมากกว่า 25 ประเทศ

ราคานั้นเป็นปัจจัยในอันดับต้นๆ ในการที่ตัดสินใจเลือกผู้รับงานขุดเจาะ ปัจจัยอื่นๆ เช่น เรือขุดเจาะที่พร้อมใช้งาน ประวัติการทำงานที่ปลอดภัย ชื่อเสียงด้านคุณภาพ ประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ และประสิทธิภาพและคุณภาพของอุปกรณ์

ตลาดเรือขุดเจาะ

ชื่อบริษัทที่เป็นเจ้าของเรือ	จำนวนเรือที่เป็นเจ้าของ	จำนวนเรือที่กำลังสร้าง	รวม
SeaDrill Ltd.	11	3	14
KCA Deutag	4	0	4
Mermaid Drilling	2	0	2
Pride	3	0	3
Others	2	0	2

ที่มา : rigzone.com, ข้อมูลจากบริษัทต่างๆและจาก บริษัท เมอร์เมด คริลลิ่ง จำกัด

ในปี 2549 บริษัท เมอร์เมด คริลลิ่ง จำกัด สามารถทำรายได้ร้อยละ 39.54 ให้แก่รายได้รวมของบริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด

งานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ

บริษัท เมอร์เมด ออฟ شور เซอร์วิส จำกัด มีเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำที่ทำงานโดยใช้ยานสำรวจใต้น้ำที่บังคับโดยใช้รีโมท (ROV) 4 ลำ และเรือที่เข้ามาเพิ่มเติมอีก 1 ลำ บริษัท เมอร์เมด ออฟ شور เซอร์วิส จำกัด มีนักประดาน้ำ และนักสำรวจใต้น้ำมากกว่า 150 คน ในปี 2549 บริษัท เมอร์เมด ออฟ شور เซอร์วิส จำกัด ได้รับการว่าจ้างมากกว่า 150 โครงการ

การให้บริการวิศวกรรมโยธาใต้ทะเลรวมถึง การตรวจสอบ การซ่อม การซ่อมบำรุง ให้กับแท่นขุดเจาะที่อยู่นอกชายฝั่ง สิ่งก่อสร้างใต้น้ำ และเรือเพื่อให้ได้คุณภาพตามเกณฑ์ของสถาบันจัดชั้นเรือ ส่วนงานบริการด้านอื่น ได้แก่ งานวิศวกรรมของโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ เช่น การติดตั้งแท่นขุดเจาะน้ำมัน การวางท่อ การวางสายเคเบิลใต้ทะเล การยึดแท่นขุดเจาะให้แข็งแรงขึ้นและการปรับปรุงแท่นขุดเจาะโดยใช้เทคนิคต่างๆ รวมถึงงานเชื่อมใต้ทะเล

บริษัท เมอร์เมด ออฟ شور เซอร์วิส จำกัด ยังให้บริการในการทดสอบใต้ทะเลที่ไม่ทำลายสภาพแวดล้อม ซึ่งรวมถึงการทดสอบความแข็งแรงของตัวเรือและโครงสร้าง และส่วนที่สึกหรอเพื่อจะบำรุงซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยอย่างเหมาะสม และการซ่อมแซมท่อและโครงสร้างของเรือที่เสียหายในกรณีฉุกเฉินหรือเร่งด่วน

ในปี 2542 เมอร์เมด ได้ก่อสร้างศูนย์ฝึกการดำน้ำ การตรวจสอบ และการเชื่อม โดยได้รับความร่วมมือกับสถาบัน Welding Institute (“TWI”) จากประเทศอังกฤษ ในปีเดียวกัน เมอร์เมด ได้จัดตั้งบริษัทย่อยขึ้นใหม่คือ บริษัท เจริญ ไทย ออฟชอร์ จำกัด เพื่อให้บริการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในงานวิศวกรรมนอกชายฝั่ง โดยมีเรือ 3 ลำคือ นิโก้ สงขลา นิโก้ กรุงเทพ และ นิโก้ สัตหีบ ซึ่งซื้อในปี 2542 และปี 2544 ซึ่งในเวลาต่อมาบริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิส เซส จำกัด เริ่มเข้ามาทำหน้าที่ในการให้บริการเรือขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในงานวิศวกรรมนอกชายฝั่งด้วย ทำให้ บริษัท เจริญ ไทย ออฟชอร์ จำกัด ลดปริมาณเรือลง โดยขายเรือนิโก้ สงขลา และเรือนิโก้ สัตหีบ ออกไปในปี 2549 และมีแผนที่จะขายเรือลำสุดท้ายในไม่ช้า

บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิส เซส จำกัด ได้รับอนุมัติจากสถาบันจัดชั้นเรือหลักๆ และนอกจากนี้ ยังเป็นสมาชิกของสถาบัน International Marine Contractors’ Association (“IMCA”) ด้วย

กองเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ

กองเรือของ บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิส เซส จำกัด ประกอบด้วยเรือที่ให้บริการและสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ 4 ลำ ระบบควบคุมอุปกรณ์ดำน้ำลึกแบบเคลื่อนที่ได้ 1 เครื่อง และระบบควบคุมยานสำรวจใต้น้ำ 6 เครื่อง ซึ่งกองเรือของบริษัทจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติไทยและบริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิส เซส จำกัด เป็นเจ้าของโดยตรง นอกจากนี้บริษัทฯ ยังเช่าเรือมาเพิ่มเติมอีก 1 ลำ เรือที่ให้บริการและสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำเป็นเรือที่มีอุปกรณ์พิเศษเฉพาะที่จะให้บริการสนับสนุนนักประดาน้ำ ระบบควบคุมยานสำรวจใต้น้ำ และอุปกรณ์พิเศษเฉพาะเรือ

รายชื่อกองเรือที่ให้บริการนอกชายฝั่ง

ชื่อเรือ	คำอธิบาย	ปีที่สร้าง (พ.ศ.)	สัญชาติ	การจัดอันดับ ชั้นเรือ	ความยาว (เมตร)	ห้องพัก (จำนวนคน)	ระบบควบคุม ตำแหน่งเรือ
เมอร์เมด คอมมานเดอร์	เป็นเรือให้บริการและสนับสนุน การตรวจสอบซ่อมแซม ก่อสร้าง ได้น้ำโดยระบบควบคุมการดำน้ำ ลึก (Saturation Systems)	2530	ไทย	DNV	90	96	DP 2
เมอร์เมด เพอร์ฟอรมเมอร์	เป็นเรือให้บริการด้านการสำรวจ และตรวจสอบโครงสร้างได้น้ำของ แท่นขุดเจาะน้ำมัน โดยมีระบบ ควบคุมการดำน้ำ แบบ AIR Diving และระบบควบคุมการปฏิบัติงาน และขนถ่ายส่งน้ำมัน	2525	ไทย	DNV	49	30	4-point
เมอร์เมด เรสปอนเดอร์	เป็นเรือให้บริการในด้านการ ตรวจสอบและซ่อมแซมโครงสร้าง ได้น้ำและแท่นขุดเจาะน้ำมัน โดย ใช้ภาพควบคุมการดำน้ำแบบ AIR Diving และ Mix Gas Diving	2526	ไทย	ABS	56	58	4-point
เมอร์เมด ซัพพอร์ตเตอร์	เป็นเรือให้บริการในด้านการ ตรวจสอบและซ่อมแซมโครงสร้าง ได้น้ำและแท่นขุดเจาะน้ำมัน โดย ใช้ภาพควบคุมการดำน้ำแบบ AIR Diving และ Mix Gas Diving	2525	ไทย	DNV	39	26	Anchor
ทิมสยาม (1)	เป็นเรือที่ให้บริการด้านการ ก่อสร้างโครงสร้างได้น้ำของแท่น ขุดเจาะน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ โดย ใช้อุปกรณ์บังคับตำแหน่งเรือ อัตโนมัติ เชื่อมต่อสัญญาณ ดาวเทียมและอุปกรณ์ควบคุมการ ดำน้ำลึก (Saturation Systems)	2545	จาไมก้า	DNV	90	142	DP 2

หมายเหตุ: (1) เป็นเรือที่เข้ามาโดยบริษัท เมอร์เมด ออฟฟอร์ เซอร์วิสส์ จำกัด

สิทธิประโยชน์ - บัตรส่งเสริมการลงทุน

บริษัทเรือของกลุ่มบริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ณ 30 กันยายน 2549 มีดังนี้คือ

ชื่อบริษัท	ชื่อเรือ	เลขที่บัตรส่งเสริม	วันที่อนุมัติบัตรส่งเสริม	ระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษี (ปี)
บริษัท เมอร์เมด ออฟฟอว์ เซอร์วิสเซส จำกัด	Mermaid Supporter	1547(2)/2546	24 ก.ย. 46	8
	Mermaid Responder	1845(4)/2548	15 ก.ย. 48	8
	Mermaid Commander	1845(4)/2548	15 ก.ย. 48	8
	Mermaid Performer	1845(4)/2548	15 ก.ย. 48	8
บริษัท เอ็มทีอาร์ – 1 จำกัด	MTR – 1	1100(2)/2549	29 ธ.ค. 48	8
บริษัท เอ็มทีอาร์ – 2 จำกัด	MTR – 2	1101(2)/2549	29 ธ.ค. 48	8

สิทธิและผลประโยชน์ที่ได้รับ

1. ให้คนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือ หรือผู้ชำนาญการที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรตามมาตรา 25 เข้ามาในราชอาณาจักรได้
2. ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ ตามมาตรา 28
3. ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับจากการส่งเสริมมีกำหนดเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ ตามมาตรา 31
4. ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริม ซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามมาตรา 31 ไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ตามมาตรา 34
5. ให้ได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกราชอาณาจักรเป็นเงินตราต่างประเทศได้ ตามมาตรา 37

เงื่อนไขที่สำคัญ

บริษัทต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่สำคัญที่กำหนดไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุนดังนี้

1. ต้องไม่ใช้หรือไม่ยินยอมให้ช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการ ซึ่งเป็นคนต่างด้าวที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับอนุญาตให้นำเข้ามาภายในประเทศ เพื่อประโยชน์แก่กิจการไปประกอบอาชีพหรือปฏิบัติหน้าที่อื่นใดนอกเหนือขอบเขตหน้าที่ของตำแหน่งที่ได้รับอนุมัติ
2. จะต้องใช้เครื่องจักรที่ได้รับอนุมัติให้ยกเว้น หรือลดหย่อนอากรขาเข้าเฉพาะในกิจการตามบัตรส่งเสริม

3. จะต้องไม่จ้าง จ้างนาย โอน ให้เช่า หรือยินยอมให้บุคคลอื่นใช้เครื่องจักรที่ได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรขาเข้า

3.1 ในกรณีผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับอนุญาตให้จ้างเครื่องจักร หากมีการฟ้องร้องบังคับจ้างเครื่องจักร ต้องแจ้งให้สำนักงานทราบภายใน 15 วันนับจากวันที่ศาลประทับฟ้อง และหากผู้รับจ้างไม่อาจชำระภาษีอากรเครื่องจักรที่บังคับจ้างได้ครบถ้วนตามมาตรา 42 แห่ง พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2520 ผู้ได้รับการส่งเสริมต้องรับผิดชอบในการชำระภาษีอากรเครื่องจักรจนครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร

3.2 ในกรณีที่ได้รับอนุญาตให้โอนเครื่องจักรไปเพื่อทำสัญญาเช่าแบบลิสซิงหรือทำสัญญาเช่าซื้อ ผู้ได้รับการส่งเสริมต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการที่สำนักงานกำหนด

4. ต้องยื่นยันผลการดำเนินการตามโครงการต่อสำนักงานเมื่อครบ 6 เดือน 1 ปี และ 2 ปี

5. จะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จ พร้อมทั้งจะเปิดดำเนินการได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกิน 36 เดือนนับแต่วันที่ออกบัตรส่งเสริมการลงทุน

6. จะต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระเต็มมูลค่าหุ้นแล้วดังนี้คือ

ชื่อบริษัท	เลขที่บัตรส่งเสริม	ทุนจดทะเบียน
บริษัท เมอร์เมด ออฟฟิศ เซอร์วิส จำกัด	1547(2)/2546	ไม่น้อยกว่า 34 ล้านบาท
บริษัท เมอร์เมด ออฟฟิศ เซอร์วิส จำกัด	1845(4)/2548	ไม่น้อยกว่า 550 ล้านบาท
บริษัท เอ็มทีอาร์ – 1 จำกัด	1100(2)/2549	ไม่น้อยกว่า 215 ล้านบาท
บริษัท เอ็มทีอาร์ – 2 จำกัด	1101(2)/2549	ไม่น้อยกว่า 350 ล้านบาท

7. ต้องมีบุคคลสัญชาติไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน

8. จะต้องดำเนินการตามสาระสำคัญของโครงการที่ได้รับการส่งเสริมดังนี้คือ

8.1 ชนิดการบริการ : บริการตรวจสอบโครงสร้างและอุปกรณ์ได้น้ำและตรวจสอบมลภาวะของน้ำทะเล (สำหรับบัตรเลขที่ 1547(2)/2546 และ 1845(4)/2548)

ชนิดการบริการ : ขนส่งทางเรือ
(สำหรับบัตรเลขที่ 1100(2)/2549 และ 1101(2)/2549)

8.2 ขนาดของกิจการ:

8.2.1 บริการตรวจสอบโครงสร้างและอุปกรณ์ได้น้ำและตรวจสอบมลภาวะของน้ำทะเล ปีละประมาณ 86 งาน/ปี สำหรับบัตรเลขที่ 1547(2)/2546

8.2.2 บริการตรวจสอบโครงสร้างและอุปกรณ์ได้น้ำและตรวจสอบมลภาวะของน้ำทะเล ปีละประมาณ 40 งาน/ปี สำหรับบัตรเลขที่ 1845(4)/2548

8.2.3 มีเรือบรรทุก จำนวน 1 ลำ สำหรับบัตรเลขที่ 1100(2)/2549

มีเรือบรรทุก จำนวน 1 ลำ สำหรับบัตรเลขที่ 1101(2)/2549

- 8.3 จะต้องมีการลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนไม่น้อยกว่า 1 ล้านบาท
9. จะต้องจัดทำบัญชีรายรับ - รายจ่ายสำหรับกิจการที่ได้รับการส่งเสริมแยกต่างหากจากกิจการส่วนอื่น
10. เรือที่จัดซื้อต้องเป็นเรือที่ได้รับการจัดชั้นเรือ (Class) ไว้กับสถาบันจัดชั้นเรือ (Classification Society) ที่เชื่อถือได้
11. เรือที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทยก่อนเปิดดำเนินการ

ปัจจุบันบริษัทเดินเรือของกลุ่มบริษัทเมอร์เมดมารีไทม์ ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว และได้ดำเนินการให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

ลูกค้า

จากปริมาณงานโครงการต่างๆ ที่บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเชส จำกัด ได้รับมา ทำให้บริษัทฯ มีลูกค้าจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทสำรวจและผลิตก๊าซธรรมชาติและน้ำมันรายใหญ่ๆ บริษัทงานบริการนอกชายฝั่งและขุดเจาะ บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง งานติดตั้ง งานวิศวกรรมโยธานอกชายฝั่ง ในปี 2549 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างงานของ บริษัท บีพี ออยล์ (ประเทศไทย) จำกัด, บริษัท เชฟรอน ออฟชอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เอ็กซอนโมบิล คอร์ปอเรชั่น MODEC, Tanker Pacific, บริษัท มิตรพิบัติ เฮฟวี่ อินดัสทรีส์, CUEL, Saipem และ Technip.

คู่แข่ง

บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเชส จำกัด ได้พัฒนามาเป็นลำดับจนกลายเป็นบริษัทที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียที่ดำเนินธุรกิจด้านวิศวกรรมโยธาได้น้ำ บริษัทอื่นๆ ที่ดำเนินธุรกิจคล้ายคลึงกันอาจแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มด้วยกันกล่าวคือ (1) บริษัทข้ามชาติที่เป็นบริษัทของยุโรปหรืออเมริกาซึ่งไม่เน้นการทำธุรกิจในเอเชีย เช่น Helix Energy Solutions Group Inc. และ Global Marine Systems Ltd. และ Subsea 7 และ (2) บริษัทเอกชนขนาดเล็กซึ่งมีข้อจำกัดในด้านเงินทุน ความสามารถของพนักงาน และผลงานของบริษัทในอดีต ซึ่งอาจจะเป็นอุปสรรคต่อการเติบโตของบริษัทเหล่านั้น ซึ่งได้แก่ Hallin marine Subsea International Plc และ Sarku Engineering Services Sdn. Bhd.

3.2.2 ภาวะตลาดธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง

อุปสงค์ของงานบริการนอกชายฝั่งมาจากปริมาณการลงทุนในการสำรวจพัฒนา และผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ โดยปริมาณการลงทุนขึ้นอยู่กับกระแสเงินสด และรายได้ของบริษัทผู้ผลิตน้ำมัน จำนวนพื้นที่ที่สามารถเข้าไปสำรวจและพัฒนา รวมทั้งราคาน้ำมัน และก๊าซธรรมชาติในปัจจุบัน และราคาในอนาคตซึ่งจะเป็นตัวบ่งชี้มูลค่าของการลงทุนในการสำรวจ

ธุรกิจการให้บริการนอกชายฝั่งเป็นธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงไปตามวัฏจักรของธุรกิจ ผลจากความแข็งแกร่งของเศรษฐกิจโลก และความต้องการใช้น้ำมันที่สูงขึ้น ทำให้ตลาดงานบริการนอกชายฝั่งเติบโตได้ดีในช่วงระหว่างปี 2538-2540 ในขณะที่วิกฤตการณ์การเงินในเอเชียและราคาน้ำมันที่ทรุดต่ำลงในช่วง 2541 – 2542 ทำให้มีธุรกิจบริการนอกชายฝั่งชะลอตัวลงในช่วงปี 2541 – 2543 และในช่วงครึ่งหลังของปี 2547 และ 2548 อุปสงค์ของการใช้น้ำมันสูงขึ้นอย่างมากทำให้อุปสงค์ของงานบริการนอกชายฝั่งสูงขึ้นตามไปด้วย

ความสามารถในการผลิต

มีการคาดการณ์ว่า ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอดช่วง 2 ปีที่ผ่านมาอาจจะชะลอตัวลง และอาจลดต่ำลงมาถึงแม้จะลดลงในระดับที่ไม่ต่ำมาก รวมทั้งอีกหลายปัจจัยที่มีผลกระทบต่อราคาน้ำมันในตลาดโลกเช่นเดียวกับในปี 2548 เช่น การผลิตน้ำมันสำรองลดลง และความต้องการใช้น้ำมันทั่วโลกเพิ่มสูงขึ้น จะยังคงมีผลกระทบต่อภาวะราคาน้ำมันในปี 2549 และ 2550 เช่นกัน

อุปสงค์การใช้น้ำมันของโลกคาดว่าจะเพิ่มขึ้นจาก 1.2 ล้านบาร์เรลต่อวัน ในปี 2548 เป็น 1.6 ล้านบาร์เรลต่อวันในปี 2549 เนื่องจากการคาดการณ์ว่าความต้องการใช้น้ำมันของประเทศสหรัฐอเมริกาจะเพิ่มขึ้นจากเดิมที่ถดถอยไปในปี 2548 โดยจะมีความต้องการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นเป็น 410,000 บาร์เรลต่อวัน และความต้องการใช้น้ำมันของโลกในปี 2551 คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 1.9 ล้านบาร์เรลต่อวัน โดยมาจากประเทศที่กำลังพัฒนาในทวีปเอเชีย (ยกเว้นประเทศจีน) การลดเงินอุดหนุนในบางประเทศเช่น อินโดนีเซีย และประเทศไทยทำให้ความต้องการใช้น้ำมันลดน้อยลง ความต้องการในการใช้น้ำมันของประเทศจีนคาดว่าจะเพิ่มขึ้นตามทิศทางที่คาดการณ์ไว้ในแต่ละปีโดยรวม ซึ่งจะอยู่ที่ประมาณ 500,000 บาร์เรลต่อวัน

ความต้องการใช้น้ำมันเพิ่มมากขึ้นทุกปีตั้งแต่ปี 2514 เป็นต้นมา ยกเว้นช่วงปี 2522 ถึง 2525 การที่ความต้องการใช้น้ำมันที่เพิ่มมากขึ้น ผนวกกับการเติบโตในด้านกำลังการผลิตน้ำมันไม่ได้ทัดเทียมกับการเติบโตของความต้องการ ทำให้ปริมาณน้ำมันสำรองของโลกลดลง ยิ่งไปกว่านั้นกำลังการผลิตน้ำมันในหลายๆ แห่งมีแนวโน้มว่าจะถึงขีดสูงสุดในอีก 2-3 ปีข้างหน้าและจะเริ่มลดลง อย่างไรก็ตามผลกระทบจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นในปีที่แล้วยังคงทำให้ภาวะการผลิตน้ำมันมีความไม่แน่นอน

เนื่องจากราคาก๊าซธรรมชาติยังคงสูงและอากาศในฤดูร้อนในปี 2549 นั้นมีอุณหภูมิไม่ร้อนเหมือนปี 2548 ดังนั้นความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติในปี 2549 จะยังคงใกล้เคียงกับปี 2548 และอาจจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 ในปี 2550 ความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับการผลิตกระแสไฟฟ้านั้นคาดว่าจะชะลอตัวลงอยู่ที่ร้อยละ 4.7 ในปี 2549 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.4 ในปี 2550

กำลังการผลิตน้ำมันสำรองของโลกนั้นคาดว่าจะเพิ่มขึ้นระหว่างปี 2549 และ 2550 เนื่องจากจะมีปริมาณน้ำมันที่เข้ามาในตลาดโลกจากกลุ่มผู้ผลิตน้ำมันที่อยู่นอกกลุ่มโอเปกและในกลุ่มโอเปกเพิ่มขึ้น การเพิ่มขึ้นของปริมาณน้ำมันในตลาดโลกจะทำให้ลดปัญหาเรื่องการขาดแคลนน้ำมันในตลาดโลกได้บ้าง และทำให้บรรเทาภาวะการขึ้นราคาน้ำมันไม่ให้รุนแรงเหมือนช่วงสองปีที่ผ่านมา กลุ่มผู้ผลิตน้ำมันที่อยู่นอกกลุ่มโอเปกซึ่งผลิตน้ำมันเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 800,000 บาร์เรลต่อวันในปี 2538 ถึง 2548 นั้นคาดว่าจะสามารถผลิตได้ถึง 900,000 บาร์เรลต่อวันในปี 2549 และ 1.7 ล้านบาร์เรลต่อวันในปี 2550

มีการคาดการณ์ว่าปริมาณน้ำมันจากกลุ่มผู้ผลิตน้ำมันที่อยู่นอกกลุ่มโอเปกนั้นจะเพิ่มขึ้นจากปี 2549 และ 2550 แม้ว่า พื้นที่ผลิตน้ำมันในกลุ่มประเทศในแถบทะเลเหนือเม็กซิโก ตะวันออกกลาง และรัสเซีย จะลดลงอย่างต่อเนื่อง สำหรับกลุ่มประเทศในแถบทะเลสาบแคสเปียน ประเทศแคนาดา ประเทศแองโกลา รัสเซีย บราซิล และเม็กซิโก คาดว่าจะมีปริมาณน้ำมันที่ผลิตได้เพิ่มขึ้น 100,000 - 200,000 บาร์เรลต่อวัน โครงการใหญ่ๆ ที่เกิดขึ้นในประเทศดังกล่าวในปี 2550 จะทำให้เพิ่มปริมาณการผลิตน้ำมันในกลุ่มประเทศดังกล่าว อาทิ ประเทศในแถบทะเลสาบแคสเปียนจะเพิ่มกำลังการผลิตเกือบ 400,000 บาร์เรลต่อวัน ประเทศบราซิล และแคนาดามากกว่า 200,000 บาร์เรลต่อวัน

การลงทุนในการสำรวจและพัฒนา

ที่ผ่านมาบริษัทน้ำมันมีความลังเลที่จะลงทุนในการสำรวจและผลิตน้ำมัน เนื่องจากในอดีตจนถึงปี 2546 ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นเกิดจากความสำเร็จของกลุ่มประเทศโอเปกในการควบคุมการผลิตน้ำมัน ไม่ใช่การเพิ่มขึ้นของความต้องการใช้น้ำมันอย่างแท้จริง จนกระทั่งเมื่อไม่นานมานี้สถานการณ์ได้เปลี่ยนไป ความต้องการใช้น้ำมันได้เพิ่มสูงมากขึ้น ประกอบกับความสามารถในการผลิตน้ำมันของทั่วโลกที่เกินความต้องการอยู่เพียงร้อยละ 1 จึงคาดว่าจะต้องมีการสำรวจและการผลิตน้ำมันเพิ่มมากยิ่งขึ้น

โดยส่วนใหญ่ราคาน้ำมันดิบถูกกำหนดโดยความสมดุลระหว่างความต้องการใช้น้ำมัน และปริมาณน้ำมัน บวกกับการผลิตน้ำมันจากกลุ่มโอเปกและประเทศนอกกลุ่มโอเปก ระหว่างปี 2546 - 2553 ราคาน้ำมันดิบคาดว่าจะลดลงเนื่องจากหลุมน้ำมันที่ค้นพบใหม่ได้ถูกพัฒนาให้สามารถผลิตน้ำมันในอ่าวเม็กซิโก และแอฟริกาตะวันตก ประเทศแคนาดาค้นพบการผลิตน้ำมันจากทรายอมทราย ประเทศในกลุ่มโอเปกและรัสเซียต่างก็เพิ่มกำลังการผลิต การคาดการณ์ของราคาน้ำมันในระยะเวลาอันใกล้ยังมีความไม่แน่นอนสูง

อย่างไรก็ตามการเมืองในประเทศที่ส่งออกน้ำมันหลายประเทศยังไม่มีเสถียรภาพ การหยุดการผลิตน้ำมันอันเนื่องมาจากปัญหาทางการเมืองสามารถเปลี่ยนภาพรวมของอุปสงค์ และอุปทานของน้ำมันในตลาดโลกได้

การใช้จ่ายในด้านการลงทุนเพื่อสำรวจและผลิตน้ำมันทั่วโลกคาดว่าจะเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 10 ต่อปี จากนี้ต่อไปอีก 2-3 ปีข้างหน้า การคาดการณ์ดังกล่าวได้รับผลกระทบจากข้อมูลที่พิมพ์เผยแพร่เมื่อเร็วๆ นี้ เกี่ยวกับปริมาณน้ำมันดิบสำรองในการผลิตและสำรวจน้ำมันของบริษัทน้ำมันขนาดใหญ่หลายบริษัท (เช่น บริษัทเชลล์ ประกาศว่ามีน้ำมันดิบที่สามารถสูบขึ้นมาใช้ได้ลดลงจากประมาณการก่อนหน้านี้ถึงร้อยละ 20) และความแตกต่างระหว่างรายงานการสำรวจ และการผลิตจริงของบริษัทน้ำมัน เนื่องจากรายการเกี่ยวกับปริมาณน้ำมันที่สามารถจะสูบขึ้นมาใช้ได้นี้ จะรวมตัวเลขข้อมูลที่ปรับปรุงจากยอดที่ประเมินและเปิดเผยไว้ในครั้งก่อน ทำให้รายงานเหล่านี้สามารถลดการค้นพบแหล่งน้ำมันดิบที่ค้นพบขึ้นใหม่ได้

ภาพรวมของเรือขุดเจาะที่เคลื่อนที่ได้ (Overview Of Mobile Drilling Rigs)

กองเรือขุดเจาะเคลื่อนที่ได้ทั่วโลกมีทั้งหมด 592 ลำ เป็นเรือขุดเจาะชนิด Jack-up (ส่วนใหญ่สามารถขุดเจาะในน้ำลึกระหว่าง 150 – 300 ฟุต) จำนวน 390 ลำ เป็นเรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible 164 ลำและเรือขุดเจาะแบบ Drillships 38 ลำ ซึ่ง ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2549 มีเรือจำนวน 496 ลำที่อยู่ในระหว่างการให้บริการ อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือมีจำนวนร้อยละ 84 อย่างไรก็ตามอัตราการใช้ประโยชน์จากเรือขุดเจาะที่นำมาใช้ในทางการค้ามีตัวเลขใกล้เคียงร้อยละ 100 เนื่องจากเรือขุดเจาะจำนวน 29 ลำไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน ในขณะที่อีก 21 ลำอยู่ในอู่ต่อเรือเพื่อซ่อมปรับปรุงและกำลังถูกตรวจสอบเพื่อจัดลำดับชั้นเรือหรือกำลังอยู่ในระหว่างการเคลื่อนย้ายระหว่างสัญญาเจาะที่สิ้นสุดลงและสัญญาที่จะเริ่มต้นใหม่

อัตราการใช้กองเรือขุดเจาะ

ชนิดของเรือ	จำนวนเรือขุดเจาะที่สามารถปฏิบัติงาน	จำนวนเรือขุดเจาะที่ไม่สามารถปฏิบัติงาน	จำนวนเรือขุดเจาะที่อยู่ในอู่	Yard A	Yard B	จำนวนเรือขุดเจาะที่อยู่ในระหว่างปฏิบัติงาน	จำนวนเรือขุดเจาะที่อยู่ในระหว่างเคลื่อนย้าย	ร้อยละเรือขุดเจาะที่พร้อมปฏิบัติงานได้	ร้อยละเรือขุดเจาะที่มีสัญญาแล้ว	ร้อยละเรือขุดเจาะที่มีการใช้งาน
Semi-submersibles	132	2	10	10	5	5	164	99	89	80
Jack-ups	335	5	16	6	22	6	390	99	93	86
Drillships	29	0	2	5	2	0	38	100	94	76
Worldwide Fleet	496	7	28	21	29	11	592	99	92	84

ที่มา : ODS-Petrodata, World Rig Forecast, ตุลาคม 2549

Yard A = เรือขุดเจาะที่อยู่ในอู่ซ่อมเรืออย่างน้อย 6 เดือน และมีสัญญาว่าจ้างอยู่

Yard B = เรือขุดเจาะที่อยู่ในอู่เฉยๆหรือซ่อมบำรุงโดยไม่มีสัญญาว่าจ้าง

ODS-Petrodata ได้จัดทำประมาณการ 13 เดือน สำหรับเรือขุดเจาะที่เคลื่อนที่ได้ทั่วโลก ซึ่งแสดงตามตารางด้านล่างนี้

ประมาณการการใช้เรือขุดเจาะ

	ธ.ค. 2549	ม.ค. 2550	ก.พ. 2550	มี.ค. 2550	เม.ย. 2550	พ.ค. 2550	มิ.ย. 2550	ก.ค. 2550	ส.ค. 2550	ก.ย. 2550	ต.ค. 2550	พ.ย. 2550	ธ.ค. 2550	เฉลี่ย
ความต้องการในการใช้เรือ	535	548	557	574	591	599	616	619	617	611	617	615	612	598
จำนวนเรือที่มีในตลาด	595	598	597	600	601	604	607	608	609	610	612	614	617	606
จำนวนเรือที่พร้อมปฏิบัติงาน	564	567	568	572	576	580	582	586	586	587	590	591	592	581
สัดส่วนความต้องการต่อเรือในตลาด	90	92	93	96	98	99	101	102	101	100	101	100	99	99
สัดส่วนความต้องการต่อเรือที่พร้อมปฏิบัติงาน	95	97	98	100	103	103	106	106	105	104	104	104	103	103

ที่มา : ODS-Petrodata, World Rig Forecast, ตุลาคม 2549

การประมาณการความต้องการใช้เรือขุดเจาะจะประเมินจากการทำสัญญา และความต้องการใช้เรือขุดเจาะในอนาคต จากข้อมูลนี้ ODS-Petrodata เชื่อว่าความต้องการการใช้เรือขุดเจาะที่คาดว่าจะสูงกว่าจำนวนเรือขุดเจาะที่มีอยู่ในตลาดในระหว่าง 13 เดือนข้างหน้า ในสถานการณ์เช่นนี้ ถ้าไม่มีเรือขุดเจาะใหม่เข้ามาเพื่อตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้น ความต้องการใช้เรือขุดเจาะบางส่วนก็จะไม่ได้รับการตอบสนอง

ภาพรวมของเทคโนโลยีเรือขุดเจาะชนิดต่างๆ

เรือขุดเจาะแบบ Tender

เรือขุดเจาะชนิดนี้มีรูปร่างเป็นสี่เหลี่ยมคล้ายเรือลำเลียง สามารถผูกยึดกับแท่นขุดเจาะได้ บนเรือประกอบด้วยห้องพักอาศัยสำหรับลูกเรือ ถังเก็บโคลน บั้มสำหรับสูบลำโคลน ที่ใช้ประกอบการปฏิบัติงานขณะขุดเจาะ และเครื่องผลิตกระแสไฟฟ้า อุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงานขณะขุดเจาะจะถูกเคลื่อนย้ายไปที่แท่นขุดเจาะคือชุดปั้นจั่นที่ใช้ในการขุดเจาะ โครงสร้างที่ใช้เป็นฐานในการติดตั้งปั้นจั่นขุดเจาะ และอุปกรณ์รอกที่ใช้ยกหัวขุดเจาะและท่อเหล็กต่างๆ เรือขุดเจาะจะมีอุปกรณ์ที่ใช้ในการขุดเจาะพร้อมอยู่บนเรือ โดย

สามารถติดตั้งปั้นจั่นขุดเจาะบนแท่นขุดเจาะ โดยใช้ปั้นจั่นบนเรือช่วยในการติดตั้งได้จึงไม่จำเป็นต้องอาศัยเรือปั้นจั่นอื่นในการติดตั้งปั้นจั่นสำหรับขุดเจาะบนแท่นขุดเจาะ

เรือขุดเจาะแบบ Tender นี้ได้ถูกพัฒนาสำหรับการผลิตจากกลางแท่นขุดเจาะซึ่งให้บริการสำหรับบ่อขุดเจาะน้ำมันขนาดเล็ก เรือขุดเจาะชนิดนี้จะเคลื่อนย้ายไปปฏิบัติงานตามแท่นขุดเจาะได้โดยมีชุดอุปกรณ์ขุดเจาะพร้อมบนเรือ เรือขุดเจาะชนิดนี้สามารถนำมาประกอบแท่นและอุปกรณ์ขุดเจาะได้ด้วยตัวเองโดยใช้ปั้นจั่นบนเรือในการขนย้ายอุปกรณ์ต่างๆ ได้ เรือขุดเจาะแบบท้องแบนนั้น (tender barge) มีขนาดยาว 300 ฟุต กว้าง 80 ฟุต มีระวางบรรทุกประมาณ 4,500 ตัน และสามารถใช้ได้ในระดับความลึกที่บริเวณ 30 – 400 ฟุต มีที่พักให้ลูกเรือได้ประมาณ 100 คน

เรือขุดเจาะแบบ Jack-up

เรือขุดเจาะแบบ Jack-up สามารถเคลื่อนย้ายได้ตามพื้นที่ที่ต้องปฏิบัติงาน สามารถปฏิบัติงานขุดเจาะได้จากตัวเรือโดยตรง ประกอบไปด้วย ขา 3 ขา ที่ยื่นอยู่บนพื้นท้องทะเลเพื่อใช้ยกตัวเรือให้ลอยสูงจากระดับน้ำทะเลขณะปฏิบัติการขุดเจาะ และเมื่อต้องการย้ายตำแหน่งในการปฏิบัติงานจะกระทำได้โดยลดระดับเรือให้ลอยอยู่บนน้ำทะเล แล้วทำการเคลื่อนย้ายตัวเรือไปยังตำแหน่งที่ต้องการโดยอาศัยเรือที่ใช้ส่งกำลังบำรุงลากไป

เรือขุดเจาะแบบ Jack-up รุ่นใหม่มีลานสำหรับไว้เคลื่อนย้ายอุปกรณ์ขุดเจาะตามตำแหน่งที่ต่างๆ บนหลุมที่จะทำการขุดเจาะ โดยไม่ต้องย้ายการติดตั้งอุปกรณ์ขุดเจาะหรือตัวเรือ เรือขุดเจาะแบบ Ultra Premium Jack-up มีขีดความสามารถปฏิบัติงานได้ในที่น้ำทะเลลึกมากกว่า 300 ฟุต

เรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible

เรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible เป็นแท่นขุดเจาะที่ลอยอยู่บนน้ำมีระบบปรับระดับกินน้ำลึกของเรือเพื่อใช้ปฏิบัติการที่ระดับความลึกของน้ำทะเลต่างๆ ได้โดยใช้ถังถ่วงน้ำอับเฉาในการปรับแต่ง และเพื่อเป็นการช่วยลดผลกระทบจากคลื่นลมในทะเล และช่วยการทรงตัวของเรือให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งยังสามารถปรับระดับกินน้ำลึกให้เหลือเพียง 50-80 ฟุต ขณะที่ปฏิบัติการขุดเจาะตามบ่อต่างๆ ได้ เรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible สามารถติดตั้งอยู่กับที่ขณะปฏิบัติงานขุดเจาะโดยใช้การทิ้งสมอหลายๆ ตัวเพื่อยึดตัวเรือ หรือระบบคอมพิวเตอร์ปรับแต่งตำแหน่งเรือผ่านสัญญาณดาวเทียม (Dynamic Positioning) เรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible บางรุ่นมีเครื่องจักรที่ใช้ในการขับเคลื่อนตัวเองไปยังตำแหน่งใหม่ได้ ถึงแม้ว่าเรือขุดเจาะส่วนใหญ่ต้องอาศัยเรือส่งกำลังบำรุงในการลากจูง

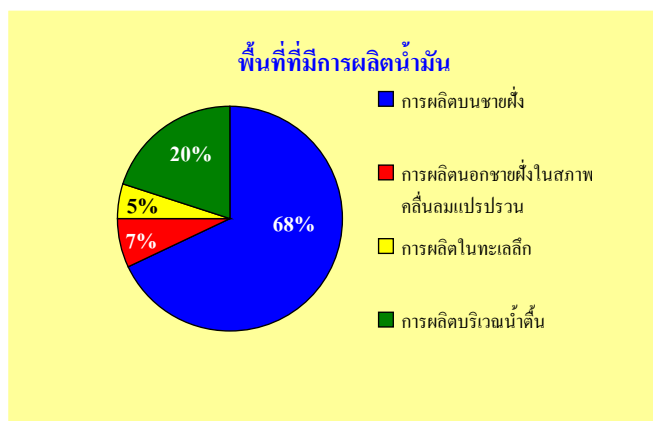
เรือขุดเจาะแบบ Drillships

เรือขุดเจาะแบบ Drillships เป็นเรือที่มีเครื่องจักรเคลื่อนตัวเอง รูปร่างคล้ายเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป สามารถเคลื่อนย้ายไปปฏิบัติงานในพื้นที่ต่างๆ ได้มากกว่าเรือขุดเจาะชนิดอื่นๆ การปฏิบัติงานขุดเจาะจะดำเนินการโดยผ่านจากช่องใต้ท้องเรือที่ออกแบบมาโดยเฉพาะ เรือแบบ Drillships จะมีขีดความสามารถในการปฏิบัติงานและบรรทุกน้ำหนักได้มากกว่าเรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible rigs และเหมาะสำหรับการขุดเจาะนอกชายฝั่งในและพื้นที่ห่างไกล เนื่องจากความสามารถในการบรรทุกน้ำหนักได้มากกว่าและความสามารถในการเคลื่อนย้าย การติดตั้งเรือขณะปฏิบัติงานขุดเจาะใช้วิธีการทั้งสมอหลายตัว หรือระบบคอมพิวเตอร์ปรับแต่งตำแหน่งที่เชื่อมอัดโนมิตีผ่านสัญญาณดาวเทียมเฉกเช่นเดียวกันกับเรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible

การปฏิบัติงานสำรวจ และขุดเจาะน้ำมัน และก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่ง จะกระจายไปตามภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก จึงทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายเรือขุดเจาะจากภูมิภาคหนึ่งไปยังอีกภูมิภาค แต่ค่าใช้จ่ายในการขนย้ายและจำนวนเรือที่ว่างอาจทำให้เกิดความไม่สมดุลของปริมาณเรือขุดเจาะ และความต้องการใช้เรือขุดเจาะในบางภูมิภาค แต่ความแตกต่างระหว่างภูมิภาคในจำนวนเรือขุดเจาะจะไม่มากนักเนื่องจากเรือขุดเจาะสามารถเคลื่อนย้ายได้

การขุดเจาะน้ำมันนอกชายฝั่งส่วนมากยังเป็นการขุดเจาะในบริเวณน้ำตื้น การขุดเจาะในสภาพแวดล้อมที่ยากลำบากยังมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 7 ของการขุดเจาะทั่วโลก ในขณะที่การขุดเจาะในน่านน้ำลึกมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 5

มีการสำรวจและผลิตแหล่งขุดเจาะในทะเลลึกในอัตราการเติบโตที่สูง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาเทคโนโลยี ที่ทำให้การสำรวจสามารถทำได้ในค่าใช้จ่ายที่เหมาะสม บริเวณที่มีความเป็นไปได้ในการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ได้แก่ แอฟริกาตะวันตก แถบทวีปอเมริกาใต้ (ประเทศบราซิล) แถบอ่าวเม็กซิโก แอตแลนติกเหนือ/ทะเลเหนือ ทะเลแบร์เรน เกาะเชคาลิน (ทางตอนเหนือของประเทศญี่ปุ่น) แคนาดาตะวันออก/กรีนแลนด์ และออสเตรเลีย



อัตราการสำรวจและการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซในทะเลลึกคาดว่าจะเติบโตอย่างมากในช่วง 2 - 3 ปีข้างหน้า โดยส่วนมากมาจากการสำรวจขุดเจาะในแหล่งที่ค้นพบมาแล้วก่อนหน้านี้ เนื่องจากการติดตั้งฐานการขุดเจาะใต้น้ำในสภาพภูมิอากาศที่แปรปรวนและเป็นบริเวณน้ำลึกใช้เวลานาน

ในช่วง 2 - 3 ปีที่ผ่านมา มีการพบทรัพยากรธรรมชาติจากใต้น้ำลึกเพิ่มมากขึ้นเป็นเท่าตัว มีการคาดการณ์ว่าปริมาณน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจากใต้น้ำจะเพิ่มจากปี 2547 เป็น 3 เท่าตัวในปี 2553 และสัดส่วนทรัพยากรที่ได้จากใต้น้ำลึกนี้คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 9 เป็นร้อยละ 21 ของทรัพยากรที่ได้จากการขุดเจาะนอกชายฝั่งทั้งหมด

ในทะเลน้ำลึกและทะเลที่มีระดับน้ำลึกปานกลาง ส่วนใหญ่แล้วจะใช้เรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible และเรือขุดเจาะแบบ Drillships คำว่า “น้ำลึก” หมายถึง ระดับความลึกของน้ำที่ 4,500 ฟุตไปจนถึง 10,000 ฟุตเป็นอย่างน้อย ส่วนคำว่า “น้ำลึกปานกลาง” หมายถึง ระดับความลึกของน้ำตั้งแต่ 300 ฟุตถึง 4,500 ฟุต ส่วนน้ำตื้น ก็จะหมายถึงระดับความลึกของน้ำจนถึง 300 ฟุต ซึ่งในระดับน้ำตื้นนี้ จะเป็นตลาดของเรือขุดเจาะแบบ Jack-up และเรือขุดเจาะแบบ Tender ซึ่งตลาดของเรือขุดเจาะทั้งสองแบบนี้มีบทบาทเพิ่มขึ้นกว่าตลาดของเรือขุดเจาะในสภาพน้ำลึก เนื่องจากเป็นระดับความลึกของน้ำที่สามารถเข้าไปปฏิบัติงานได้ง่ายกว่า

ภาพรวมของเรือขุดเจาะแบบ Tender

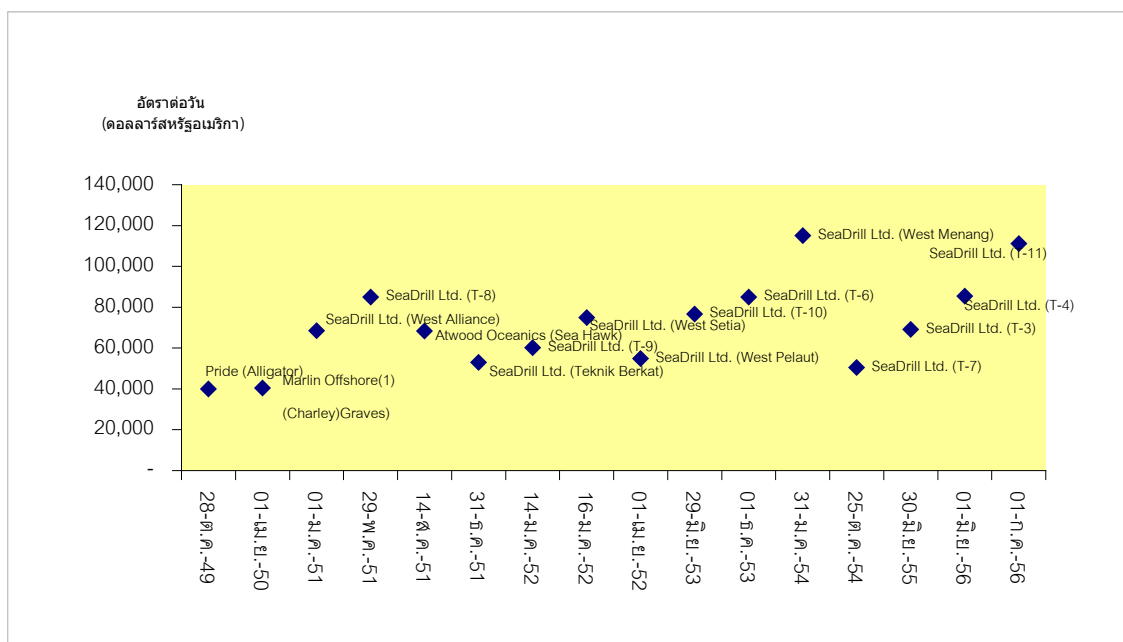
เรือขุดเจาะแบบ Tender เป็นตลาดเฉพาะกลุ่ม เนื่องจากมีเรือประเภทนี้อยู่เพียง 25 ลำทั่วโลก และไม่มีดัชนีวัดอุตสาหกรรมที่ติดตามอัตราค่าเช่าต่อวัน ยิ่งไปกว่านั้นสัญญาการว่าจ้างของเรือขุดเจาะแบบ Tender จะอยู่ระหว่าง 6 เดือน – 3 ปี ทำให้อัตราค่าเช่าผันผวนค่อนข้างมากขึ้นอยู่กับเวลาของการทำสัญญา

รายชื่อเรือขุดเจาะทั่วโลก

ชื่อเรือ	เจ้าของเรือ	ลูกค้า	ภูมิภาคที่ปฏิบัติงาน
1. Seahawk	Atwood Oceanics	Amerada Hess	แอฟริกาตะวันตก
2. Charley Graves	KCA Deutag	Chevron	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
3. Searex 9	KCA Deutag	ไม่มีข้อมูล	แอฟริกาตะวันตก
4. Searex 10	KCA Deutag	Cabinda Gulf (Chevron)	แอฟริกาตะวันตก
5. W. D. Kent	KCA Deutag	ไม่มีข้อมูล	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
6. MTR-1	Mermaid Drilling Ltd.	Amerada Hess	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
7. MTR-2	Mermaid Drilling Ltd.	Chevron	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
8. Al Baraka	Pride International Inc.	CNR	แอฟริกาตะวันตก
9. Alligator	Pride International Inc.	Cabinda Gulf (Chevron)	แอฟริกาตะวันตก
10. Barracuda	Pride International Inc.	ENI	แอฟริกาตะวันตก
11. Baruna I	PT Patra	ไม่มีข้อมูล	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
12. T-3	SeaDrill Ltd.	PTTEP	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
13. T-4	SeaDrill Ltd.	Chevron	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
14. T-6	SeaDrill Ltd.	Petrona Carigali	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
15. T-7	SeaDrill Ltd.	Chevron	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
16. T-8	SeaDrill Ltd.	Total	แอฟริกาตะวันตก
17. T-9	SeaDrill Ltd.	ExxonMobil	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
18. T-10	SeaDrill Ltd.	ไม่มีข้อมูล	อยู่ในระหว่างการต่อเรือ
19. T-11	SeaDrill Ltd.	ไม่มีข้อมูล	อยู่ในระหว่างการต่อเรือ
20. Teknik Berkat	SeaDrill Ltd.	Petronas Carigali	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
21. West Alliance	SeaDrill Ltd.	Shell	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
22. West Berani	SeaDrill Ltd.	ไม่มีข้อมูล	อยู่ในระหว่างการต่อเรือ
23. West Menang	SeaDrill Ltd.	Total	แอฟริกาตะวันตก
24. West Pelaut	SeaDrill Ltd.	Shell	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
25. West Setia	SeaDrill Ltd.	Shell/Murphy	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ที่มา: rigzone.com and company data

สัญญาว่าจ้างของเรือขุดเจาะ



แต่กระนั้น โดยส่วนมากสัญญาเช่ารายวันในตลาดเรือขุดเจาะแบบ Tender นี้ จะเป็นไปตามอัตราค่าเช่าของเรือขุดเจาะแบบ Jack-up เนื่องจากเรือขุดเจาะทั้งสองชนิดให้บริการขุดเจาะในบริเวณน้ำตื้น อัตราค่าเช่าปัจจุบันของเรือขุดเจาะแบบ Tender อยู่ระหว่าง 50,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันถึง 120,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ขึ้นอยู่กับตำแหน่งและคุณสมบัติของเรือขุดเจาะ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อัตราค่าเช่าเฉลี่ยสำหรับเรือขุดเจาะแบบ Tender จะอยู่ที่ 85,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ซึ่งราคาเช่าจะต่ำกว่าราคาเช่าเรือแบบ Jack-up ที่อยู่ระหว่าง 180,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ถึง 240,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน

นับตั้งแต่ พ.ศ. 2538 บริษัทน้ำมันชั้นนำได้เริ่มวางแผนพัฒนาเรือขุดเจาะแบบ Jack-up ที่มาพร้อมกับขุดเจาะแท่นที่จะเป็นเรือขุดเจาะแบบ Tender สาเหตุนี้เนื่องจากราคาค่าเช่าต่อวันของเรือขุดเจาะแบบ Jack-up ที่ยังไม่ค่อยสูงนักในช่วงปี 2526 เป็นต้นมาและจากธรรมชาติของพื้นที่ที่กำลังพัฒนา อย่างไรก็ตามผู้ดำเนินการยังคงเก็บเรือขุดเจาะแบบ Tender ไว้ใช้ในพื้นที่ผลิตเดิม

ณ วันนี้ มีเรือขุดเจาะแบบ Jack-up ในตลาดโลกประมาณ 390 ลำ เปรียบเทียบกับ เรือขุดเจาะแบบ Tender ที่มีอยู่ 25 ลำ ทั่วโลก ซึ่งก็ทำให้ผู้ประกอบการมีทางเลือกมากขึ้นในเดือนตุลาคม 2549 การใช้ประโยชน์จากเรือขุดเจาะแบบ Jack-up ของภาคพื้นเอเชียแปซิฟิกอยู่ที่ร้อยละ 96

การใช้เรือขุดเจาะแบบ Tender จะทำให้บริษัทน้ำมันลดค่าใช้จ่ายได้ เนื่องจากเรือแบบนี้มีน้ำหนักติดตั้งที่เบากว่า และการติดตั้งไม่ซับซ้อน จึงทำให้การสร้างใช้เวลาสั้นและความเสี่ยงในข้อผิดพลาดของการสร้างลดน้อยลง นอกจากนี้ เนื่องจากมีการใช้เรือขุดเจาะแบบ Jack-up มากขึ้นและราคาค่าเช่าได้ปรับตัวขึ้น ทำให้ความต้องการการใช้เรือขุดเจาะแบบ Tender จะเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

ขณะที่เรือขุดเจาะแบบ Tender มีตลาดเฉพาะของมันเองในระดับความลึกของน้ำที่ซึ่งเรือขุดเจาะแบบ Jack-up ไม่สามารถทำได้ และราคาเช่าที่สูงทำให้เรือขุดเจาะแบบ Tender มีโอกาสที่จะได้ทำงานแบบเดียวกันแต่ในราคาค่าเช่าที่ต่ำกว่า

ภาพรวมของเรือขุดเจาะแบบ Jack-up

ตลาดเรือขุดเจาะแบบ Jack-up โดยแรกเริ่มนั้น มีศูนย์กลางที่อ่าวเม็กซิโก อย่างไรก็ตาม ในสองสามปีที่ผ่านมา เรือบางส่วนได้เคลื่อนย้ายจากภูมิภาคนี้ไปยังภูมิภาคอื่น เช่น ที่แปซิฟิกและตะวันออกกลาง

ในช่วงระหว่างการชะลอตัวทางเศรษฐกิจครั้งล่าสุด เรือขุดเจาะแบบ Jack-up มีอัตราการใช้ประโยชน์จากเรือค่อนข้างสูง เมื่อเทียบกับเรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible อย่างไรก็ตาม อัตรานี้เปลี่ยนแปลงไปตามที่ตั้งของตลาด

ใน 18 เดือนที่ผ่านมา มีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาเกิดขึ้นทั่วโลก เรือขุดเจาะแบบ Jack-up ที่สามารถขุดเจาะได้เกิน 300 ฟุต จะได้รับการว่าจ้างในอัตราค่าเช่ามากกว่า 150,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน ขณะที่เรือรุ่นใหม่ ๆ จะมีค่าเช่าอยู่ที่ 200,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน

อัตราค่าเช่าเรือขุดเจาะแบบ Jack-up

วันทำสัญญา	ชื่อเรือขุดเจาะ	ชนิดเรือขุดเจาะ	เจ้าของเรือ	สัญชาติ	อัตราค่าเช่าต่อวัน (ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)	ผู้รับเหมา	ระยะเวลา	วันเริ่มดำเนินการ
13 ก.ย.	Hank Boswell	Mlt 225-C Tarzan	Rowan	สหรัฐอเมริกา	165	Maritech Resources	180 วัน	ต.ค. 49
10 ก.ย.	Gsf High Island 7	Marathon L.T. 82-sd-C	Global Santa Fe	กาบอง	160	Total	17 เดือน	มี.ค. 50
10 ก.ย.	Trident 9	Modec 400c	Jvpc	เวียดนาม	200	Jvpc	1 ปี	ก.ย. 50
08 ก.ย.	202	Bethlehem Ju-200mc	Transocean	สหรัฐอเมริกา	125	Prime Offshore	90 วัน	ธ.ค. 49
07 ก.ย.	West Atlas	Kfels B Class	Seadrill	ออสเตรเลีย	262	Coogee Resources	2 ปี	ต.ค. 50

วันทำสัญญา	ชื่อเรือขุด เจาะ	ชนิดเรือขุด เจาะ	เจ้าของเรือ	สัญชาติ	อัตราค่าเช่าต่อ วัน (ดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา)	ผู้รับเหมา	ระยะเวลา	วันเริ่มดำเนินการ
30 ต.ค.	Scooter Yeargain	Mlt 225-C Tarzan	Rowan	ชาวดู อาร์เบีย	190	Saudi Aramco	4 ปี	มี.ค. 50
28 ต.ค.	West Janus	Ihc Gusto	Seadrill	ไทย	190	Pearl Oil	210 วัน	พ.ค. 50
17 ต.ค.	Pride Wisconsin	Marathon L.T. 84	Pride	เม็กซิโก	130	Petroleos Mexicanos	613 วัน	เม.ย. 50
08 ต.ค.	Ensco 68	Marathon L.T. 84	Ensco	สหรัฐอเมริกา	120	Chevron	21 วัน	ก.ย. 49
01 ต.ค.	Gsf Rig 136	F&G 780 Mod 2	Global Santa Fe	อินโดนีเซีย	162	Total	18 เดือน	ก.ย. 49
26 ก.ค.	Gsf Adriatic 08	Marathon L.T. 116-C	Global Santa Fe	ไนจีเรีย	188	Exxon Mobil	2 ปี	พ.ค. 50
17 ก.ค.	Noble Percy Johns	Friede & Goldm 780 M2	Noble Drilling	ไนจีเรีย	171	Exxon Mobil	2 ปี	เม.ย. 50
03 ก.ค.	West Larissa	Msc Cj50	Seadrill	อินโดนีเซีย	195	Premier	135 วัน	พ.ค. 50
30 มิ.ย.	D.R. Stewart	Marathon L.T. 116-C	Transocean	อิตาลี	168	Eni	3 ปี	เม.ย. 50

ที่มา : R.S. Platou

อัตราการใช้ที่เพิ่มขึ้นของเรือขุดเจาะแบบ Jack-up

อัตราการใช้เรือขุดเจาะแบบ Jack-up ที่สามารถขุดเจาะในระดับความลึกที่เกิน 300 ฟุตได้เพิ่มจากร้อยละ 85 ณ สิ้นปี 2547 เป็นเกือบร้อยละ 90-95 ในปัจจุบัน อย่างไรก็ตามในเวลานี้การเพิ่มขึ้นของอัตราการใช้เรือถูกจำกัดด้วยจำนวนเรือขุดเจาะหลายลำที่กำลังอยู่ในการซ่อมแซมจากความเสียหาย โดยพายุเฮอริเคนในอ่าวเม็กซิโกเมื่อปลายปีที่แล้ว จากรายงานของ ODS-Petrodata คาดว่ามีความต้องการใช้เรือขุดเจาะแบบ Jack-up เพิ่มขึ้นอีก 49 ลำในอีก 12 เดือนข้างหน้า ซึ่งทำให้คาดการณ์ได้ว่าจะขาดแคลนเรือขุดเจาะแบบนี้ในปีหน้า

กองเรือขุดเจาะแบบ Jack-up

กองเรือขุดเจาะแบบ Jack-up ที่มีอยู่ทั่วโลกมีอายุเฉลี่ย 24 ปี ดังนั้นกองเรือขุดเจาะแบบนี้จึงต้องการปรับปรุงและพัฒนาอีกมาก โดยมีเพียง 30 ลำ จาก 384 ลำ ที่ถูกสร้างขึ้นหลังจากปี 2536

เมื่อดูจากยอดการสั่งซื้อเรือขุดเจาะแบบ Jack-up ใหม่ในขณะนี้จะมีเรือขุดเจาะแบบ Jack-up จำนวน 61 ลำ ถูกส่งมอบในอีก 3 ปีและ 1 ปีครึ่งข้างหน้า เรือขุดเจาะแบบ Jack-up จำนวน 8 ลำ ในจำนวนที่กล่าวมานั้นถูกออกแบบ เพื่อให้สามารถทำงานได้ในสภาพแวดล้อมที่ยากลำบาก ซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายในการสร้างสูงขึ้นตามไปด้วย เรือที่ถูกออกแบบมาเป็นพิเศษเช่นนี้สามารถแข่งขันในตลาดแถบตะวันออกกลาง อินเดีย และตะวันออกเฉียงใต้ อย่างไรก็ตามความต้องการของตลาดในแถบเอเชียยังคงสูงอยู่ และคาดว่าจะยังคงไม่มีการโยกย้ายไปที่อื่น

ในขณะที่จำนวนการสั่งซื้อเรือขุดเจาะแบบ Jack-up ใหม่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นไปเรื่อยๆ ต่อจากนี้ กำลังการผลิตของอุตสาหกรรมที่มีอยู่ในขณะนี้ ต้องเผชิญกับการขาดแคลนเหล็กที่มีคุณภาพสำหรับการต่อเรือเป็นอุปสรรคต่อการต่อเรือเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามหากพิจารณาจากตัวเลขการเติบโตของความต้องการเรือขุดเจาะแบบ Jack-up ที่คาดการณ์ไว้ และอายุของกองเรือขุดเจาะแบบ Jack-up ทั่วโลกที่เพิ่มสูงขึ้น จำนวนที่เรือต่อใหม่ซึ่งจะแล้วเสร็จในอีก 3 ปี และ 1 ปีครึ่งต่อจากนี้ ถือเป็นจำนวนที่ไม่ได้สูงเลย ซึ่งเป็นเพียงร้อยละ 16 ของจำนวนกองเรือขุดเจาะแบบ Jack-up ในปัจจุบัน

เรือขุดเจาะแบบ Jack-up ที่กำลังสร้างใหม่

ชื่อเรือขุดเจาะ	วันส่งมอบ	ชนิดของเรือ	เจ้าของเรือ	บริษัทที่สร้าง	WD	ราคา
HANK BOSWELL	01/10/2549	LeT 225-C Tarzan	Rowan Co's	LeTourneau, Vicksburg	300	100
DEEP DRILLER 3	15/12/2549	KFELS Super B Class	Sinvest	Keppel FELS	350	126
AL KHOR	15/12/2549	KFELS Mod. 5B	Gulf Drilling Int'l	Keppel FELS	300	110
WILCRAFT	31/12/2549	KFELS B Class	Awilco Drilling	Keppel FELS	400	125
รวม ปี 2549		4 ลำ				
SOEHANAH	15/01/2550	BM Pac. Class 375	ApexIndo	PPL Shipyard	375	134
WILSUPERIOR	28/02/2550	BM Pac. Class 375	Awilco Drilling	PPL Shipyard	375	120
PV DRILLING 1	01/03/2550	KFELS Mod. 5B	PV Drilling	Keppel FELS	295	110
ENSCO 108	31/03/2550	KFELS Mod. 5B	ENSCO	Keppel FELS	400	117.2
PETROJACK 1	31/03/2550	BM Pac. Class 375	A.P. Møller-Mærsk	Jurong Shipyard	375	131
PANUCO	01/05/2550	LeT Super 116E	Perforadora Central	LeTourneau, Vicksburg	350	
OFFSHORE COURAGEOUS	15/05/2550	LeT Super 116-C	Scorpion Offshore	Keppel AmFELS	350	133
DEEP DRILLER 4	31/05/2550	BM Pac. Class 375	Sinvest	PPL Shipyard	350	119.6
DEEP DRILLER 5	31/05/2550	KFELS Super B Class	Sinvest	Keppel FELS	350	132.8
WEST PROSPERO	15/07/2550	KFELS B Class	SeaDrill	Keppel FELS	350	119.5
NOBLE ROGER LEWIS	01/08/2550	F&G JU-2000E	Noble Drilling	Dalian New Shipyard	400	156.4

ชื่อเรือขุดเจาะ	วันส่งมอบ	ชนิดของเรือ	เจ้าของเรือ	บริษัทที่สร้าง	WD	ราคา
J.P. BUSSELL	15/08/2550	LeT 225-C Tarzan	Rowan Co's	LeTourneau, Vicksburg	300	100
WEST ATLAS	15/09/2550	KFELS B Class	SeaDrill	Keppel FELS	400	128.8
OFFSHORE DEFENDER	15/10/2550	LeT Super 116-C	Scorpion Offshore	Keppel AmFELS	350	133
THULE ENERGY	15/11/2550	F&G Super Mod.2	Thule Drilling	QGM GROUP	300	126
WILBOSS	30/11/2550	KFELS B Class	Awilco Drilling	Keppel FELS	400	134
MAERSK JU 1	15/12/2550	MSC CJ50	A.P. Møller-Mærsk	Keppel FELS	350	153
WEST TRITON	15/12/2550	BM Pac. Class 375	SeaDrill	PPL Shipyard	375	129
GULF-5	31/12/2550	KFELS Mod. 5B	Gulf Drilling Int'l	Keppel FELS	300	130
COSL 942	31/12/2550	F&G JU-2000E	China Oilfield Services	Dalian New Shipyard	400	147
รวม ปี 2550 20 ลำ						
OCEAN SHIELD	01/01/2551	KFELS Super B Class	Diamond Offshore	Keppel FELS	350	150
PETROJACK 2	31/01/2551	BM Pac. Class 375	PetroJack	Jurong Shipyard	375	127.1
HAKURYU 10	15/02/2551	BM Pac. Class 375	Japan Drilling	PPL Shipyard	375	130
THULE FORCE	15/02/2551	F&G Super Mod.2	Thule Drilling	QGM Group	300	126
WILFORCE	28/02/2551	BM Pac. Class 375	Awilco Drilling	PPL Shipyard	375	144
OCEAN SCEPTER	01/03/2551	KFELS Super B Class	Diamond Offshore	Keppel AmFELS	350	150
NOBLE HANS DEUL	01/03/2551	F&G JU-2000E	Noble Drilling	Dalian New Shipyard	400	153.4
OFFSHORE RESOLUTE	15/03/2551	LeT Super 116-C	Scorpion Offshore	Keppel AmFELS	350	
WEST ARIEL	15/04/2551	KFELS B Class	SeaDrill	Keppel FELS	400	132
MAERSK JU 2	15/05/2551	MSC CJ50	A.P. Møller-Mærsk	Keppel FELS	350	153
ROWAN 240-C 1	01/06/2551	LeT 240-C	Rowan Co's	LeTourneau, Vicksburg	400	165
OFFSHORE VIGILANT	15/06/2551	LeT Super 116-C	Scorpion Offshore	Keppel AmFELS	350	
PETROJACK 3	30/06/2551	BM Pac. Class 375	A.P. Møller-Mærsk	Jurong Shipyard	350	131
WILSEEKER	30/06/2551	BM Pac. Class 375	Awilco Drilling	PPL Shipyard	375	132-140
ABAN JU 1	01/07/2551	BM Pac. Class 375	Aban Loyd Chiles	PPL Shipyard	375	175
DEEP DRILLER 6	31/08/2551	KFELS Super B Class	Sinvest	Keppel FELS	350	145
MOSVOLD JU 1	31/08/2551	F&G Super Mod.2	Mosvold Jackup	MIS Shipyard	300	143
ATWOOD AURORA	30/09/2551	LeT Super 116E	Atwood Oceanics	Keppel AmFELS	350	150-160
STANDARD JU 1	30/09/2551	MSC CJ46-X100-D	Standard Drilling	Labroy Marine Shipyard	350	146
MAERSK JU 3	15/11/2551	MSC CJ50	A.P. Møller-Mærsk	Keppel FELS	350	153
JINDAL JU 1	15/11/2551	KFELS B Class	Jindal Group	Keppel FELS	350	171
DEEP DRILLER 7	30/11/2551	KFELS Super B Class	Sinvest	Keppel FELS	350	139.6
OFFSHORE INTREPID	30/11/2551	LeT Super 116-C	Scorpion Offshore	Keppel AmFELS	350	143
PETROJACK 4	01/12/2551	BM Pac. Class 375	PetroJack	Jurong Shipyard	375	165.5

ชื่อเรือขุดเจาะ	วันส่งมอบ	ชนิดของเรือ	เจ้าของเรือ	บริษัทที่สร้าง	WD	ราคา
GESCO JU 2	31/12/2551	LeT Super 116E	Great Eastern Shipping	Bharati Shipyard	350	
JINDAL JU 2	31/12/2551	KFELS B Class	Jindal Group	Keppel FELS	350	184
MOSVOLD JU 2	31/12/2551	F&G Super Mod.2	Mosvold Jackup	MIS Shipyard	300	143
รวม ปี 2551 27 ลำ						
ROWAN 240-C 2	01/01/2552	LeT 240-C	Rowan Co's	LeTourneau, Vicksburg	400	165
MERCATOR JU 1	15/02/2552	KFELS B Class	Mercator Lines	Keppel FELS	350	180
DEEP DRILLER 8	28/02/2552	BM Pac. Class 375	Sinvest	PPL Shipyard	350	140.1
NOBLE SCOTT MARKS	31/03/2552	F&G JU-2000E	Noble Drilling	Dalian Shipb. Industry Co.	400	190
STANDARD JU 2	30/04/2552	MSC CJ46-X100-D	Standard Drilling	Labroy Marine Shipyard	350	146
WILSTRIKE	30/04/2552	KFELS B Class	Awilco Drilling	Keppel FELS	400	146
MAERSK JU 4	15/05/2552	MSC CJ50	A.P. Møller-Mærsk	Keppel FELS	350	153
STANDARD JU 3	30/06/2552	MSC CJ46-X100-D	Standard Drilling	Labroy Marine Shipyard	350	153.5
STANDARD JU 4	31/10/2552	MSC CJ46-X100-D	Standard Drilling	Labroy Marine Shipyard	350	153.5
GESCO JU 1	15/11/2552	KFELS B Class	Great Eastern Shipping	Keppel FELS	350	182
รวม ปี 2552 10 ลำ						
รวม ปี 2553 0						
รวมเรือที่กำลังก่อสร้าง 61						

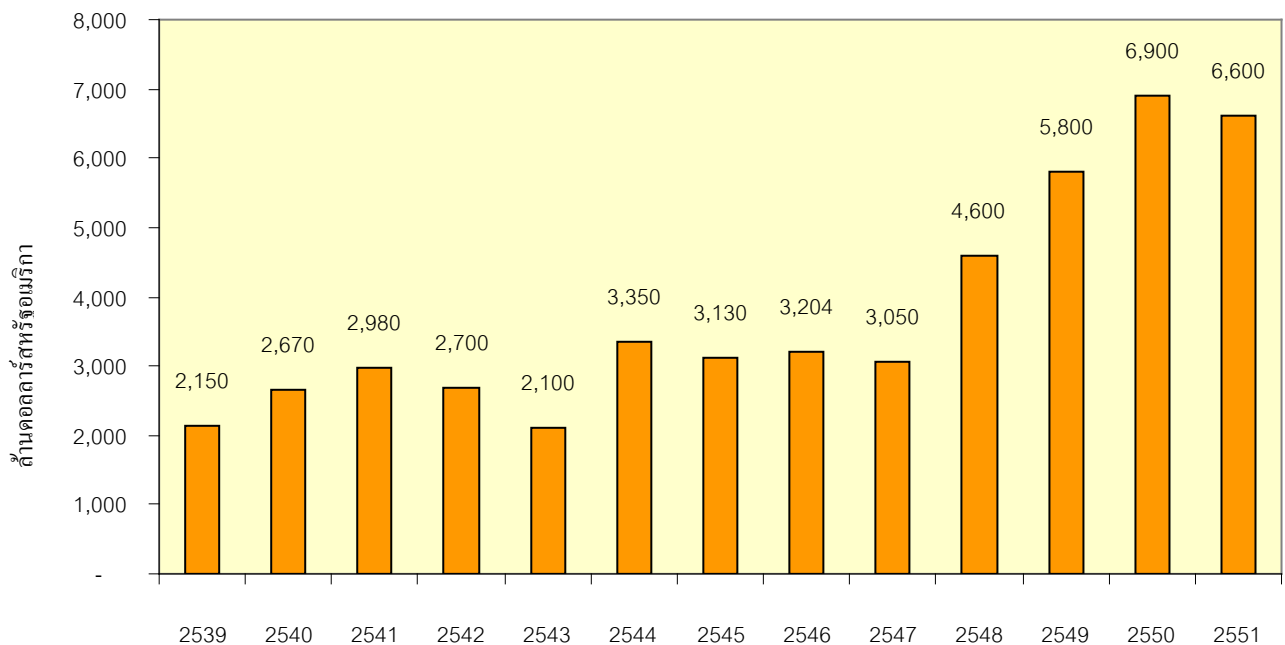
ที่มา : R.S. Platou

ภาพรวมตลาดธุรกิจการให้บริการได้ ทะเลน้ำ

เมื่อราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติสูงขึ้นจะผลักดันให้เกิดความต้องการขุดเจาะและผลิตน้ำมัน ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มของกิจกรรมการสำรวจแหล่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ และทำให้เกิดอุปสงค์ของการใช้บริการธุรกิจการให้บริการได้ ทะเลน้ำ ภายหลังจากช่วงปี 2533 – ต้นปี 2543 ซึ่งเป็นช่วงที่ราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติค่อนข้างต่ำ จึงมีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับธุรกิจน้ำมันและก๊าซธรรมชาติน้อยมาก แต่หลังจากผ่านพ้นช่วงเวลาดังกล่าวไปแล้ว นักวิเคราะห์ด้านพลังงานหลายคนคาดว่าอัตราการเติบโตทางธุรกิจบริการได้ ทะเลน้ำ จะยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องรวมทั้งในปี 2549 และระยะเวลาดังกล่าวต่อไป

กราฟแผนภูมิข้างล่างนี้แสดงถึงการคาดการณ์ของธุรกิจการให้บริการได้ทะเลน้ำทั่วโลก จากตัวเลขแสดงให้เห็นว่า ตลาดโดยรวมในปี 2543 ลดต่ำลง เนื่องจากราคาน้ำมันที่ต่ำในช่วงปี 2541-2542 และตลาดเริ่มปรับตัวขึ้นเล็กน้อยในปี 2544 ในช่วงปี 2545-2547 ตลาดอยู่ในภาวะทรงตัว ข้อมูลล่าสุดจาก Infield คาดว่าจำนวนบ่อน้ำมันได้ทะเลที่จะมีการดำเนินการขุดเจาะหรือทำการผลิตในช่วงปี 2549-2553 จะเพิ่มขึ้นประมาณ 90% จากจำนวนบ่อที่มีการดำเนินการขุดเจาะหรือผลิตในช่วงปี 2542-2546 โดยสรุปแล้วจากประมาณการของนิคยสาร Infield ยอดเงินลงทุนใช้จ่ายในธุรกิจบริการได้ทะเลน้ำจะเพิ่มขึ้นจาก 1.45 หมื่นล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ เป็นมากกว่า 2 หมื่นล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ในช่วงปี 2549-2551

ยอดเงินลงทุนธุรกิจการให้บริการได้น้ำทั่วโลก (ยกเว้นธุรกิจขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ)



ที่มา : Infield

การบริหารจัดการกองเรือ

บริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบและกำกับดูแลงานทั้งทางด้านการค้า ด้านเทคนิค และการวางแผนงานบริหารจัดการกองเรือ ไม่ว่าจะเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง เรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำ และเรือขุดเจาะ ปัจจุบันมีบุคลากรที่ทำงานประจำสำนักงานทั้งหมด 600 คน และบุคลากรที่ทำงานบนเรือจำนวน 1,300 คน

การบริหารจัดการด้านการค้า และการวางกลยุทธ์

บริษัทฯ บริหารนโยบายด้านการค้า และกลยุทธ์ของกองเรือบริษัทฯ ดังนี้

- บริหารให้กองเรือได้รับการว่าจ้างอยู่ตลอดเวลา และการรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับบรรดาบริษัทลูกค้า เนื่องด้วยคณะผู้บริหารของบริษัทฯ เป็นผู้ที่มีการประสบการณ์สูง ทำให้บริษัทฯ มีชื่อเสียงที่ดี ส่งผลให้บริษัทฯ มีช่องทางในการติดต่อลูกค้าที่ต้องการเช่าเหมาเรือได้มาก และทำให้อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือสูงด้วยเช่นกัน
- การซื้อและขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ เรือให้บริการนอกชายฝั่งและเรือขุดเจาะน้ำมัน สัมพันธภาพที่มีมายาวนานของคณะผู้บริหารกับบริษัทต่างๆ ในอุตสาหกรรมนี้ ทำให้บริษัทฯ มีเครือข่ายที่กว้างขวางมากครอบคลุมไปถึงนายหน้าซื้อขายเรือ และบริษัทเจ้าของเรือเอง ซึ่งทำให้บริษัทสามารถจัดหาซื้อเรือโดยอาศัยเครือข่ายเหล่านี้เป็นหลัก
- การจัดทำประกันภัยเรือ บริษัทฯ มีความสัมพันธ์ที่ดีและแน่นแฟ้นกับบริษัทประกันภัยเรือที่มีชื่อเสียงและเป็นบริษัทรับประกันภัยเรือรายใหญ่ๆ ทั่วโลก ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถรับประกันภัยเรือได้โดยเสียเบี้ยประกันภัยต่ำ นอกจากนี้การรับประกันภัยประเภทที่คุ้มครองความเสียหายและความรับผิดชอบต่อบุคคลใดๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของเรือ (protection and indemnity insurance) นั้น เป็นการประกันภัยที่บริษัทฯ ติดต่อดังตรงกับบริษัทประกันภัยโดยไม่ต้องผ่านนายหน้า ทำให้บริษัทฯ ไม่ต้องเสียค่านายหน้าในการทำประกันภัยชนิดดังกล่าว

การบริหารจัดการด้านเทคนิค

การบริหารจัดการด้านเทคนิคจะครอบคลุมการดูแลตรวจตราเรือแบบวันต่อวัน การบำรุงรักษาเรือ การดูแลให้เรือปฏิบัติตามข้อกำหนดของสมาคมจัดชั้นเรือ การจัดจ้างลูกเรือและเจ้าหน้าที่ประจำเรือที่มีประสบการณ์ การนำเรือเข้าซ่อมบำรุงและเข้าอู่แห้ง การจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์สิ้นเปลืองต่างๆ และการจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่ ทั้งนี้ในบางครั้งบริษัทฯ ได้ใช้บริการด้านเทคนิคจากวิศวกรของบริษัทผลิตอุปกรณ์ชิ้นส่วนอะไหล่ เพื่อนำมาใช้ในงานเทคนิคกับบุคลากรของบริษัทฯ เองด้วย

การปฏิบัติตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมถือเป็นเรื่องอันดับต้นๆ ในการปฏิบัติงาน จากการที่บริษัทฯ เน้นเรื่องคุณภาพในการให้บริการลูกค้า บริษัทฯ จึงเชื่อว่าการที่บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญในด้านคุณภาพและความปลอดภัยจะทำให้บริษัทฯ มีประวัติที่ดีกับลูกค้า โดยบริษัทฯ ได้ดูแล

จัดการในส่วนของความเสียหายที่เกิดจากการดำเนินงานอย่างจริงจังและมุ่งมั่นที่จะกำจัดเหตุการณ์ที่จะสร้างความไม่ปลอดภัยให้แก่กองเรือและบุคลากรของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดทำมาตรฐานตัวชี้วัดผลงาน (KPI) ซึ่งจะทำให้การติดตามผลการปฏิบัติงานรายวันเป็นไปอย่างสะดวก ลูกเรือของบริษัทฯ มีทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติที่ผ่านการคัดเลือกจากบุคลากรที่ทำงานประจำที่สำนักงาน ถึงแม้ว่าบริษัทฯ เน้นการจ้างแรงงานไทยเป็นหลักก็ตาม โดยปกติบริษัทฯ จะจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำเรือให้มากกว่าตามข้อกำหนดทั่วไป เพื่อดูแลรักษาเรือและซ่อมแซมเรือระหว่างใช้งาน ซึ่งจะทำให้สามารถลดระยะเวลาการนำเรือเข้าอู่แห้งได้

การบริหารจัดการด้านเทคนิคนี้จะดำเนินการตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะให้เรือมีการใช้งานไปจนถึงอายุที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้นบริษัทฯ จึงพยายามที่จะจัดหา ซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือบรรทุกสินค้าและเรือขุดเจาะให้ได้มาตรฐานเป็นอย่างดี เนื่องจากบริษัทฯ มองเห็นว่าเป็นวิธีที่ประหยัดที่สุดในการถนอมอายุการใช้งานของเรือ และโดยทั่วไปจะช่วยลดเวลาการที่เครื่องจักรเสียหายได้ ซึ่งในบางกรณี ทำให้เรือบางลำมีอายุการใช้งานที่นานขึ้นเนื่องจากการบำรุงและรักษาสภาพเรืออย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

ใบอนุญาตต่างๆ

รัฐบาล หรือหน่วยงานราชการหลายๆแห่งจะกำหนดให้บริษัทฯ ต้องมีใบอนุญาตประกาศนียบัตรใบรับรองประจำเรือทุกลำ ใบอนุญาต และใบรับรองต่างๆ ที่หน่วยงานเหล่านี้ต้องการจะขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย เช่น ประเภทสินค้าที่ขนส่ง น้ำหนักที่เรือไปจอดอยู่ อายุของเรือบรรทุกสินค้าหรือเรือขุดเจาะ เป็นต้น

กฎระเบียบและข้อบังคับของแต่ละประเทศมีผลบังคับอย่างชัดเจนต่อเจ้าของเรือ และการบริหารจัดการกองเรือบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ และกฎหมายรวมทั้งกฎระเบียบต่างๆ ในนานาประเทศที่เรือของบริษัทฯ วิ่งรับขนส่งสินค้า ซึ่งกฎระเบียบต่างๆ เหล่านี้บริษัทฯ ต้องนำมาใช้ในการบริหารจัดการกองเรือทั้งสิ้น

รัฐบาลหลายๆ แห่งและองค์กรเอกชนหลายแห่งมีข้อบังคับที่จะขอตรวจสอบ ทั้งที่เป็นแบบมีกำหนดการไว้ล่วงหน้าและไม่มีกำหนดการ องค์กรเอกชนนั้นรวมถึงเจ้าหน้าที่ของท่าเรือ (กรมการขนส่งทางน้ำ หรือเทียบเท่า) สมาคมจัดชั้นเรือ ผู้ประกอบการท่าเรือ องค์กรเหล่านี้จะออกข้อกำหนดให้บริษัทเรือต่างๆ ต้องได้มีเรือที่ได้รับการรับรอง มีใบอนุญาต หรือมีการจัดชั้นเรือ หากบริษัทฯ ไม่ได้ดำเนินการหรือไม่ได้รับการรับรอง หรือใบอนุญาต ตามข้อกำหนดจะทำให้บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น หรือทำให้เรือบรรทุกสินค้าหรือเรือขุดเจาะต้องหยุดการดำเนินงานชั่วคราว

บริษัทฯ คาดการณ์ว่าจากนี้ไป ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและคุณภาพของเรือที่สูงขึ้นจะทำให้บริษัท ประกันภัยเรือ ผู้เช่าเรือ ผู้ออกกฎระเบียบต่างๆ มีมาตรการที่เข้มงวดเกี่ยวกับความปลอดภัยและการ ตรวจสอบเรือมากขึ้น และอาจจะเป็นการเร่งการปลดระวางเรือที่มีอายุมากด้วย ดังนั้นกลยุทธ์ในการบริหาร กองเรือของบริษัทฯ จึงมุ่งเน้นไปทางด้านการบำรุงรักษาเรืออย่างมีคุณภาพ มาตรการรักษาความปลอดภัยใน การทำงานบนเรือ การฝึกอบรมลูกเรือและเจ้าหน้าที่ประจำเรืออย่างต่อเนื่อง และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ระหว่างประเทศ

องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organisation)

องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ หรือ IMO ได้ประกาศสนธิสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ที่ ก่อให้เกิดมลพิษจากน้ำมันในน้ำมันน้ำสากล หรือน้ำมันน้ำในอาณาเขต นอกจากนั้น IMO ยังได้บังคับใช้ ภาคนวทที่ 6 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ โดยมีมาตรการการป้องกัน มลภาวะที่มาจากควันทันพิษจากเรือมาบังคับใช้อีกในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2548 ซึ่งมีผลต่อการจำกัดปริมาณ การปล่อยก๊าซเสียที่มาจากเรือ อาทิ ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ และไนโตรเจนไดออกไซด์ การห้ามใช้สารที่มีส่วนผสม ที่ทำลายโอโซน รวมถึงการลดปริมาณส่วนผสมของสารซัลเฟอร์ในน้ำมันเชื้อเพลิงและการกำหนดพื้นที่น้ำ เสียซึ่งควบคุมปริมาณการปล่อยซัลเฟอร์ ทั้งนี้บริษัทฯ ขอเรียนให้ทราบว่ากองเรือของบริษัทฯ ได้ดำเนินการ จนผ่านเกณฑ์ทั้งหมดของภาคนวทที่ 6 ในสนธิสัญญานี้

การบริหารกองเรือของบริษัทฯ ยังต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขอีกประการหนึ่งขององค์กรทางทะเล ระหว่างประเทศ ได้แก่ ISM Code ซึ่ง เป็นประมวลกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการเพื่อความปลอดภัย ระหว่างประเทศ ซึ่งว่าด้วยความปลอดภัยจากการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษต่าง ๆ จากเรือ โดยระบุให้เจ้าของเรือทั้งหลายพัฒนาและรักษามาตรฐานในการทำงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ในขณะที่เดียวกันก็ต้องมีความปลอดภัยในการทำงานไปพร้อมๆ กัน เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐาน ISM Code ประกาศนียบัตรด้านการจัดการความปลอดภัยของบริษัทฯ จึงต้องมีการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ ตรวจสอบทั้งจากภายในบริษัทฯ และจากหน่วยงานภายนอกที่มาจากสถาบันจัดชั้นเรือต่างๆ กองเรือของ บริษัทฯ ได้รับประกาศนียบัตรรับรองมาตรฐานระบบ ISM Code

ระเบียบขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นรวมถึงอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความ ปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (“SOLAS”) และการแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญา SOLAS ก่อให้เกิดอนุสัญญาการ รักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (“ISPS”) ออกระเบียบเกี่ยวกับการสร้างเรือและ อุปกรณ์สำหรับเรือพาณิชย์และรวมถึงกฎต่างๆ สำหรับการปฏิบัติงานที่ปลอดภัย

อนุสัญญาการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (“ISPS”) นี้มีการนำมาใช้ในเดือนธันวาคม 2545 หลังจากที่มีการกังวลเรื่องการก่อการร้ายทั่วโลกที่มีเพิ่มขึ้น และมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2547 วัตถุประสงค์ของอนุสัญญาการรักษาความปลอดภัยสำหรับเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (“ISPS”) เป็นการกำหนดระบบความปลอดภัยทางทะเล โดยการตรวจสอบระบบรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ โดยจะต้องมีการพัฒนาแผนเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัย และมาตรการอื่นๆ เพื่อป้องกันการคุกคามต่างๆ

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (“SOLAS”) และระเบียบขององค์การทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ต่างๆ นั้น ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย อุปกรณ์การช่วยชีวิต และอื่นๆ ซึ่งบริษัทฯ ได้นำมาใช้ในการปฏิบัติงาน การไม่ปฏิบัติตามกฎขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศนั้น อาจเป็นเหตุให้บริษัทฯ มีภาระเพิ่มขึ้นในการจ่ายค่าปรับ รวมถึงการปฏิเสธไม่ให้เข้าไปยังท่าเรือบางแห่ง

การจัดชั้นเรือ การตรวจสอบและตรวจสอบสภาพ

ตัวเรือและเครื่องจักรของเรือบรรทุกสินค้า และเรือขุดเจาะทุกลำต้องถูกตรวจสอบ โดยสถาบันจัดชั้นเรือ ซึ่งสถาบันจัดชั้นเรือจะรับรองว่าเรือถูกสร้างและดูแลบำรุงรักษาตามกฎหมายของการจัดชั้นเรือ และปฏิบัติตามกฎและระเบียบของประเทศที่เรือได้จดทะเบียนไว้ ในบางครั้งลูกค้าเป็นคนที่กำหนดมาตรฐานเพิ่มเข้าไป ในกรณีนี้ลูกค้าจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในส่วนที่เพิ่ม

เรือบรรทุกสินค้าและเรือขุดเจาะแต่ละลำ จะถูกตรวจสอบโดยพนักงานตรวจสอบชั้นเป็นประจำทุกปี การตรวจสอบประจำปีในครั้งที่สองและสามจะละเอียดยิ่งขึ้น เรียกว่า การตรวจสอบระหว่างระยะเวลา 5 ปี (“Intermediate Survey”) ในการตรวจครั้งที่สี่และห้า การตรวจสอบจะยิ่งลงรายละเอียดมากยิ่งขึ้นไปอีก (“Special Survey”) ทั้งนี้รอบของการตรวจสอบจะเกิดขึ้นใหม่ทุกครั้งหลังจากเกิดการตรวจสอบระดับพิเศษ Special Survey

ในการตรวจสอบระหว่างระยะเวลา 5 ปี และในการตรวจสอบระดับพิเศษอาจจะทำให้เรือต้องเข้าอู่แห้ง เพื่อตรวจสอบส่วนที่อยู่ใต้ทะเลนอกเหนือจากการตรวจตัวเรือ และเครื่องจักรอย่างละเอียด นอกเหนือจากการตรวจเรือโดยสถาบันการจัดชั้นเรือ ก็ยังมีการตรวจสอบเรือโดยลูกค้า ซึ่งจะกำหนดเงื่อนไขไว้ก่อนที่จะเข้าเรือของบริษัทฯ การตรวจสอบปกติ (regular survey) เป็นการปฏิบัติกันโดยทั่วไปหากมีการเข้าเรือในระยะยาว

โดยปกติเรือของบริษัทฯ ก็ถูกตรวจสอบอยู่เป็นประจำโดยลูกเรือของบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้ดูแลบำรุงรักษาอยู่เป็นประจำ ช่างเทคนิคและผู้เชี่ยวชาญทางเทคนิคที่ประจำบนฝั่ง จะตรวจสอบเรือปีละสองครั้งเป็นอย่างน้อย หลังจากเสร็จสิ้นการตรวจสอบของบริษัทฯ ในแต่ละครั้งบริษัทฯ จะจัดทำแผน ปฏิบัติการ (action plans) เพื่อที่จะใส่รายการที่จะต้องมีการปรับปรุงลงไป

ผู้รับประกันภัยเรือส่วนใหญ่จะระบุเป็นเงื่อนไขในการประกันภัยว่า เรือบรรทุกสินค้าหรือเรือขุดเจาะจะต้องได้รับการรับรองจากสถาบันการจัดชั้นเรือ ซึ่งต้องเป็นสถาบันที่เป็นสมาชิกของสถาบันการจัดอันดับชั้นเรือนานาชาติ หรือ IACS

ความเสี่ยงจากการสูญเสียและการประกันภัย

ในการประกอบธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองระหว่างประเทศทางทะเล หรือเรือขุดเจาะ บริษัทฯ อาจต้องเผชิญความเสี่ยงที่เกิดจากเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง การชนกันของเรือ การสูญหายหรือเสียหายของสินค้าหรือทรัพย์สินต่างๆ การสะดุดหยุดลงของธุรกิจ นอกจากนี้ยังมีความเป็นไปได้ที่จะเกิดอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งรวมถึงน้ำมันเชื้อเพลิงรั่วลงทะเล ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม และความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการเป็นเจ้าของเรือและเป็นผู้ประกอบธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ

บริษัทฯ ได้ทำประกันภัยเกี่ยวกับเครื่องจักรและตัวเรือ การประกันภัยความเสี่ยงจากสงคราม การคุ้มครองความเสียหายและความรับผิดชอบต่อบุคคลใดๆ ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือ และครอบคลุมความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น ประกันตัวเรือและเครื่องจักรครอบคลุมความสูญเสียและความเสียหายที่จะเกิดกับตัวเรือได้ เช่น การชน การเกยตื้นและอากาศแปรปรวน ความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองของบริษัทฯ จะได้รับความคุ้มครองตามมูลค่ายุติธรรมเป็นอย่างน้อย โดยบริษัทฯ จะต้องรับผิดชอบความเสียหายส่วนต้นในวงเงินไม่เกินเป็นเงินจำนวน 100,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อลำต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้ง เรือเดินทะเลของบริษัทฯ จะทำประกันกับบริษัทผู้รับประกันภัยรายใหญ่หลายรายซึ่งได้รับการจัดอันดับอยู่ในระดับดีเยี่ยม

การประกันเพื่อคุ้มครองความเสียหายและความรับผิดชอบต่อบุคคลใด ๆ ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือ บริษัทฯ ทำประกันภัยด้านการคุ้มครองความเสียหายและความรับผิดชอบต่อบุคคลใด ๆ ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือนี้เป็นการประกันภัยกับชมรมพีแอนด์ไอ โดยคุ้มครองในส่วนความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นต่อบุคคลใดๆ ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือ รวมทั้งชดเชยค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอันเกิดจากการที่ ลูกเรือ ผู้โดยสาร และบุคคลที่สามได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ชีวิต ความสูญเสียหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้า ข้อพิพาทที่เกิดจากเรือชนกัน ความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของบุคคลที่สามมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน สารเคมีและขยะ การลากเรือและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเช่น การย้ายซากเรือ

เรือของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลใด ๆ ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือ สูงสุดถึง 2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ยกเว้นในกรณีมลพิษที่เกิดจากน้ำมันจะได้รับความคุ้มครอง 1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยบริษัทฯ จะต้องรับผิดชอบความเสียหายส่วนต้นในวงเงิน 10,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้ง

สมาชิกของชมรมพีแอนด์ไอทั้ง 13 แห่ง ซึ่งประกอบด้วยกลุ่มประเทศนานาชาติ มีส่วนการประกันประมาณร้อยละ 90 ของกองเรือโลก และได้มีการทำข้อตกลงร่วมกันที่จะทำประกันภัยต่อกันและกันในการกระจายความรับผิดชอบกันระหว่างสมาชิก ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นสมาชิกของชมรมพีแอนด์ไอ บริษัทฯ จึงต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันโดยอิงจากจำนวนประวัติการเรียกร้องสินไหมทดแทนของชมรมรวมทั้งของกลุ่มสมาชิกทั่วโลกด้วย ซึ่งเรือของบริษัทแต่ละลำได้ทำประกันภัยไว้กับกลุ่มสมาชิกเหล่านี้ บริษัทฯ ได้ทำประกันภัยที่ครอบคลุมความเสี่ยงจากสงคราม รวมถึงการปล้น และการก่อการร้าย แต่ไม่ครอบคลุมถึงการสูญเสียชีวิตได้อันเนื่องมาจากวันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือได้ (off-hire) หลังจากได้พิจารณาจากค่าใช้จ่ายที่ต้องสูญเสียชีวิตได้ เปรียบเทียบประวัติของวันที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเรือที่ผ่านมาจะไม่คุ้มกับการเพิ่มเบี้ยประกันภัยเฉพาะกรณีนี้ บริษัทฯ มั่นใจว่าชนิดของประกันภัยปัจจุบันนั้นเพียงพอที่จะป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ ที่อาจจะเกิดขึ้นในการดำเนินงานได้ บริษัทฯ ได้มีการตรวจสอบและประเมินค่าเบี้ยประกันภัยเป็นประจำทุกปีก่อนที่จะต่อสัญญาประกันภัย และจะมีการเปลี่ยนแปลงค่าเบี้ยประกันตามราคาประเมินของ ณ เวลานั้น เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ จะได้รับประโยชน์สูงสุดจากการคุ้มครองในการทำประกันภัยและค่าเบี้ยประกันที่จ่ายไป

3.3 การประกอบธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

กลุ่มบริษัทโทริเซน มีประวัติความเป็นมาเริ่มจากการเป็นผู้ให้บริการในอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีที่ประเทศฮ่องกง เมื่อร้อยกว่าปีก่อนหน้านี้ สำหรับในกรณีประเทศไทย บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) เริ่มให้บริการเป็นตัวแทนเรือในประเทศไทย เมื่อปี 2469 และขยายไปสู่ธุรกิจเดินเรือทะเลในส่วนธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือได้ขยายออกไปจนครอบคลุมธุรกิจหลายประเภท เช่น การขนถ่ายสินค้า นายหน้าเช่าเหมาเรือ การซ่อมบำรุงและดูแลเรือเดินทะเล การบริหารท่าเรือ

การเติบโตของธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือเป็นไปตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในการให้ธุรกิจที่จะจัดตั้งใหม่จะต้องเป็นธุรกิจที่จะประสานประโยชน์กับกลุ่มบริษัทอื่นๆ ของบริษัทฯ ด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ มีนโยบายจะขยายขอบเขตของธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ ซึ่งกลยุทธ์นี้จะเป็นการกระจายรายได้และผลกำไรของบริษัทฯ

3.3.1 ลักษณะบริการ

ธุรกิจตัวแทนเรือ

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซ์ซีส์ จำกัด (มหาชน) เป็นกลุ่มบริษัทตัวแทนเรือที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทยโดยเป็นตัวแทนเรือทุกประเภท ในประเทศไทยธุรกิจตัวแทนเรือในกลุ่มบริษัทโทริเซนจะดำเนินการโดยสามบริษัท คือ

1) บริษัท ไอเอสเอส โทริเซน เอเยนซ์ซีส์ จำกัด (บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซ์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 100) และมีจุดขายจากการเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายในกลุ่มบริษัทอินซ์เคป ซึ่งเป็นกลุ่มบริษัทตัวแทนเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก

2) บริษัท กัลฟ เอเจนซี่ คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัท โทริเซนไทย เอเยนซ์ซีส์ จำกัด (มหาชน) (ถือหุ้นร้อยละ 51) และ กัลฟ เอเจนซี่ (ถือหุ้นร้อยละ 49) ซึ่งเป็นบริษัทชั้นนำแห่งหนึ่งในโลกในด้านการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ ธุรกิจเดินเรือ และโลจิสติกส์

3) โทริเซน (อินโดไชน่า) เอส.เอ. (บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซ์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 50) เป็นอีกหนึ่งบริษัทที่ให้บริการด้านธุรกิจตัวแทนเรือในประเทศเวียดนามและกัมพูชา โดยมีประสบการณ์ในการดำเนินงานถึง 13 ปี และเป็นหนึ่งในบริษัทตัวแทนเรือที่ใหญ่ที่สุดในเมืองโฮจิมินห์ และในเขตพื้นที่วัง เต่า (Vung Tau) นอกจากนี้บริษัทฯ ยังเป็นตัวแทนให้กับกัลฟ เอเจนซี่ และบริษัทอินซ์เคป ในประเทศเวียดนามด้วย

ทั้งสามบริษัทให้บริการด้านธุรกิจตัวแทนเรือดังนี้ จัดหาท่าเรือให้เรือเทียบท่า ขนถ่ายสินค้าขึ้นลง จัดหาสินค้าลงเรือ เตรียมเสบียง เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำ ตลอดจนดูแลการซ่อมแซมเรือ สับเปลี่ยนลูกเรือ และอื่นๆ นอกจากนี้ บริษัท กัลฟ เอเจนซี่ คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด ยังมีความชำนาญในการให้บริการในการส่งกำลังบำรุง (โลจิสติกส์) ซึ่งครอบคลุมการกระจายสินค้าทั้งทางบกและทางอากาศ การรับส่งสินค้าจากต้นทางถึง ปลายทาง การเคลื่อนย้ายสินค้าและพัสดุระหว่างประเทศ

ธุรกิจการเป็นผู้ประสานงานให้กับบริษัทประกันภัย

บริษัท ไทยพีแอนด์ไอ เซอร์วิสেস อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ก่อตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยก่อนหน้านี้บริษัทนี้เป็นแผนกหนึ่งของบริษัท โทริเซนไทย เอเยนซ์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งปัจจุบันถือหุ้นร้อยละ 90 ในบริษัท ไทยพีแอนด์ไอ เซอร์วิสেস อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด บริษัทฯ ทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานให้กับบริษัทประกันภัยต่างประเทศที่อยู่ในชมรมพีแอนด์ไอ และบริษัทประกันภัย ในส่วนของตัวเรือและเครื่องจักร

บริษัทฯ ให้บริการครอบคลุมหลายอย่างสำหรับเรือที่เข้ามาเทียบท่าในประเทศไทย เช่น การสำรวจสินค้าเสียหาย โดยบริการด้วยความรวดเร็วแต่แม่นยำในการประเมิน การสำรวจความเสียหายของสินค้าหรือตัวเรือในกรณีที่เรือชนกัน การสำรวจความเสียหายของสิ่งติดตั้งและวัตถุที่ลอยน้ำได้ในทะเล การใกล้เคียงกรณีพิพาทและการเป็นตัวแทนในคดีความทางกฎหมาย

ทีมงานของบริษัทฯ ได้ทำหน้าที่อย่างเต็มกำลัง เพื่อให้ความช่วยเหลือทางด้านกฎหมายและเทคนิคสำหรับความเสียหายต่างๆ โดยมีการทบทวนอย่างถี่ถ้วน เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ กฎหมายของประเทศต่างๆ และข้อปฏิบัติตามกรรมธรรม์ ซึ่งส่งผลให้การเจรจาเรียกร้องค่าเสียหายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และหาข้อยุติได้อย่างรวดเร็วโดยมีมูลค่าความเสียหายที่เป็นธรรม

ธุรกิจขนถ่ายสินค้า

บริษัท ชิดลมขนส่งและบริการ จำกัด ซึ่ง บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นอยู่ทั้งหมด ให้บริการด้านการขนถ่ายสินค้าขึ้น/ลงเรือ บรรจุและขนส่งสินค้าไปยังเรือและผู้รับปลายทาง

ธุรกิจจัดหาอุปกรณ์บนเรือและบริการส่งกำลังบำรุง(โลจิสติกส์)

บริษัท ชิดลม มารีน เซอร์วิส แอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด ซึ่งบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นอยู่ทั้งหมด ให้บริการจัดหาอุปกรณ์ที่ใช้บนเรือ และบริการเกี่ยวกับการส่งกำลังบำรุง (โลจิสติกส์) รวมถึงการจัดหาวัสดุที่ใช้ในการดูแลสินค้าระหว่างขนส่ง เช่น ไม้รองค้ำสินค้า การจัดหาอุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้า การให้บริการตรวจนับสินค้า ให้บริการรถยกสินค้า การให้เจ้าหน้าที่จัดเก็บสินค้า รวมทั้งการบริหารและกระจายการส่งสินค้า

นายหน้าเช่าเหมาเรือ

บริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) (ถือหุ้นร้อยละ 51) และกลุ่มบริษัทเฟิร์นเลย์ ของประเทศนอร์เวย์ (ถือหุ้นร้อยละ 49) ซึ่งจัดเป็นหนึ่งในบริษัทนายหน้าเช่าเหมาเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก ดำเนินธุรกิจในการเป็นที่ปรึกษาเกี่ยวกับเรือบรรทุกสินค้าแห้ง เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกแก๊ส การซื้อและขายเรือ บริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด มีบริษัทย่อยคือ บริษัท พีที เฟิร์นเลย์ อินโดนีเซีย ซึ่งให้บริการในการเป็นนายหน้าเช่าเหมาเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองในประเทศอินโดนีเซีย

นอกเหนือจากจัดหาตลาดให้กับกองเรือโทริเซนแล้ว บริษัทฯ ยังดำเนินธุรกิจเป็นบริษัทนายหน้าเช่าเหมาเรือในตลาดที่มีการแข่งขันกันอย่างสูง โดยเป็นตัวกลางระหว่างเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือทั้งประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และทั่วโลก สินค้าส่วนใหญ่ที่บริษัทฯ จัดหาเพื่อบรรทุกลงเรือจะเป็นสินค้าประเภท ถ่านหิน ปูนซีเมนต์ เหล็กกล้า ปุ๋ย ข้าว และผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรชนิดอื่นๆ

กลุ่มบริษัทเฟรนด์ลี่ มีการออกรายงานประจำปีอาทิตย์ ประจำเดือน ประจำไตรมาส และประจำปี เพื่อให้ลูกค้าได้รับข้อมูลล่าสุดเกี่ยวกับพื้นที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ

การซ่อมบำรุงและดูแลเรือเดินทะเล

บริษัท ที.เอส.ซี.มาริไทม์ จำกัด ซึ่งบริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นอยู่ทั้งหมดเป็นบริษัทที่ได้รับใบรับรอง ISO 9001 จากลอร์ด รีจิสเตอร์ (Lloyds Register of Shipping) วัตถุประสงค์เมื่อเริ่มตั้งบริษัทฯ คือการให้บริการซ่อมบำรุงเรือเดินทะเลในกลุ่มบริษัทโทริเซนที่เข้ามาแวะจอดเทียบท่าในประเทศไทย ซึ่งได้มีการพัฒนาทักษะและความชำนาญในการซ่อมบำรุงเรือจนขยายไปสู่การให้บริการแก่เจ้าของเรือรายอื่นๆ ที่เข้ามาแวะจอดเทียบท่าในประเทศไทย ด้วย

การบริหารท่าเรือ

บริษัท ชาร์จา พอร์ต เซอร์วิส จำกัด เป็นการร่วมทุนระหว่างการทำเรือชาร์จา ในประเทศสหรัฐอเมริกาบริบทเอมิเรตส์ (ถือหุ้นร้อยละ 51) และ โทริเซน ชิปปิง เอฟ แชด อี (บริษัทย่อยของบริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 49) ได้รับสัมปทานในการขนถ่ายสินค้า การจัดการและเก็บรักษาสินค้า การส่งสินค้า การดูแลด้านการตลาดให้กับสินค้าทั่วไป สินค้าแห้งเทกอง และสินค้าแช่แข็งที่ทำเรือคาลิด ทำเรือฮัมริจาร์ และทำเรือชาร์จา คริก เป็นเวลา 10 ปี โดยสามารถต่อสัญญาได้ เมื่อครบกำหนด 10 ปี

บริษัทนี้ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อเดือนมิถุนายน 2545 โดยเป็นส่วนหนึ่งของโครงการแปรรูปท่าเรือรัฐวิสาหกิจเป็นท่าเรือเอกชน ทั้งนี้พนักงานทั้งหมดที่มีอยู่เดิมประมาณ 500 คนและอุปกรณ์ต่างๆ ในท่าเรือถูกโอนเข้ามายังบริษัทนี้ทั้งหมด

ท่าเรือคาลิดเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในบรรดาท่าเรือทั้งสามแห่งที่อยู่ภายใต้สัญญาสัมปทาน และตั้งอยู่ห่างจากคูไบไปทางใต้ประมาณ 16 กิโลเมตร ปัจจุบันท่าเรือทั้งสามแห่งให้บริการรับ-ส่งปริมาณสินค้ารวมกันได้มากกว่า 5 ล้านตันเมื่อปีที่ผ่านมา และมีศักยภาพในการเติบโตเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

การดำเนินธุรกิจอื่นๆ ในแถบประเทศตะวันออกกลาง

บริษัท โทริเซน ชิปปิง เอฟแซดอี ซึ่งบริษัท โทริเซนไทย เอเยนซ์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นอยู่ทั้งหมดได้ถูกก่อตั้งขึ้นเพื่อใช้เป็นสำนักงานภูมิภาคในแถบตะวันออกกลาง เพื่อสนับสนุนเรือประจำเส้นทางของบริษัทฯ ที่แวะไปยังสหรัฐอเมริกาสำหรับเอมิเรตส์และท่าเรืออื่นๆ ในคาบสมุทรอาระเบีย ซึ่งเป็นการประหยัดต้นทุนในการดำเนินการของเรือสินค้าของโทริเซนที่ขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคดังกล่าว

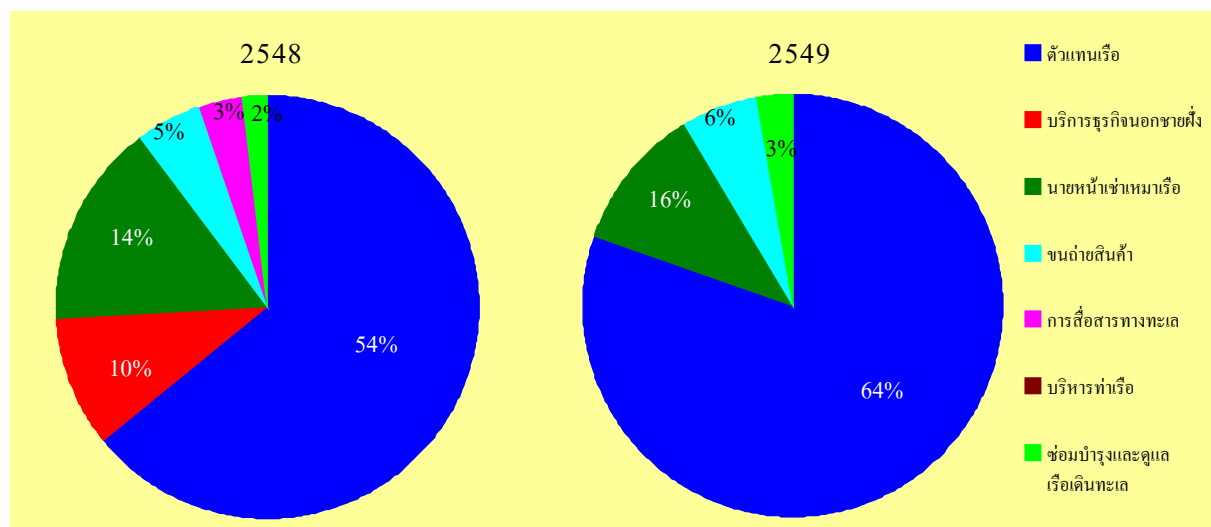
บริษัท โทริเซน ชิปปิง เอฟแซดอี ให้บริการเรือที่เข้าไปจอดเทียบท่าในประเทศสหรัฐอเมริกาสำหรับเอมิเรตส์มากกว่า 100 ลำต่อปี และติดต่อประสานงานในด้านการปฏิบัติการเรือกับท่าเรืออื่นๆ โดยมีตัวเลขของเรือที่บริษัทฯ ให้บริการไม่ต่างกัน บริษัทฯ มีความชำนาญทางด้านพิธีศุลกากร และให้บริการขนส่งสินค้ามากกว่า 2,500 รายการสำหรับผู้รับสินค้าในประเทศสหรัฐอเมริกาสำหรับเอมิเรตส์ โอมานและจุดหมายปลายทางที่อยู่ใกล้เคียง

3.3.2 การตลาดและภาวะการแข่งขันธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซ์ซีส์ จำกัด (มหาชน) มีประวัติความเป็นมาอันยาวนานในธุรกิจด้านการเดินเรือและได้มีการพัฒนาเครือข่ายการให้บริการอย่างต่อเนื่องจนถึงทุกวันนี้ ในปัจจุบันธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือของบริษัทฯ ประกอบไปด้วย การให้บริการด้านการขนถ่ายสินค้า การเป็นนายหน้าเช่าเหมาเรือ การซ่อมและดูแลบำรุงเรือเดินทะเล และการบริหารท่าเรือ

ในรอบปีบัญชี 2549 ส่วนแบ่งผลกำไรสุทธิที่ได้จากกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ คิดเป็นเงินจำนวน 142.31 ล้านบาท เทียบกับ 145.29 ล้านบาท ในรอบปีบัญชี 2548 ส่วนแบ่งกำไรสุทธิที่ลดลงร้อยละ 2.05 นี้ สาเหตุหลักมาจากบริษัทฯ มีผลกำไรต่ำกว่าที่ตั้งไว้ รวมทั้งมีค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น ส่วนแบ่งกำไรสุทธิของธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในรอบปีบัญชี 2549 และ 2548 แสดงไว้ในแผนภูมิหน้าถัดไป

ส่วนแบ่งกำไรสุทธิจากกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ



หมายเหตุ : ไม่นับผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน

บริษัทฯ ยังคงรักษาความเป็นผู้นำในธุรกิจตัวแทนเรือในประเทศไทย ทั้งนี้บริษัทฯ มีส่วนแบ่งในตลาดที่ค่อนข้างกระจุกกระจายและมีการแข่งขันกันค่อนข้างสูง ดังนั้นจึงไม่อาจคาดหวังว่าจะได้ส่วนแบ่งผลกำไรจากธุรกิจตัวแทนเรือเพิ่มขึ้นมากนักในอนาคต การลงทุนของบริษัทฯ ในบริษัท ไอเอสเอส โทริเซน เอเจนซีส์ จำกัด และบริษัท กัลฟ์ เอเจนซีส์ คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด ทำให้บริษัทฯ ครอบครองส่วนแบ่งทางการตลาดของธุรกิจตัวแทนเรือในประเทศไทยเกือบทั้งหมด ดังนั้นโอกาสในการขยายตัวของสัดส่วนทางการตลาดจึงค่อนข้างจำกัด ยกเว้นแต่จะมีเรือเข้ามาเทียบท่าในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ดังนั้นบริษัทฯ จึงมองหาโอกาสทางธุรกิจด้านอื่นๆ โดยเฉพาะด้านโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ คาดว่าปริมาณธุรกิจและส่วนแบ่งผลกำไรจากกลุ่มธุรกิจตัวแทนเรือจะเพิ่มขึ้นในอัตราปีละประมาณร้อยละ 5 ถึง 10 ในช่วง 2-3 ปีนี้

สำหรับผลการดำเนินงานของบริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด มีส่วนแบ่งผลกำไรสุทธิที่ให้กับบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) ในรอบปีบัญชี 2549 เท่ากับ 16.46 ล้านบาท เทียบกับ 22.74 ล้านบาทในรอบปีบัญชี 2548 สาเหตุที่ส่วนแบ่งกำไรสุทธิลดลง เนื่องจากบริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ขยายธุรกิจไปยังส่วนอื่นด้วย เช่น การซื้อและขายเรือเดินทะเลประเภท Panamax จากการที่บริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด มีการว่าจ้างนายหน้าเพิ่มขึ้น จึงคาดว่า บริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด จะยังมีแนวโน้มที่เติบโตอย่างต่อเนื่องในปีถัดๆ

บริษัท ชิดลม ขนส่งและบริการ จำกัด และ บริษัทชิดลม มารีน เซอร์วิสเชส แอนด์ ชัพพลายส์ จำกัด ได้ปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ทางธุรกิจเพื่อความมั่นคงของบริษัทฯ ในระยะยาว ทั้งนี้เนื่องจากธุรกิจการขนถ่ายสินค้ามีการแข่งขันสูงมากและจำนวนเรือที่เข้ามายังท่าเรือในประเทศไทยลดจำนวนลง บริษัทฯ จึงได้มุ่งเน้นไปยังการขายอุปกรณ์ และวัสดุสิ้นเปลืองสำหรับใช้บนเรือและธุรกิจรับฝากสินค้าในคลังสินค้า ในปี 2549 การขายอุปกรณ์และวัสดุสิ้นเปลืองสำหรับใช้บนเรือทำรายได้ร้อยละ 65.93 เปรียบเทียบกับร้อยละ 47.96 ในปี 2548 คลังสินค้าของบริษัทฯ มีสัญญาเช่าจากลูกค้าชั้นนำไว้เต็มแล้ว ซึ่งลูกค้าชั้นนำที่ใช้บริการในอันดับต้นๆ รวมถึง บริษัท สยามซีเมนต์ จำกัด บริษัท ดีเอสแอล จำกัด และบริษัท เอ็กเซล โลจิสติกส์ จำกัด

ถึงแม้ว่า บริษัท ชาร์จา พอร์ต เซอร์วิสเชส จำกัด จะให้ส่วนแบ่งผลกำไรในรอบปีบัญชี 2549 แก่บริษัทฯ ได้ไม่มากนักในปีนี้ แต่บริษัท ชาร์จา พอร์ต เซอร์วิสเชส จำกัด ก็มีแผนที่จะเพิ่มประสิทธิภาพของท่าเรือและอุปกรณ์ให้ดียิ่งขึ้น ในขณะที่ท่าเรือคาถิดมีการใช้ประโยชน์จนเกือบเต็มแล้ว การขยายท่าเรือฮัมริจห์ อาจเป็นหนทางสู่โอกาสในการลงทุนของบริษัทฯ ซึ่งการที่อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาคตะวันออกกลางเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงเป็นการเปิดโอกาสทางธุรกิจที่สำคัญในอนาคต นอกจากนี้เรื่องของบริษัทฯ ที่วิ่งแบบประจำเส้นทางไปยังตะวันออกกลางยังได้ประโยชน์จากบริษัทร่วมทุนดังกล่าว ถึงแม้ว่าผลประโยชน์เหล่านี้จะถูกบันทึกเป็นกำไรของกลุ่มบริษัทในธุรกิจเดินเรือก็ตาม และจากการที่ธุรกิจเดินเรือแบบประจำเส้นทางของบริษัทฯ ที่วิ่งไปตะวันออกกลางเติบโตมากในปีที่ผ่านมา ทำให้ บริษัท โทริเซน จิปปิง เอฟแซดอี ให้บริการขนถ่ายสินค้าในปริมาณมากขึ้นกว่าเดิม โดยส่วนแบ่งผลกำไรสุทธิจากธุรกิจนี้ในรอบปีบัญชี 2549 เพิ่มขึ้นร้อยละ 47.99 เป็น 69.11 ล้านบาท

จากทั้งหมดที่กล่าวมาข้างต้น บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) คาดว่าส่วนแบ่งผลกำไรจากธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือจะเติบโตไม่มากนักในรอบปีบัญชี 2550

4. การวิจัยและการพัฒนา

- ไม่มี -

5. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

5.1 สินทรัพย์

สินทรัพย์ของบริษัท โทริเซนไทย เอเจนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 สามารถแสดงรายละเอียดได้ดังนี้

ตารางแสดงสินทรัพย์ของบริษัท โทริเซนไทย เอเจนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
ณ 30 กันยายน 2549

สินทรัพย์	ที่ตั้ง	จำนวน	มูลค่าทุน (ล้านบาท)	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	ลักษณะ กรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
ที่ดิน	ชั้น 5, 7, 8, 10, 14, 15 อาคารอรรถกานต์ ซอย ชิดลม ถนนเพลินจิต ลุมพินี ปทุมวัน กทม. 10330	325.84 ตร.วา	78.01	78.01	เป็นเจ้าของ	ที่ดิน 268.27 ตร.วา ติดงานลงในวงเงิน รวม 170 ล้านบาท ส่วนที่เหลืออีก 57.57 ตร.วา ปลอดงาน
อาคารชุด สำนักงาน*	ชั้น 5, 7, 8, 10, 14, 15 (รวม 17 ยูนิต) อาคาร อรรถกานต์ ซอยชิดลม ถนนเพลินจิต ลุมพินี ปทุมวัน กทม. 10330	6,193 ตร.ม.	185.68	122.65	เป็นเจ้าของ	อาคารชุดจำนวน 14 ยูนิต ติดงานลงใน วงเงินรวม 170 ล้าน บาท ส่วนที่เหลืออีก 3 ยูนิต ปลอดงาน
เฟอร์นิเจอร์และ อุปกรณ์สำนักงาน	-	492	11.19	6.39	เป็นเจ้าของ	-
พาหนะ (รถยนต์)	-	3	8.43	3.55	เป็นเจ้าของ	-
รถยนต์และ อุปกรณ์ที่ใช้ใน การขนถ่าย สินค้าทางทะเล	-	-	-	-	-	-
ค่าปรับปรุงอาคาร	-	-	73.52	49.82	-	-

ตารางแสดงสินทรัพย์ของบริษัทย่อย ณ 30 กันยายน 2549

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	สินทรัพย์	ปีที่ซื้อ	อายุที่ใช้งานแล้ว (ปี)	มูลค่าทุน 30 ก.ย. 49 (ล้านบาท)	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
1.	บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด	ที่ดิน - ปั่นทอง	2546	3	24.72	27.72	ติดจำนองเงินกู้ระยะยาว, วงเงินเบิกเกินบัญชี, หนังสือค้ำประกัน รวมวงเงิน 230 ล้านบาท
2.	บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด	ที่ดิน - แหลมฉบัง	2544	5	10.41	10.41	ติดจำนองเงินเบิกเกินบัญชี และค้ำสัญญาใช้เงิน วงเงิน 30 ล้านบาท
3.	บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด	ที่ดิน - สงขลา	2543	6	6.33	6.33	ติดจำนองเงินกู้เบิกเกินบัญชี และหนังสือค้ำประกัน รวมวงเงิน 15 ล้านบาท
4.	บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด	อาคารสำนักงาน, โรงงาน A&B - ปั่นทอง	2548	1	135.42	127.34	ติดจำนองเงินกู้ระยะยาว, วงเงินเบิกเกินบัญชี, หนังสือค้ำประกัน รวมวงเงิน 230 ล้านบาท
5.	บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด	อาคารสำนักงาน, โรงงาน C ปั่นทอง	2548	1	53.70	51.53	ติดจำนองเงินกู้ระยะยาว, วงเงินเบิกเกินบัญชี, หนังสือค้ำประกัน รวมวงเงิน 230 ล้านบาท
6.	บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด	อาคารสำนักงาน – สงขลา 1	2543	6	4.99	3.50	ติดจำนองเงินกู้เบิกเกินบัญชี และหนังสือค้ำประกัน รวมวงเงิน 15 ล้านบาท
7.	บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด	อาคารสำนักงาน – สงขลา 2	2546	3	2.29	1.90	ติดจำนองเงินกู้เบิกเกินบัญชี และหนังสือค้ำประกัน รวมวงเงิน 15 ล้านบาท

หมายเหตุ : ที่ดินและอาคารของบริษัททั้งหมด ติดจำนองเงินกู้ระยะยาว, เงินเบิกเกินบัญชีและหนังสือค้ำประกัน รวมมูลค่าวงเงินจำนองทั้งสิ้น 505.4 ล้านบาท

5.2 สินทรัพย์ถาวรหลักของบริษัทย่อยที่ใช้ประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 กลุ่มธุรกิจเดินเรือเป็นเจ้าของเรือเดินทะเลจำนวน 45 ลำ เป็นเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปและเรือบรรทุกสินค้าเทกอง ดังมีรายละเอียดดังนี้

ลำดับ ที่	ชื่อบริษัท	ชื่อเรือ	ขนาดระวาง บรรทุก (DWT)	ปีที่ สร้างเรือ	อายุเรือที่ ใช้งานแล้ว (ปี)	มูลค่าทุน 30 ก.ย. 49 (ล้านบาท)	มูลค่า ตามบัญชี (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
1.	บ. ทอร์ นาวิกเตอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Navigator	20,358	2530	19.52	296.79	240.27	ติดจำนองเงินกู้
2.	บ. เฮอริส ชิปปิ้ง จก.	Hermes	15,240	2520	29.02	90.96	16.04	”
3.	บ. ทอร์ ทรานสปอร์ตอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Transporter	23,930	2529	20.16	196.94	135.15	”
4.	บ. ทอร์สตาร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Star	16,248	2528	20.87	144.80	58.47	”
5.	บ. ทอร์สกีปปเปอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Skipper	16,211	2529	19.92	116.47	55.03	”
6.	บ. ทอร์เซลเลอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Sailor	16,248	2529	20.54	133.64	58.46	”
7.	บ. ทอร์สกาย ชิปปิ้ง จก.	Thor Sky	16,225	2529	19.80	142.10	61.84	”
8.	บ. ทอร์ซัน ชิปปิ้ง จก.	Thor Sun	16,223	2529	20.25	142.72	64.18	”
9.	บ. ทอร์สปิริต ชิปปิ้ง จก.	Thor Spirit	16,248	2529	20.32	131.41	58.61	”
10.	บ. ทอร์ซี ชิปปิ้ง จก.	Thor Sea	16,248	2529	20.44	188.92	85.79	”
11.	บ. ทอร์ เมอร์เชนท์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Merchant	17,326	2525	23.93	82.71	55.88	”
12.	บ. ทอร์ มาริเนอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Mariner	17,298	2526	23.72	92.80	59.92	”
13.	บ.ทอร์ เมอร์คิวรี่ ชิปปิ้ง จก.	Thor Mercury	17,322	2527	22.26	92.15	65.79	”
14.	บ.ทอร์ มาสเตอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Master	17,298	2525	24.18	84.12	54.23	”
15.	บ. ทอร์ ออริคิด ชิปปิ้ง จก.	Thor Orchid	34,800	2528	21.02	216.05	125.33	”
16.	บ. ทอร์ กัปตัน ชิปปิ้ง จก.	Thor Captain	25,085	2526	23.43	175.18	83.23	”
17.	บ. ทอร์ ไพลอต ชิปปิ้ง จก.	Thor Pilot	33,400	2529	20.37	199.05	126.69	”
18.	บ. ทอร์ จัสมีน ชิปปิ้ง จก.	Thor Jasmine	36,633	2528	21.12	258.16	157.76	”
19.	บ. ทอร์ แชมเปียน ชิปปิ้ง จก.	Thor Champion	25,150	2525	23.85	163.88	75.37	”
20.	บ. ทอร์ โลตัส ชิปปิ้ง จก.	Thor Lotus	35,458	2528	21.63	270.31	156.94	”
21.	บ. ทอร์ คอมมานเดอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Commander	26,140	2527	22.43	221.91	125.75	”
22.	บ. ทอร์ เทรดเดอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Trader	24,126	2528	20.87	175.94	118.82	”
23.	บ. ทอร์ แทรเวลเลอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Traveller	24,126	2528	20.85	182.32	124.46	”
24.	บ. ทอร์ เวเนเจอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Venture	41,824	2529	20.31	313.05	203.07	”
25.	บ. ทอร์ นอติกา ชิปปิ้ง จก.	Thor Nautica	20,542	2531	17.82	331.06	276.84	”
26.	บ. ทอร์ คอนฟิเดนซ์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Confidence	24,900	2526	23.28	200.47	106.43	”
27.	บ. ทอร์ การ์เดียน ชิปปิ้ง จก.	Thor Guardian	41,876	2528	21.35	281.79	174.54	”
28.	บ. ทอร์ ไทรอัมพ์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Triumph	23,245	2530	19.01	225.63	162.06	”
29.	บ. ทอร์ เน็กซ์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Nexus	20,377	2532	17.76	274.23	211.59	”
30.	บ. ทอร์ เนปจูน ชิปปิ้ง จก.	Thor Neptune	20,377	2532	17.59	277.53	215.69	”
31.	บ. ทอร์ ตรีบิวต์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Tribute	23,224	2528	21.75	200.55	130.86	”
32.	บ. ทอร์ จูปีเตอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Jupiter	36,992	2529	20.13	341.66	235.72	”
33.	บ. ทอร์ อลายนซ์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Alliance	40,940	2527	22.27	324.81	187.23	”

ลำดับ ที่	ชื่อบริษัท	ชื่อเรือ	ขนาดระวาง บรรทุก (DWT)	ปีที่ สร้างเรือ	อายุเรือที่ ใช้งานแล้ว (ปี)	มูลค่าทุน 30 ก.ย. 49 (ล้านบาท)	มูลค่า ตามบัญชี (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
34.	บ. ทอร์ นอคิลัส ชิปปิ้ง จก.	Thor Nautilus	20,457	2531	18.41	312.21	256.26	”
35.	บ. ทอร์ วิน ชิปปิ้ง จก.	Thor Wind	39,087	2541	7.87	742.21	651.74	”
36.	บ. ทอร์ เวฟ ชิปปิ้ง จก.	Thor Wave	39,042	2541	8.18	749.00	659.79	”
37.	บ. ทอร์ ไดนามิก ชิปปิ้ง จก.	Thor Dynamic	43,497	2534	15.43	795.66	642.42	”
38.	บ. ทอร์ เอนเตอร์ไพรส์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Enterprise	42,529	2538	11.18	1,069.73	923.39	”
39.	บ. ทอร์ ฮาร์โมนี ชิปปิ้ง จก.	Thor Harmony	42,978	2545	4.53	1,226.52	1,108.40	”
40.	บ. ทอร์ อินทิกริตี้ ชิปปิ้ง จก.	Thor Integrity	52,375	2544	5.50	1,029.08	945.57	”
41.	บ. ทอร์ ทรานสิท ชิปปิ้ง จก.	Thor Transit	23,042	2529	19.84	378.03	289.99	”
42.	บ. ทอร์ เนเรอัส ชิปปิ้ง จก.	Thor Nereus	20,380	2531	18.76	425.14	335.08	”
43.	บ. ทอร์ เนคตาร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Nectar	20,433	2533	16.76	456.94	378.97	”
44.	บ. ทอร์ เอนเดฟเวอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Endeavour	42,529	2538	11.48	1,045.40	949.36	”
45.	บ. ทอร์ เอนเนอร์ยี ชิปปิ้ง จก.	Thor Energy	42,529	2537	11.88	1,028.98	946.08	”
		รวม	1,230,514	-	-	15,829.01	12,155.09	-

หมายเหตุ : เรือของบริษัททั้ง 42 ลำ คิดจำนวนเงินกู้ระยะยาว รวมมูลค่าวงเงินจำนวนทั้งสิ้น 9,860 ล้านบาท และ 31 ล้านเหรียญสหรัฐ
: มูลค่าทุนและมูลค่าตามบัญชีของเรือไม่รวมเฟอร์นิเจอร์บนเรือ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 กลุ่มธุรกิจการให้บริการนอกชายฝั่งเป็นเจ้าของเรือให้บริการนอกชายฝั่ง
จำนวน 4 ลำ และเรือขุดเจาะจำนวน 2 ลำ ดังมีรายละเอียดดังนี้

ลำดับ ที่	ชื่อบริษัท	ชื่อเรือ	ขนาด ตันกรอส	ปีที่ สร้างเรือ	อายุเรือที่ ใช้งานแล้ว (ปี)	มูลค่าทุน 30 ก.ย. 49 (ล้านบาท)	มูลค่า ตามบัญชี (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
1.	บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเชส จำกัด	Mermaid Supporter	342	2525	24	34.15	23.16	คิดจำนวนเงินกู้ ระยะยาว
2.	บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเชส จำกัด	Mermaid Commander	1,190	2530	19	956.41	912.21	คิดจำนวนเงินกู้ ระยะยาว
3.	บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเชส จำกัด	Mermaid Responder	1,190	2536	13	153.32	135.44	คิดจำนวนเงินกู้ ระยะยาว
4.	บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเชส จำกัด	Mermaid Performer	783	2525	24	127.82	113.76	คิดจำนวนเงินกู้ ระยะยาว
5	บริษัท เอ็มทีอาร์-1 จำกัด	MTR-1	5,947	2521	21	787.55	736.83	ค่าประกันสัญญา เงินกู้ระยะยาวจาก สถาบันการเงิน
6	บริษัท เอ็มทีอาร์-2 จำกัด	MTR-2	7,989	2519	30	1,209.98	1,119.18	อยู่ระหว่างการ ขออนุมัติวงเงินกู้ ระยะยาว
		รวม				3,269.23	3,040.58	

5.3 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 บริษัทมีเงินลงทุนในบริษัทย่อย, บริษัทร่วม และกิจการร่วมค้า ตามบัญชีวิธีส่วนได้เสีย มูลค่ารวม 17,044.15 ล้านบาท (เงินลงทุนวิธีราคาทุน 7,921.01 ล้านบาท)

นโยบายการลงทุนของบริษัทและบริษัทย่อย บริษัทมีนโยบายในการจัดตั้งบริษัทย่อยเพื่อเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือบริษัทละ 1 ลำ ทั้งนี้บริษัทจะถือหุ้นในบริษัทย่อยเหล่านี้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 99 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจำกัดความเสียหายที่จะเกิดแก่ทรัพย์สินอื่น ๆ ของบริษัท ในกรณีที่เรือลำใดลำหนึ่งก่อความเสียหายขึ้น บริษัทควบคุมการบริหารงานของบริษัทย่อยดังกล่าว โดยการส่งตัวแทนของบริษัทไปเป็นกรรมการในบริษัทย่อยดังกล่าว และมีอำนาจในการตัดสินใจและกำหนดนโยบายของบริษัท และหากบริษัทย่อยมีการดำเนินธุรกิจที่กระทบต่อบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ เช่น การซื้อขายเรือ บริษัทย่อยต้องขออนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทก่อน

ในส่วนการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมอื่น ๆ ที่เป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับเรือเดินทะเล จะพิจารณาการลงทุนโดยดูจากประเภทของธุรกิจ โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทเป็นหลัก ทั้งนี้การควบคุมและการกำหนดนโยบายจะดำเนินการโดยกรรมการของบริษัทย่อยนั้น ๆ สำหรับบริษัทร่วม บริษัทจะไม่สามารถเข้าไปควบคุมดูแลได้มากนัก เพียงแต่จะส่งกรรมการเข้าไปเป็นตัวแทนของบริษัท ทั้งนี้จำนวนกรรมการจะขึ้นอยู่กับสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท

6. โครงการดำเนินงานในอนาคต

บริษัทฯ ยังคงขยายธุรกิจอย่างต่อเนื่อง ด้วยการขยายและปรับปรุงกองเรืออย่างสม่ำเสมอ ทั้งจากการต่อเรือใหม่และการหาเรือในตลาดเรือมือสอง นอกจากนี้บริษัทฯ ตั้งใจที่จะขยายธุรกิจไปยังภูมิภาคใหม่ๆ และให้บริการในด้านที่บริษัทฯ มีความเชี่ยวชาญ หรือขยายธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ ที่มีอยู่แล้ว

7. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ไม่มีข้อพิพาทที่มีผลกระทบทางผลต่อสินทรัพย์สูงกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้น

8. โครงสร้างเงินทุน

8.1 หลักทรัพย์ของบริษัท

- ก. บริษัทมีทุนจดทะเบียน ณ 30 กันยายน 2549 จำนวน 693,684,422 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 693,684,422 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท
บริษัทมีทุนชำระแล้ว ณ 30 กันยายน 2549 จำนวน 643,684,422 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 643,684,422 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท
- ข. หุ้นประเภทอื่นที่มีสิทธิหรือเงื่อนไขแตกต่างจากหุ้นสามัญ
-ไม่มีการออกหุ้นประเภทอื่น-
- ค. บริษัทได้เข้าร่วมโครงการจัดการกองทุนรวมเพื่อผู้ลงทุนซึ่งเป็นคนต่างด้าว (Thai Trust Fund) ตามมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2541 เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2541 โดยยินยอมให้กองทุนฯ ลงทุนในหรือมีไว้ซึ่งหุ้นของบริษัทฯ ในอัตราส่วนไม่เกินร้อยละ 35 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัท และเริ่มโครงการเมื่อวันที่ที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัท และเริ่มโครงการเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2542 ปัจจุบันไม่มีการลงทุนในหุ้นของบริษัทโดย Thai Trust Fund ดังกล่าว
- ง. ณ วันที่ 3 ตุลาคม 2549 บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท จำนวน 84,267,241 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 13.09 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วของบริษัท ณ วันที่ 3 ตุลาคม 2549 ซึ่งจำนวนหุ้นสามัญที่บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด ลงทุนหรือมีไว้นี้จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางการเงินต่าง ๆ แต่จะไม่มีสิทธิในการออกเสียงในที่ประชุมของบริษัท
- จ. บริษัทได้ออกใบสำคัญแสดงสิทธิเพื่อสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญจำนวน 17.0 ล้านหน่วย* ตามมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2542 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2542 โดยกำหนดราคาการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญในราคาหุ้นละ 10* บาท กำหนดการใช้สิทธิในวันที่ 30 ของเดือนมีนาคม มิถุนายน กันยายน และธันวาคม โดยวันใช้สิทธิครั้งแรกคือวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2542 และ ครั้งสุดท้ายคือวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2547 ใบสำคัญแสดงสิทธิมีอายุ 5 ปี นับจากวันออก ใบสำคัญแสดงสิทธิ วันครบกำหนดวันใช้สิทธิครั้งสุดท้ายคือ วันที่ 30 กันยายน 2547 ปัจจุบัน ใบสำคัญแสดงสิทธิดังกล่าว ได้หมดอายุลงแล้ว
- *หมายเหตุ ในการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทครั้งที่ 1/2545 เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม พ.ศ. 2545 ที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีมติปรับจำนวนหน่วยใบสำคัญแสดงสิทธิเป็น 170,000,000 หน่วย เพื่อให้

สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงมูลค่าหุ้นที่ตราไว้เป็นหุ้นละ 1 บาท โดยมีอัตราการใช้สิทธิคือ ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วย สามารถซื้อหุ้นสามัญได้ 1 หุ้น ในราคาหุ้นละ 1 บาท

- จ. คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2546 ขายหุ้นสามัญจำนวน 20 ล้านหุ้นให้แก่ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ในราคาหุ้นละ 27 บาท และมีมติเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2546 ขายหุ้นสามัญจำนวน 30 ล้านหุ้นให้บริษัทหลักทรัพย์ ไอเอ็นจี (ประเทศไทย) จำกัด และ ING Bank N.V. ในราคาหุ้นละ 35.80 บาท ทั้งนี้เป็นไปตามมติที่ประชุมวิสามัญ ผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2542 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2542 โดยที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีมติให้จัดสรรหุ้นสามัญ จำนวน 100 ล้านหุ้นให้นักลงทุนโดยเฉพาะเจาะจง และมอบหมายให้คณะกรรมการเป็นผู้ พิจารณากำหนดเวลาและเงื่อนไขอื่น ๆ รวมทั้งมีอำนาจในการดำเนินการใด ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการ ออกหุ้นสามัญใหม่ให้นักลงทุนโดยเฉพาะเจาะจง ทั้งนี้หลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญให้นัก ลงทุนโดยเฉพาะเจาะจงไปแล้ว รวมจำนวน 50 ล้านหุ้น ยังคงเหลือหุ้นสามัญที่สำรองไว้เพื่อจัดสรร ให้นักลงทุนโดยเฉพาะเจาะจงอีก 50 ล้านหุ้น

8.2 ผู้ถือหุ้น

กลุ่มผู้ถือหุ้นที่ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก ณ วันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2549

ลำดับที่	ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	%
1.	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	84,267,241	13.09
2.	Goldman Sachs International	38,930,200	6.05
3.	State Street Bank and Trust Company for Australia	16,553,300	2.57
4.	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	15,717,310	2.44
5.	Morgan Stanley & Co International Limited	12,161,473	1.89
6.	Norbax., INC 84	11,880,750	1.85
7.	Bear, Stearns International Limited-Proprietary Account	9,880,000	1.53
8.	HSBC Bank Plc-Clients General A/C	9,806,500	1.52
9.	N.C.B. Trust Limited-UBS AG London BR-IPB Client AC	9,513,920	1.48
10.	The Bank of New York Nominees Ltd A/C Bank of New York Europe Ltd - Direct Clients	8,877,000	1.38
	รวม	217,587,694	33.80

หมายเหตุ: หุ้นชำระแล้ว ณ วันที่ 3 ตุลาคม 2549 คือ 643,684,422 บาท

8.3 นโยบายจ่ายเงินปันผล

บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) มีนโยบายในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิประจำปีหลังหักภาษีเงินได้ โดยคณะกรรมการของบริษัทฯ อาจจะพิจารณาทบทวน และแก้ไขนโยบายการจ่ายเงินปันผลเป็นครั้งคราวเพื่อให้เป็นไปตามแผนการเติบโตทางธุรกิจของบริษัทฯ ในอนาคต และปัจจัยด้านอื่น ๆ ทั้งนี้บริษัทฯ วางแผนที่จะสร้างการเติบโตทางธุรกิจโดยการคัดเลือกและซื้อเรือเพิ่มเติมในเวลาที่เหมาะสม และลงทุนในธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในทางที่จะสร้างผลกำไรและเงินปันผลต่อหุ้นให้มากขึ้น

การประกาศจ่ายเงินปันผลจะเป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมายไทย ตัวอย่างเช่น กฎหมายกำหนดไว้ว่าการประกาศและจ่ายเงินปันผลประจำปีจะขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งจะพิจารณาตามที่คณะกรรมการเสนอ และในกรณีการประกาศและจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจะขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของคณะกรรมการ นอกจากนี้กฎหมายไทยยังห้ามจ่ายเงินปันผลจากเงินประเภทอื่น นอกจากกำไร (กำไรสุทธิรวมกำไรสะสมและหักขาดทุนสะสมใดๆ) ทั้งนี้บริษัทฯ จะต้องจัดสรรเงินไว้เป็นทุนสำรองจนกว่าจะมีจำนวนถึงหนึ่งในสิบของทุนของบริษัทหรือมากกว่านั้นตามข้อบังคับของบริษัทหรือมากกว่านั้นตามข้อบังคับของบริษัท อีกทั้งห้ามจ่ายเงินปันผลหากบริษัทอยู่ในภาวะล้มละลายหรืออาจเข้าข่ายล้มละลาย ถ้าทำการจ่ายเงินปันผล

ช่วงเวลาและจำนวนเงินปันผลที่บริษัทฯ จะประกาศจ่ายขึ้นอยู่กับผลกำไร สถานะทางการเงิน ความต้องการใช้เงินสดและเงินสดที่มีอยู่ รวมทั้งกลยุทธ์ในการขยายกิจการของบริษัทฯ ว่าจะเป็นเงินกู้หรือเงินทุน เงื่อนไขการชำระหนี้ของหนี้สินที่ยังค้างอยู่ และความสามารถของบริษัทฯ ในการปันผลกำไรให้กับบริษัทฯ ทั้งนี้บริษัทย่อยของบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) มีนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของกำไรสุทธิของบริษัทย่อย

9. การจัดการ

9.1 โครงสร้างการจัดการ



หมายเหตุ : โครงสร้างธุรกิจอยู่ในหัวข้อลักษณะการประกอบธุรกิจ หน้า 12

บริษัทมีคณะกรรมการ 3 ชุดคือ คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการกำหนดคำตอบแทน

ก. คณะกรรมการบริษัท**รายชื่อคณะกรรมการบริษัท**

1. ม.ร.ว. จันทรรณศิริโชค จันทรรัต	ประธานคณะกรรมการ/กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
2. ม.ล. จันทรรุจา จันทรรัต	กรรมการผู้จัดการ/กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
3. นายสมพงษ์ ธนะโสภณ	กรรมการอิสระ
4. พลเรือโทกิตติชัย เสนาณรงค์	กรรมการอิสระ
5. นายปิยอรัน ออสตรอม	กรรมการอิสระ
6. นายเสฐียร เตชะไพบูลย์	กรรมการอิสระ
7. นายพิชัย จิรังค์สรรพสุข	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
8. นายแลนซ์ คาร์ล เดฟิว	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
9. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	กรรมการอิสระ
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แฮร์รี่	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
11. นายอันส์เนอร์ส ชูเคอร์เกร็น	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร

ข. คณะกรรมการตรวจสอบ**รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบ**

1. นายปิยอรัน ออสตรอม	ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ
2. นายสมพงษ์ ธนะโสภณ	กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ
3. พลเรือโทกิตติชัย เสนาณรงค์	กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ

ค. คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน**รายชื่อคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน**

1. ดร. พิชิต นิธิวาสิน
2. นายสมพงษ์ ธนะโสภณ
3. พลเรือโทกิตติชัย เสนาณรงค์

เจ้าหน้าที่ระดับบริหารของบริษัทชื่อตำแหน่ง

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1. ม.ล. จันทจุฬา จันททัต | กรรมการผู้จัดการ
บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) |
| 2. นายแอนดรูว์ จอร์น แอร์รี่ | ผู้อำนวยการฝ่ายกองเรือ |
| 3. นายอันส์เนอร์ส ชูเดอร์เกร็น | ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ |
| 4. นายอีวาร์ ฮาร์ราลด์ ซอสส์ | ผู้อำนวยการฝ่ายกองเรือประจำเส้นทาง |
| 5. นางสาวนุช กัลยาวงศา | ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน |
| 6. นายพงษ์ศักดิ์ กาญจนาคพันธุ์ | ผู้อำนวยการฝ่ายบุคคลและบริหาร |

ผู้บริหารบริษัทย่อย

- | | |
|------------------------------------|---|
| 7. กัปตันชำนาญ ชมสุนทร | กรรมการผู้จัดการ
บริษัท ชิดลม มารีน เซอร์วิส แอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด |
| 8. นายเดวิด เอส ชิมป์สัน | กรรมการผู้จัดการ บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด |
| 9. นายเฟรังก์ เอ เอ็น ทูเว่น | ผู้จัดการส่วนงานสัญญา บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด
และกรรมการบริหาร บริษัท ไทย พีแอนด์ไอ เซอร์วิส
อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด |
| 10. นายเฮลเก้ บรุนส์ | กรรมการผู้จัดการบริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด |
| 11. นายวิลเลียม อาร์เธอร์ วิลคอกซ์ | กรรมการผู้จัดการบริษัท ไอเอสเอส โทริเซน เอเจนซีส์ จำกัด |

เลขานุการบริษัท

นางสาวมณฑิณี สุรกาญจน์กุล

หมายเหตุ ข้อมูลของกรรมการบริษัท เจ้าหน้าที่ระดับบริหาร และเลขานุการบริษัทอยู่ในเอกสารแนบ 1**9.2 การสรรหากรรมการและผู้บริหาร**องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ

1. คณะกรรมการของบริษัทฯ มีได้ไม่น้อยกว่า 5 คน และกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร

2. การเลือกตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้งตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

- ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งหุ้นต่อหนึ่งเสียง
- ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตาม (1) เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดอย่างน้อยเพียงใดไม่ได้
- บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการทำจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้นให้ผู้เป็นประธานเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทมีได้ไม่น้อยกว่า 3 คน และต้องมีคุณสมบัติตามประกาศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องคุณสมบัติและขอบเขตการดำเนินของคณะกรรมการตรวจสอบ พ.ศ. 2542 ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้คัดเลือกคณะกรรมการตรวจสอบ

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน

- คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนประกอบด้วยกรรมการอิสระ 3 คน
- การเลือกตั้งจะมาจากคณะกรรมการบริษัท

9.3 ค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหาร

9.3.1 ค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหาร อยู่ในหัวข้อรายงานว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการ ข้อ 5 (ซ) หน้า 115

9.3.2 การถือครองหุ้นโดยกรรมการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2549

รายชื่อกรรมการ	ณ 30 กันยายน 2548	เปลี่ยนแปลง	ณ 30 กันยายน 2549
1. ม.ร.ว. จันทรมศิริโชค จันทรรัตน์	697,230	27,800	725,030
คู่สมรส	452,000	42,000	494,000
2. ม.ล. จันทจุฑา จันทรรัตน์	146,580	11,000	157,580
คู่สมรส	0	0	0
3. นายปิยอร์น ออสตรอม	0	0	0
4. นายสมพงษ์ ธนะโสภณ	0	0	0
คู่สมรส	0	0	0
5. พลเรือโทกิตติชัย เสนาณรงค์	0	0	0
คู่สมรส	0	0	0
6. นายเสฐียร เตชะไพฑูรย์	2,597,500	0	2,597,500
คู่สมรส	1,326,000	0	1,326,000
7. นายแลนซ์ คาร์ล เดฟิว	1,157,000	0	1,157,000
คู่สมรส	0	0	0
8. นายพิชัย จีรังค์สรรพสุข	0	0	0
คู่สมรส	0	0	0
9. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	0	0	0
คู่สมรส	0	0	0
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แฮร์รี่	0	0	0
คู่สมรส	0	0	0
11. นายอันส์เนอร์ส ชูเดอร์เกร็น	57,000	(12,000)	45,000
รวม	6,433,310	68,800	6,502,110

9.3.3 การถือครองหุ้นโดยผู้บริหาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2549

รายชื่อผู้บริหาร	ณ 30 กันยายน 2548	เปลี่ยนแปลง	ณ 30 กันยายน 2549
1. ม.ล. จันทจุฬา จันททัต	146,580	11,000	157,580
คู่สมรส	0	0	0
2. นางสาวนุช กัลยาวงศา	1,750	5,000	6,750
3. นายพงษ์ศักดิ์ กาญจนาคพันธุ์	2,000	0	2,000
คู่สมรส	0	0	0
4. นายอัสเนอรัส ชูเดอร์เกร็น	57,000	(12,000)	45,000
5. นายอิวาร์ ฮาร์ราลด์ ซอสส์	0	0	0
คู่สมรส	0	0	0
6. นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์รี่	0	0	0
คู่สมรส	0	0	0
รวม	207,330	4,000	211,330

9.4 รายงานว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการ

หลักการว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการที่ดีได้รับการเน้นย้ำมากขึ้น ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้บริษัทฯ เชื่อว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีจะทำให้บริษัทฯ สามารถบรรลุพันธกิจของตนได้สำเร็จ การกำกับดูแลกิจการเป็นตัวกำหนดโครงสร้างและกระบวนการของความสัมพันธ์ระหว่างผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ คณะกรรมการและฝ่ายบริหาร โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาวพร้อมกับการคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียรายอื่นด้วย

คณะกรรมการ (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “คณะกรรมการ” และจะเรียกกรรมการแต่ละท่านว่า “กรรมการ”) มีบทบาทสำคัญหลายประการ หนึ่งในบทบาทดังกล่าวคือการดูแลการกำกับกิจการ ในขณะที่มีการมอบหมายการบริหารให้กับกรรมการผู้จัดการและทีมบริหาร ซึ่งจะปฏิบัติตามนโยบายด้านการกำกับกิจการต่างๆ ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ

นโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ เป็นไปตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กำหนด ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ติดตามกฎระเบียบใหม่ๆ ที่ประกาศใช้และปรับแนวปฏิบัติของบริษัทฯ ให้เข้ากับกฎระเบียบดังกล่าว การกำกับดูแลกิจการที่ดีจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนอย่างดีจากคณะกรรมการและฝ่ายบริหารเพื่อให้เกิดการปฏิบัติและตัวอย่างที่เหมาะสมทั่วทั้งบริษัททุกบริษัทในกลุ่มโทริเซน

1. นโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการมีความรับผิดชอบต่องู้อื่นทุกคน และจะต้องทุ่มเทเพื่อพัฒนาความเข้าใจเกี่ยวกับความต้องการของผู้อื่น ตลอดจนประเมินประเด็นเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และจริยธรรมที่อาจส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของผู้อื่นอย่างมีระบบ กรรมการแต่ละท่านจะต้องมีความซื่อสัตย์สุจริต ความมุ่งมั่น และความเป็นอิสระในเชิงความคิดและการตัดสินใจในระดับสูง นอกจากนี้คณะกรรมการยังคำนึงถึงผลประโยชน์ของผูมีส่วนได้เสียอื่นๆ อีกด้วย

นโยบายการกำกับดูแลกิจการนี้ตระหนักถึงบทบาทพิเศษของคณะกรรมการ ในการเป็นตัวเชื่อมในห่วงโซ่อำนาจระหว่างผู้อื่นและกรรมการผู้จัดการ ตลอดจนทีมผู้บริหารของกรรมการผู้จัดการ นอกจากนี้นโยบายยังมีเนื้อหาครอบคลุมอย่างชัดเจนถึงบทบาทควบคู่ของกรรมการผู้จัดการ และกรรมการที่เป็น ผู้อื่นอื่นๆ ในฐานะที่เป็นทั้งกรรมการและผู้บริหารระดับอาวุโสอีกด้วย

ในปี 2549 คณะกรรมการได้ทบทวนและแก้ไขเพิ่มเติมนโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการที่มีอยู่ และได้ทำการเปลี่ยนแปลงหลายประการ เพื่อให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติระดับสากลที่ถือกันว่าเป็นแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด คณะกรรมการได้เน้นย้ำการกำกับดูแลกิจการด้วยการรวมนโยบายและทิศทางในการดำเนินธุรกิจบางอย่าง การจัดตั้งระบบควบคุมภายในและระบบตรวจสอบให้เพียงพอ และการดูแลฝ่ายบริหารให้ปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้นโยบายเพื่อให้ธุรกิจของบริษัทฯ มีความโปร่งใส มีจริยธรรม และปฏิบัติตามกฎหมายที่ใช้บังคับทั้งหมด

คณะกรรมการได้มอบหมายคณะกรรมการตรวจสอบให้วางแผนการดำเนินการและตรวจสอบ เพื่อให้มั่นใจว่าองค์กรปฏิบัติตามนโยบายทั้งหมด ติดตามผล ทบทวนและปรับเปลี่ยนนโยบายอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้นโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ทันสมัยและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน ขณะนี้ แผนตรวจสอบภายในกำลังจัดเตรียมแนวทางอย่างละเอียด เพื่อดำเนินนโยบายภายใต้คำสั่งของคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้งนี้ความรับผิดชอบในการดูแลการดำเนินการใช้นโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการโดยรวมเป็นของประธานคณะกรรมการ

นโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการกำหนดให้ประธานคณะกรรมการมีบทบาทหลักในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ แต่จะไม่ได้รับภาระว่าจ้างให้เป็นผู้บริหาร ในระหว่างการประชุมคณะกรรมการนัดต่างๆ ประธานคณะกรรมการพึงมีหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการ ให้ความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการและฝ่ายบริหารเป็นไปอย่างซื่อสัตย์สุจริตและมีประสิทธิภาพ ซึ่งหมายถึงประธานคณะกรรมการจำเป็นต้องมีปฏิสัมพันธ์กับกรรมการผู้จัดการระหว่างการประชุมคณะกรรมการ และต้องติดต่อกับกรรมการท่านอื่นตลอดจนผู้ถือหุ้น

นโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการมีแนวทางครอบคลุมเนื้อหาในหัวข้อต่อไปนี้

1. สิทธิและการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันต่อผู้ถือหุ้นและการประชุมผู้ถือหุ้น
2. นโยบายด้านผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสีย
3. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส
4. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย
5. จริยธรรมทางธุรกิจและจรรยาบรรณ

2. ผู้ถือหุ้น: สิทธิและการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน

(ก) สิทธิทั่วไปและความเท่าเทียมกัน

บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) จะต้องรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นในแง่การเปิดเผยข้อมูล วิธปฏิบัติ การใช้ข้อมูลภายในและผลประโยชน์ที่ขัดแย้ง ผู้บริหารจะต้องมีจริยธรรมและการตัดสินใจใดๆ จะต้องทำด้วยความซื่อสัตย์และยุติธรรมทั้งต่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่และผู้ถือหุ้นรายย่อย และเพื่อผลประโยชน์โดยรวมของทุกฝ่าย

บริษัทฯ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อตนในการให้ความสำคัญกับสิทธิที่ปราศจากอคติ และการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน บริษัทฯ มีหน้าที่ปกป้องผลประโยชน์และสิทธิของผู้ถือหุ้น ซึ่งรวมถึงสิทธิในการได้รับเงินปันผลและรับทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องและเพียงพอจากบริษัทฯ ในเวลาอันสมควรอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ยังมีหน้าที่เผยแพร่ข้อมูลอย่างโปร่งใสและแสดงความรับผิดชอบต่อฝ่ายบริหารผ่านการจัดประชุมผู้ถือหุ้น นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีธรรมเนียมปฏิบัติที่จะอำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้นอย่างเต็มที่ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง

ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นใดก็ตาม ผู้ถือหุ้นแต่ละรายจะได้รับข้อมูลที่ครบถ้วนและเพียงพอเกี่ยวกับวาระการประชุมที่มีการนำเสนอซึ่งจะแนบไปพร้อมกับหนังสือบอกกล่าวการประชุม โดยหนังสือบอกกล่าวการประชุมดังกล่าวจะส่งไปให้กับผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 14 วันก่อนวันประชุม

ระหว่างการประชุม ผู้ถือหุ้นมีสิทธิถามคำถาม แสดงความคิดเห็น ให้คำแนะนำหรือชี้แนะแนวทาง และลงคะแนนเสียง ผู้ถือหุ้นยังสามารถขอข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการบันทึกบัญชีที่สำคัญๆ บริษัทฯ สนับสนุนการเปิดเผยข้อมูลและธุรกรรมทางธุรกิจ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีความเข้าใจในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างชัดเจน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และผู้ถือหุ้นรายย่อยต่างได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ นโยบาย ด้านบริหารจัดการและรายงานการเงินอย่างเท่าเทียมกัน และมีสิทธิได้รับการปฏิบัติอย่างยุติธรรมในการ จัดสรรเงินปันผลและค่าตอบแทนอีกด้วย

ผู้ถือหุ้นจะได้รับแบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแต่งตั้งตัวแทนผู้ได้รับมอบอำนาจของตนหรือกรรมการอิสระที่ได้รับการมอบหมายเป็นการเฉพาะ ให้เข้าร่วมการประชุมและออกเสียงในกรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นนั้นๆ ได้

เพื่อเพิ่มช่องทางการสื่อสารให้กับผู้ถือหุ้นและการปฏิสัมพันธ์ของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายในปี 2549 เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระการประชุมในการประชุมผู้ถือหุ้นในอนาคตให้ คณะกรรมการพิจารณา นอกจากนี้ผู้ถือหุ้นยังมีโอกาสส่งคำถามของตนไปยังบริษัทฯ ก่อนการประชุม ผู้ถือหุ้นใดๆ บริษัทฯ จะพยายามตอบคำถามของผู้ถือหุ้นให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ในขณะนี้คณะกรรมการ อยู่ในขั้นตอนการจัดทำวิธีการเพื่อดำเนินนโยบายนี้ ซึ่งจะมีผลหลังการประชุมสามัญประจำปีของผู้ถือหุ้น ครั้งหน้า ซึ่งกำหนดไว้ในวันที่ 26 มกราคม 2550

(ข) การประชุมผู้ถือหุ้น

นโยบายของบริษัทฯ คือจะจัดประชุมผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมตามกฎหมายและเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิของตนอย่างเต็มที่และในรูปแบบที่ได้รับข้อมูลอย่างดีก่อนหน้าที่จะใช้สิทธิดังกล่าว บริษัทฯ จะจัดประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีภายใน 4 เดือนนับจากวันสิ้นสุดปีงบการเงินบริษัทฯ การจัดประชุมจะ จัดตามกฎหมายที่ใช้บังคับและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย นับตั้งแต่การเรียกประชุม การแจ้งวาระการประชุม การส่งเอกสารการประชุม การดำเนินการประชุม ไปจนถึงการแจกจ่ายงาน การประชุม

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้ตีพิมพ์หนังสือบอกกล่าวการประชุมในหนังสือพิมพ์รายวันฉบับภาษาไทย อย่างน้อย 1 ฉบับ และหนังสือพิมพ์รายวันฉบับภาษาอังกฤษอย่างน้อย 1 ฉบับ เป็นเวลา 3 วันติดต่อกัน อย่างน้อย 3 วันก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีแต่ละครั้ง รายละเอียดกระบวนการประชุมผู้ถือหุ้น แต่ละครั้ง มีดังนี้

(ข.1) วิธีการก่อนประชุม

การประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2549 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 30 มกราคม 2549 โดยบริษัทฯ ได้ส่งหนังสือบอกกล่าวการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2549 นี้ให้กับผู้ถือหุ้นและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2549 ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของบริษัทฯ ที่กำหนดว่าต้องส่งหนังสือบอกกล่าวการประชุมอย่างน้อย 14 วันก่อนการประชุมแต่ละครั้ง

ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีใดก็ตาม ผู้ถือหุ้นจะได้รับรายละเอียดการประชุม เช่น เวลา สถานที่ และที่จัดประชุม วาระการประชุม รายงานประจำปีของบริษัท แบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะและรายการเอกสารที่ต้องใช้ในการเข้าร่วมประชุม เพื่อช่วยผู้ถือหุ้นในการใช้สิทธิและลงคะแนนเสียงในแต่ละวาระการประชุม นอกจากนี้เพื่ออำนวยความสะดวก บริษัทฯ ยังจัดช่องลงทะเบียนแยกระหว่างผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะและจัดทำบัตรลงคะแนนเสียงแยกต่างหากเป็นชุดสำหรับการลงคะแนนเสียงแต่ละวาระ

ข้อมูลที่ส่งให้กับผู้ถือหุ้น รวมถึง

1. รายละเอียดที่เป็นข้อเท็จจริง เหตุผล และคำแนะนำของคณะกรรมการในแต่ละวาระการประชุม
2. ข้อมูล เช่น รายชื่อ และประวัติของผู้ได้รับการเสนอชื่อเพื่อแต่งตั้งให้เป็นกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระในปีดังกล่าว ตลอดจนรายละเอียดคำตอบแทนของกรรมการและสมาชิกในคณะกรรมการชุดย่อย
3. รายละเอียดเกี่ยวกับกระบวนการประชุมและการแต่งตั้งผู้รับมอบฉันทะ บริษัทฯ ยังได้แนะนำให้ผู้ถือหุ้นแต่งตั้งกรรมการอิสระเป็นผู้รับมอบฉันทะของตนด้วย

(ข.2) ระหว่างการประชุม

ประธานคณะกรรมการทำหน้าที่เป็นประธานการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นปี 2549 มีกรรมการทั้งหมด 11 ท่าน ซึ่งรวมทั้งประธานคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ เข้าร่วมประชุม ประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้จัดการทำหน้าที่ตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้น ก่อนการประชุมจะเริ่มขึ้นอย่างเป็นทางการ ประธานคณะกรรมการอธิบายวิธีลงคะแนนเสียง และมีการประกาศผลการลงคะแนนเสียงเมื่อจบแต่ละวาระการประชุม

เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้นและเพื่อให้เกิดความชัดเจน มีการใช้สื่อมวลชนเดียวในการนำเสนอระหว่างการประชุมทั้งหมด บริษัทฯ จัดการประชุมตามวาระที่ได้กำหนดและเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนได้ลงคะแนนเสียงของตนอย่างเท่าเทียมกัน ประธานคณะกรรมการให้โอกาสแก่ผู้ถือหุ้นอย่างเพียงพอในการตั้งคำถามและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการของบริษัทฯ ตลอดจนรายงานการเงินประจำปี โดยไม่ทำให้สิทธิของผู้ถือหุ้นใดต้องเสื่อมเสีย ประธานคณะกรรมการหรือกรรมการผู้จัดการให้ความกระจ่าง

ระหว่างการประชุมและยังได้พบปะกับผู้ถือหุ้นอย่างไม่เป็นทางการหลังจากนั้น คณะเนนเสียงทั้งหมดในที่ประชุมผู้ถือหุ้นไม่ว่าที่ออกโดยผู้ถือหุ้นเองหรือโดยผู้รับมอบฉันทะได้รับการนับ ซึ่งในปี 2549 นี้ บริษัทฯ มีความยินดีที่จะเรียนให้ทราบว่า การลงคะแนนเสียงมากกว่าร้อยละ 84 เห็นด้วยตามคำแนะนำของคณะกรรมการ

(ข.3) วิธีการหลังประชุม

บริษัทฯ จัดเตรียมและนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ภายในระยะเวลาที่กำหนด 14 วันหลังการประชุม รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2549 ได้รับการบันทึกและนำส่งให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2549 หรือ 11 วันหลังจากวันประชุม นอกจากนี้ยังมีการเผยแพร่รายงานการประชุมในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

(<http://www.thoresen.com>) ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” รายงานการประชุมครั้งก่อนได้ให้กับผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อรับรองในการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2549 ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2549

ในปี 2549 นี้ บริษัทฯ ได้กำหนดเป็นนโยบายว่าจะเผยแพร่หนังสือบอกกล่าวการจัดประชุมผู้ถือหุ้นทั้งหมดในอนาคตรวมทั้งเอกสารประกอบทั้งหมดไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ (<http://www.thoresen.com>) ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” เพื่อเป็นการขยายช่องทางการให้ข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านอย่างเท่าเทียมกัน

3. นโยบายว่าด้วยสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) เล็งเห็นและตระหนักในความสำคัญของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นบุคคลภายในหรือภายนอกองค์กร เช่น ผู้ถือหุ้น พนักงานและฝ่ายบริหาร เจ้าหนี้ คู่ค้า ลูกค้า ชุมชน หน่วยงานราชการและองค์กรที่เกี่ยวข้องอื่นๆ บริษัทฯ ตระหนักอย่างยิ่งว่าการสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มจะสร้างความยั่งยืนให้กับความได้เปรียบในการแข่งขัน ตลอดจนความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะปกป้องสิทธิของคนเหล่านี้ด้วยการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่ใช้บังคับ ตลอดจนคำนึงถึงผลประโยชน์ของคนเหล่านี้

เพื่อสะท้อนความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการได้จัดทำนโยบายที่จะพิจารณาเรื่องใดก็ตามจากผู้มีส่วนได้เสียในปี 2549 ขณะนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการเตรียมขั้นตอนวิธีการเพื่อสนับสนุนนโยบายนี้ ในอนาคตอันใกล้ ผู้มีส่วนได้เสียสามารถแจ้งเรื่องหรือประเด็นที่อยู่ในความสนใจของตนผ่านกรรมการอิสระหรือคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งจะวิเคราะห์เรื่องดังกล่าวและรายงานประเด็นที่มีสาระสำคัญให้คณะกรรมการทราบ และหากคณะกรรมการสั่งการจะมีการสืบสวนเรื่องหรือประเด็นดังกล่าว ต่อไป

(ก) ผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ หวังที่จะดำเนินการเพื่อให้เกิดผลประโยชน์ในระยะยาวสูงสุดแก่ผู้ถือหุ้นด้วยการจัดการให้ธุรกิจเติบโตและมีความสามารถในการทำกำไรอย่างยั่งยืน รวมทั้งดำรงความสามารถในการแข่งขันโดยคำนึงถึงความเสี่ยงทางธุรกิจในปัจจุบันและอนาคตอย่างรอบคอบ บริษัทฯ เน้นการดำเนินการเพื่อให้ได้ผลกำไรอย่างสม่ำเสมอผ่านการพัฒนาธุรกิจอย่างต่อเนื่อง การบริหารจัดการอย่างมีคุณภาพ การควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบตรวจสอบ และการบริหารความเสี่ยง บริษัทฯ เปิดเผยข้อมูลทั้งหมดอย่างยุติธรรมและโปร่งใสในเวลาอันสมควร และใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อปกป้องทรัพย์สินและชื่อเสียงของบริษัทฯ

(ข) พนักงาน

พนักงานถือว่าเป็นสินทรัพย์ที่ทรงคุณค่าของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ยังคงว่าจ้างและดูแลพนักงานที่มีความสามารถและประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่องตามแผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้จัดการฝึกอบรมที่จำเป็นเพื่อเพิ่มพูนความสามารถของพนักงานอย่างต่อเนื่อง มีการส่งเสริมวัฒนธรรมและบรรยากาศที่ดีในสถานประกอบการ ตลอดจนปฏิบัติต่อพนักงานทุกคนอย่างเท่าเทียมกันและอย่างยุติธรรม บริษัทฯ ได้จัดสวัสดิการและความปลอดภัยให้กับพนักงานซึ่งรวมทั้งผลประโยชน์ต่างๆ เช่น ประกันชีวิต ประกันสุขภาพ ประกันทันตกรรม และกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ บริษัทฯ ยังสนับสนุนให้

พนักงานได้มีโอกาสเรียนรู้และเพิ่มเติมทักษะใหม่ ๆ ผ่านการฝึกอบรมที่จัดโดยบุคคลภายนอก และบริษัทฯ ให้ทุนแก่พนักงานเพื่อให้พนักงานได้เพิ่มระดับการศึกษาที่สูงกว่าเดิมอีกด้วย

(ค) ฝ่ายบริหาร

บริษัทฯ ตระหนักว่าฝ่ายบริหารเป็นปัจจัยสู่ความสำเร็จที่สำคัญประการหนึ่งในการดำเนินธุรกิจด้วยเหตุนี้ จึงได้มีการจัดทำโครงสร้างคำตอบแทนของผู้บริหารอย่างเหมาะสม โดยสามารถเปรียบเทียบได้กับผู้อื่นในธุรกิจเรือเดินทะเลตลอดจนบริษัทจดทะเบียนอื่นในประเทศไทย นอกจากนี้ฝ่ายบริหารยังมีโอกาสทำงานอย่างอิสระปราศจากการแทรกแซงตามที่กำหนดในหน้าที่และความรับผิดชอบของตน ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ

(ง) คู่สัญญา

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจกับหุ้นส่วน คู่แข่ง เจ้าหนี้ คู่ค้าและอื่นๆ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขการซื้อขายที่ได้ทำเป็นสัญญาอย่างยุติธรรมและมีจริยธรรม บริษัทฯ มีนโยบายหลักเลี่ยงการกระทำใดก็ตามที่อาจส่งผลให้เกิดความไม่ซื่อสัตย์สุจริต หรือที่อาจละเมิดสิทธิของคู่สัญญาของบริษัทฯ ตามที่กฎหมายกำหนดหรือที่ได้ตกลงร่วมกัน

(จ) ลูกค้า

บริษัทฯ ตระหนักว่าลูกค้าเป็นปัจจัยสู่ความสำเร็จที่สำคัญประการหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ มุ่งหวังที่จะทำให้ลูกค้าพอใจด้วยการให้บริการที่มีคุณภาพสูง ซึ่งตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของลูกค้าอย่างยุติธรรมในระดับมืออาชีพ บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของลูกค้าด้วยการให้ความเอาใจใส่กับลูกค้าเป็นอย่างดี ปกป้องความลับของลูกค้าและสร้างความไว้วางใจให้กับลูกค้า บริษัทฯ มีนโยบายปรับปรุงมาตรฐานด้านการบริการของบริษัทฯ ที่ให้กับลูกค้าอย่างต่อเนื่อง ข้อมูลความลับของลูกค้าจะถูกนำมาใช้ในธุรกิจเท่านั้นและไม่ถูกนำมาเปิดเผย เว้นแต่กฎหมายหรือกฎระเบียบจะกำหนด หรือจนกว่า คู่สัญญาที่เกี่ยวข้องจะให้ความยินยอม

(ฉ) ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ หวังที่จะปฏิบัติต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมด้วยมาตรฐานที่สูงอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ยึดมั่นในการรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยและการควบคุมมลภาวะในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ รับมือกับประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์สาธารณะและเข้าร่วมในกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ บริษัทฯ มีส่วนช่วยเหลือกิจกรรมการกุศลหลายอย่างและสนับสนุนความห่วงใยของพนักงานที่มีต่อสิ่งแวดล้อม

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัท โทรีเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดนโยบายที่จะเปิดเผยข้อมูลการเงินของบริษัทฯ ข้อมูลที่เป็นสาระสำคัญตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อส่วนได้เสียของผู้ถือหุ้นหรือการตัดสินใจที่จะลงทุนหรือราคาหุ้นและหลักทรัพย์ใดที่บริษัทฯ ออกอย่างถูกต้องแม่นยำ เพียงพอและครบถ้วน ข้อมูลนี้จะเผยแพร่ในเวลาอันเหมาะสมด้วยวิธีที่โปร่งใสผ่านช่องทางที่ยุติธรรม และสมควรได้รับการไว้วางใจ โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือเพื่อให้มั่นใจว่าการลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทฯ เกิดจากการตัดสินใจที่ยุติธรรมและได้รับการชี้แจงอย่างดี

ผู้บริหารที่ได้รับมอบหมายให้เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบริษัทฯ คือ ประธานคณะกรรมการ กรรมการผู้จัดการ และผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน เจ้าหน้าที่ผู้ทำหน้าที่เปิดเผยข้อมูลได้ประชุมและมอบข้อมูลให้กับผู้สนใจในหลายโอกาส ดังนี้

1. การประชุมตัวต่อตัวกับผู้ถือหุ้น เจ้าหนี้และผู้วิเคราะห์ (มากกว่า 100 ครั้งในปี 2549)
2. การประชุมรายไตรมาสกับนักวิเคราะห์เพื่อพูดคุยถึงผลการดำเนินงานทางการเงินครั้งล่าสุดของบริษัทฯ
3. การประชุมนักลงทุน (3 ครั้งในปี 2549)
4. โรดโชว์ (3 ครั้งในปี 2549)

นอกจากโอกาสข้างต้นแล้ว บริษัทฯ ได้ใช้ช่องทางการสื่อสารอีกหลายช่องทางซึ่งรวมถึงรายงานประจำปี รายงานการเงินประจำปี เว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ส่งเสริมการใช้เว็บไซต์ของบริษัทฯ ให้เป็นอีกช่องทางการสื่อสารเพื่อเปิดเผยข้อมูลของบริษัทฯ นอกเหนือไปจากข้อมูลเหล่านี้เว็บไซต์ของบริษัทฯ ยังมีแถลงข่าวของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รายงานวิจัยที่ทำขึ้นเมื่อเร็วๆ นี้ การนำเสนอข้อมูลต่างๆ รวมทั้งการสัมภาษณ์ทางโทรทัศน์อีกด้วย

พร้อมไปกับการจัดกิจกรรมเพื่อนักลงทุน บริษัทฯ ได้จัดงานแถลงข่าวเป็นประจำเพื่อเปิดเผยข้อมูลสำคัญๆ ให้กับสาธารณะชน เช่น การดำเนินธุรกิจและกลยุทธ์ทางธุรกิจ ซึ่งเป็นการดำเนินการเพิ่มเติม นอกเหนือไปจากการเปิดเผยที่บริษัทฯ ได้แจ้งให้สาธารณชนทราบผ่านทางช่องทางอื่นอยู่แล้ว

ในกรณีที่ต้องการติดต่อหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์สามารถติดต่อได้ที่เบอร์โทรศัพท์ 0-2250-0569 ต่อ 144 หรืออีเมลล์ investors@thoresen.com

5. คณะกรรมการ

(ก) โครงสร้างคณะกรรมการ

ขนาดของคณะกรรมการได้รับการระบุไว้ในข้อบังคับบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งกำหนดว่าคณะกรรมการจะต้องประกอบด้วยกรรมการไม่น้อยกว่า 5 คน ในปี 2549 คณะกรรมการได้จัดทำนโยบายซึ่งกำหนดว่ากรรมการส่วนใหญ่ของคณะกรรมการต้องเป็นกรรมการอิสระ โดยที่คณะกรรมการที่มาจากฝ่ายบริหารของบริษัทฯ จะมีจำนวนไม่เกิน 1 ใน 3 ของคณะกรรมการทั้งหมด

ชื่อผู้ได้รับการเสนอชื่อทุกท่านที่นำเสนอผู้ถือหุ้น เพื่อเลือกให้เป็นกรรมการจะมีประวัติส่วนตัวแนบไปด้วย เกี่ยวกับเรื่องนี้บริษัทฯ เชื่อว่าจะแนบจากการออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2549 ที่สูงเกินร้อยละ 84 นี้ แสดงให้เห็นถึงการสนับสนุนอย่างชัดเจนที่มีต่อกรรมการของบริษัทฯ และการเห็นพ้องกับความคิดเห็นของคณะกรรมการเกี่ยวกับความเป็นอิสระของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร

กรรมการทุกคนมีหน้าที่และความรับผิดชอบ ซึ่งรวมถึงเรื่องดังต่อไปนี้

1. กรรมการควรสามารถเข้าถึงข้อมูลการเงินและข้อมูลธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอ เพื่อทำงานของตนอย่างมีประสิทธิภาพ
2. กรรมการควรเข้าประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง รวมทั้งการประชุมคณะกรรมการชุดย่อยและตั้งคำถามที่สำคัญ เพื่อปกป้องและรักษาสิทธิและผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ ตลอดจนเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติที่ดี

3. กรรมการควรมีความสามารถและประสงค์จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งแสดงความเห็นของตนอย่างอิสระด้วยการเสียสละเวลาและความสนใจมากพอให้กับเรื่องที่มีความสำคัญทั้งหมด
4. กรรมการควรจัดประชุมโดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารร่วมประชุมอยู่ด้วย อย่างสม่ำเสมอ และพยายามทุกวิถีทางเพื่อหาโอกาสที่จะสามารถพูดคุยเรื่องธุรกิจกับฝ่ายบริหาร
5. กรรมการอิสระควรส่งหนังสือยืนยันให้กับบริษัทฯ เพื่อรับรองความเป็นอิสระของตนตามคำจำกัดความของบริษัทฯ ในวันที่กรรมการอิสระขอรับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง และทุกๆ ปีหลังจากนั้นหากกำหนด
6. กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารในหลักการไม่ควรดำรงตำแหน่งเกินจากเวลาที่กำหนด อย่างไรก็ตาม ความลำบากในการสรรหาผู้เข้ามาดำรงตำแหน่งแทนอย่างเหมาะสม รวมทั้งประโยชน์ที่เกิดจากความสัมพันธ์ในการทำงานที่สร้างสมมาหลายปีในคณะกรรมการ ตลอดจนความเข้าใจในธุรกิจจะถูกนำมาพิจารณา ในขณะที่บริษัทฯ ยังไม่ได้กำหนดข้อจำกัดของเวลาอย่างเป็นทางการ แต่นโยบายว่าด้วยระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งของกรรมการได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมในปี 2549 ซึ่งกำหนดว่าโดยทั่วไปกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารไม่ควรจะดำรงตำแหน่งเกิน 10 ปีหรือ 4 วาระไม่ว่าจะต่อเนื่องหรือโดยประการอื่น

ในหลักการบริษัทฯ จำกัดจำนวนคณะกรรมการที่กรรมการแต่ละท่านจะเป็นกรรมการได้ไม่เกิน 5 คณะ เพื่อให้กรรมการมีเวลาพอที่จะอุทิศตนให้กับธุรกิจของบริษัทฯ

(ก.1) กรรมการที่เป็นผู้บริหาร

กรรมการที่เป็นผู้บริหารคือกรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเต็มเวลา และได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็นประจำจากบริษัทฯ ในรูปของเงินเดือนหรือผลตอบแทนอื่นๆ ที่เทียบเท่า

(ก.2) กรรมการอิสระ

กรรมการอิสระคือกรรมการที่ไม่ได้บริหารจัดการบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ เป็นอิสระต่อการบริหารจัดการและผู้ถือหุ้นส่วนใหญ่และไม่มีธุรกิจกับบริษัทฯ ซึ่งอาจทำให้ผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นต้องลดลง

คุณสมบัติหลักของกรรมการอิสระ รวมถึง:

- กรรมการอิสระต้องไม่ถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 5 ซึ่งรวมถึงหุ้นที่ถือโดยบุคคลที่เกี่ยวข้อง ของหุ้นที่ออกโดยบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่เป็นกรรมการในคณะกรรมการตรวจสอบ การถือหุ้นดังกล่าวจะจำกัดไม่ให้เกินร้อยละ 0.5
- กรรมการอิสระต้องไม่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการวันต่อวัน หรือเป็นที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วมหรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใดก็ตาม

- กรรมการอิสระจะต้องไม่มีส่วนได้เสียทางการเงินหรือผลประโยชน์อื่นๆ ในการบริหารจัดการและในธุรกิจปัจจุบันทั้งในทางตรงหรือทางอ้อมของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย บริษัทร่วมหรือบริษัทที่เกี่ยวข้องอื่นใดก็ตาม หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่
- กรรมการอิสระจะต้องไม่มีความเกี่ยวข้องหรือเป็นญาติกับกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใดก็ตาม
- กรรมการอิสระจะต้องไม่ทำการเป็นตัวแทนอย่างเปิดเผย หรืออย่างไม่เปิดเผยของกรรมการผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือกลุ่มผู้ถือหุ้นใดก็ตาม หรือเป็นญาติของผู้ถือหุ้นรายใหญ่คนใดหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นใด
- กรรมการอิสระจะต้องทำหน้าที่และใช้วิจารณญาณของตนโดยไม่ได้รับอิทธิพลจากกรรมการที่เป็นผู้บริหารหรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งบุคคลที่เกี่ยวข้องหรือญาติคนใดก็ตาม

(ก.3) คณะกรรมการ

ปัจจุบัน คณะกรรมการของบริษัทประกอบด้วยกรรมการ 11 ท่าน โดยเป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร 3 ท่าน (ประมาณร้อยละ 27 ของกรรมการทั้งหมด) กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 3 ท่าน (ประมาณร้อยละ 27 ของกรรมการทั้งหมด) และกรรมการอิสระ 5 ท่าน (ประมาณร้อยละ 45 ของกรรมการทั้งหมด) เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2549 คณะกรรมการประกอบไปด้วยกรรมการดังต่อไปนี้

รายนามคณะกรรมการ

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. ม.ร.ว. จันทรรณศิริโชค จันทรรัต	ประธานคณะกรรมการ/กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
2. ม.ล. จันทรรุจา จันทรรัต	กรรมการผู้จัดการ/กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
3. นายสมพงษ์ ธนะโสภณ	กรรมการอิสระ
4. พลเรือโท กิตติชัย เสนาณรงค์	กรรมการอิสระ
5. นายปิยอร์น ออสตรอม	กรรมการอิสระ
6. นายเสฐียร เตชะไพฑูรย์	กรรมการอิสระ
7. นายพิชัย จิรังค์สรรพสุข	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
8. นายแดนซ์ คาร์ล เดฟิว	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
9. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	กรรมการอิสระ
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอริย์	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
11. นายอันส์เนอร์ส ชูเดอร์เกร็น	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร

(ก.4) การแยกตำแหน่ง

คณะกรรมการแต่งตั้งกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารหนึ่งคนให้เป็นประธานคณะกรรมการ ประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้จัดการจะไม่นับเป็นคนเดียวกัน ประธานกรรมการทำหน้าที่ดูแลการใช้นโยบายและแนวทางเชิงกลยุทธ์ตามที่คณะกรรมการและฝ่ายบริหารพิจารณาและจัดทำขึ้น และดำเนินการเพื่อให้มั่นใจว่ามีการจัดประชุมคณะกรรมการจนสำเร็จ ระหว่างการประชุมแต่ละครั้งกรรมการทุกคนควรมีส่วนร่วมในการประชุมและตั้งคำถามสำคัญ ๆ

อำนาจของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร ได้รับการจำกัดความและแยกออกจากกันอย่างชัดเจน กรรมการจะประชุมกันเป็นครั้งคราวและสนับสนุนฝ่ายบริหารผ่านกรรมการผู้จัดการ ในขณะที่เดียวกัน กรรมการจะไม่ยุ่งเกี่ยวกับงานประจำ หรือกิจกรรมทางธุรกิจภายใต้ความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร กรรมการผู้จัดการเท่านั้นที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการให้ทำงานเหล่านี้ ดังนั้นอำนาจและความรับผิดชอบของกรรมการผู้จัดการจึงได้รับตอบสนองจากฝ่ายบริหารอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้เขียนขอบเขตหน้าที่และอำนาจของฝ่ายบริหารทุกระดับไว้อย่างชัดเจน

(ข) บทบาทและความรับผิดชอบของโครงสร้างการจัดการ

(ข.1) คณะกรรมการ

คณะกรรมการจะต้องประพฤติตนตามมาตรฐานสูงสุดว่าด้วยพฤติกรรมที่มีจริยธรรม และปฏิบัติตามกฎหมาย กฎและระเบียบทั้งหมด ความรับผิดชอบหลักของคณะกรรมการคือการดูแลและกำหนดทิศทางการบริหารจัดการเพื่อประโยชน์ของบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) ในบรรดาหน้าที่ต่างๆ คณะกรรมการพึงมีหน้าที่ต่อไปนี้อย่างไม่จำเป็นว่าการดำเนินการโดยตรงหรือผ่านคณะกรรมการชุดย่อยอื่น

1. การดูแลการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อประเมินว่ามีการบริหารจัดการอย่างเหมาะสมหรือไม่ และเพื่อให้แน่ใจว่ากิจกรรมทั้งหมดดำเนินการตามกฎหมายและมาตรฐานด้านจริยธรรมที่เกี่ยวข้อง
2. การบริหารบริษัทฯ ให้มีผลการดำเนินงานที่เป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมาย วัตถุประสงค์และกฎข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น
3. การจัดทำและให้ความเห็นชอบวัตถุประสงค์ แผนงาน ตลอดจนการดำเนินการทางการเงินหลัก ๆ
4. การทบทวนและให้ความเห็นชอบกับการเปลี่ยนแปลงสำคัญๆ ในหลักการและแนวปฏิบัติด้านการตรวจสอบและการบัญชีที่ใช้ในการจัดเตรียมรายงานการเงินของบริษัทฯ อย่างเหมาะสม
5. การประเมินตัวแปรด้านความเสี่ยงหลักๆ ที่เกี่ยวข้องกับผลการดำเนินการของบริษัทฯ และการทบทวนมาตรการเพื่อนำมาแก้ไขและบรรเทาความเสี่ยงดังกล่าว

6. การประเมินผลการทำงานและความสามารถของตน และการปรับปรุงกระบวนการทำงานตามความจำเป็น
7. การให้ความเห็นชอบเกี่ยวกับค่าตอบแทนของพนักงาน
8. การแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยที่เหมาะสมเพื่อบริหารธุรกิจของบริษัทฯ ตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

คณะกรรมการได้มอบหมายอำนาจและความรับผิดชอบให้กรรมการผู้จัดการ ซึ่งจะทำงานร่วมกับเจ้าหน้าที่บริหารอื่นๆ ในการบริหารจัดการธุรกิจเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานของบริษัทฯ และเพื่อให้เป็นไปตามแผน คำสั่งหรือทิศทางอย่างหนึ่งอย่างใดของคณะกรรมการ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังเน้นระบบควบคุมภายในและระบบการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมกับกิจการที่บริษัทฯ ทำในขณะนี้ คณะกรรมการจะทำงานร่วมกับฝ่ายบริหารอย่างใกล้ชิดในลักษณะที่สอดคล้องกับกรอบค่านิยมหลัก พันธกิจ และวิสัยทัศน์ (Core Value, Mission, and Vision (VMV) Framework) ของบริษัทฯ รวมทั้งจรรยาบรรณทางธุรกิจและหลักการค้ากับคู่ค้ากิจการ

(ข.2) กรรมการผู้จัดการ

อำนาจและหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการที่คณะกรรมการเห็นสมควร รวมถึงเรื่องดังต่อไปนี้

1. การดูแลให้การปฏิบัติการของบริษัทฯ เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ เป้าหมาย งบประมาณ และแผนที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบ โดยให้เป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมาย ระเบียบ และประกาศของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง
2. การติดตามและการจัดทำรายงานที่เกี่ยวกับสภาพธุรกิจและฐานะทางการเงินของบริษัทฯ รวมทั้งการให้คำแนะนำว่าด้วยทางเลือกและกลยุทธ์ ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
3. การพิจารณาและการให้ความเห็นชอบธุรกรรมทางธุรกิจตามคำสั่งของคณะกรรมการ และภายใต้ขีดจำกัดที่คณะกรรมการกำหนด
4. การจัดการและการดูแลธุรกิจทั้งหมด การให้ความสนับสนุนหน้าที่ต่างๆ รวมถึงการเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การปฏิบัติการ การบริหารทรัพยากรมนุษย์ และธุรการ
5. การเป็นตัวแทนบริษัทฯ รวมทั้งมีอำนาจในการจัดการกับหน่วยงานรัฐและผู้มีอำนาจในการควบคุม
6. การดูแลติดต่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียทุกราย และการจัดการให้มีการขยายชื่อเสียงและภาพพจน์อย่างต่อเนื่อง
7. การทำงานที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ
8. การดูแลให้มีการดำเนินการตามแนวปฏิบัติว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการที่ดี

9. การกลั่นกรองเรื่องราวต่างๆ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการ

(ข.3) ประธานคณะกรรมการ

ประธานคณะกรรมการรับผิดชอบในการดำเนินการเป็นประธานในที่ประชุมคณะกรรมการ และในการประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้ง หากประธานกรรมการไม่สามารถเข้าร่วมประชุม คณะกรรมการจะเลือกกรรมการที่เข้าร่วมประชุมหนึ่งท่านให้เป็นประธานในที่ประชุมนั้น ประธานคณะกรรมการรับผิดชอบดูแลให้การประชุมเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายและข้อบังคับของบริษัทฯ ที่เกี่ยวกับการประชุม (หากมี) ตลอดจนจัดการให้การประชุมเป็นไปตามวาระแห่งการประชุม

(ค) เลขานุการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการสงวนสิทธิในการตัดสินใจนโยบายเชิงกลยุทธ์เป็นของตน คณะกรรมการจะมอบหมายการพิจารณาเรื่องในรายละเอียดให้กับคณะกรรมการชุดย่อยและเจ้าหน้าที่ (ในกรณีที่เป็นกระบวนการของตน) หรือกรรมการผู้จัดการ (ในกรณีที่เป็นการบริหารจัดการกิจกรรมทางธุรกิจของบริษัทฯ)

คณะกรรมการได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย 2 คณะ ได้แก่ คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน (Remuneration Committee) และคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) องค์ประกอบ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการทั้งสองคณะนี้มีรายละเอียดอยู่ด้านล่าง และในเว็บไซต์ของบริษัทฯ (<http://www.thoresen.com>) ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการ”

(ค.1) เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการแต่งตั้งนางสาวมณฑิณี สุรกาญจน์กุล ผู้จัดการแผนกทะเบียนหุ้น ให้เป็นเลขานุการบริษัทเพื่อรับผิดชอบเรื่องเกี่ยวกับการประชุมคณะกรรมการและผู้ถือหุ้น และเพื่อช่วยเหลืองานที่เกี่ยวข้องแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี

โดยหน้าที่เลขานุการบริษัทจะรายงานต่อประธานคณะกรรมการ และโดยโครงสร้างองค์กรจะรายงานต่อผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน รายละเอียดหน้าที่ของเลขานุการบริษัทอยู่ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ (<http://www.thoresen.com>) ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการ”

(ค.2) คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบไปด้วยกรรมการต่อไปนี้ นายปิยอรัน ออสตรอม (ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ) นายสมพงษ์ ณะโสภณ และพลเรือโท กิตติชัย เสนาณรงค์ กรรมการทั้งหมดของ

คณะกรรมการตรวจสอบเป็นกรรมการอิสระ คณะกรรมการตรวจสอบประชุมกันทั้งหมด 11 ครั้งในปี 2549 โดยกรรมการทุกท่านเข้าร่วมการประชุมทุกครั้ง ยกเว้นนายสมพงษ์ ธนะโสภณ ซึ่งไม่สามารถมาร่วมประชุม 2 ครั้ง

คณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้มีความรอบรู้และมีประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับทางการเงิน ซึ่งจำเป็นต่อการทำงานในหน้าที่ของตน หัวหน้าทีมผู้สอบบัญชีภายนอก ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงินและผู้จัดการแผนกตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ต่างเข้าร่วมการประชุมสำคัญทุกครั้งก่อนการเปิดเผยรายงานการเงินรายไตรมาสของบริษัทฯ ในระหว่างปี คณะกรรมการตรวจสอบประชุมแยกกับผู้สอบบัญชีภายนอกและกับผู้จัดการแผนกตรวจสอบภายใน โดยไม่มีฝ่ายบริหารร่วมในการประชุมแต่ประการใด

คณะกรรมการตรวจสอบได้รับอำนาจอย่างเต็มที่จากคณะกรรมการให้ทำงานของตน ซึ่งรวมถึงการติดตามการปฏิบัติงานอย่างเป็นระบบ และการดำเนินการให้มั่นใจว่ามาตรฐานในการเปิดเผยข้อมูลมีการปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดและมีการจำกัดอำนาจผู้บริหารที่เกี่ยวกับเรื่องการเงินอย่างครบถ้วน ในแต่ละปีจะมีการกำหนดวาระล่วงหน้า เพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบสามารถดูแลสังเกตการบริหารจัดการว่าด้วยความเสี่ยงทางการเงินที่ระบุในแผนธุรกิจประจำปีของบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบจะรายงานกิจกรรมของคณะกรรมการตรวจสอบต่อที่ประชุมคณะกรรมการทันทีหลังการประชุมทุกครั้ง ระหว่างการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบประธานคณะกรรมการตรวจสอบจะพิจารณาประเด็นที่เกิดขึ้นกับผู้สอบบัญชีและการเงิน และผู้จัดการแผนกตรวจสอบภายในของบริษัทฯ รวมทั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

หน้าที่หลักของคณะกรรมการตรวจสอบ รวมถึง

1. การพิจารณาว่ากระบวนการรายงานทางการเงินเป็นไปอย่างเพียงพอ น่าเชื่อถือและมีความเป็นกลางหรือไม่ โดยประสานงานร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกและผู้บริหารที่รับผิดชอบจัดเตรียมรายงานการเงินรายไตรมาสและรายปี
2. การทบทวนว่าระบบควบคุมภายใน และหน้าที่การตรวจสอบภายในมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพหรือไม่โดยประสานงานร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกและผู้สอบบัญชีภายใน เพื่อให้มั่นใจว่าระบบควบคุมภายในและหน้าที่ในการตรวจสอบภายในเพียงพอ
3. การพิจารณาว่าการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ เพียงพอหรือไม่ และการจัดการให้มั่นใจว่าการบริหารความเสี่ยงเป็นไปตามแนวทางของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและนโยบายภายในของบริษัทฯ
4. การพิจารณาการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และการจัดการให้มั่นใจว่าไม่มีการขัดแย้งด้านผลประโยชน์ โดยนำธุรกรรมระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อยหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องมาพิจารณาด้วย

5. การพิจารณาการดำเนินงานธุรกิจของบริษัทฯ โดยให้มั่นใจว่าได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบตลอดจนข้อบังคับของบริษัทฯ กฎหมายที่เกี่ยวข้องและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
6. การพิจารณารายงานผู้สอบบัญชี และคำแนะนำที่ผู้สอบบัญชีภายนอกและผู้สอบบัญชีภายในนำเสนอ ตลอดจนติดตามการนำคำแนะนำดังกล่าวไปปฏิบัติ
7. การพิจารณาและการแนะนำการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก รวมถึงค่าธรรมเนียมการสอบบัญชี โดยพิจารณาถึงความน่าเชื่อถือของผู้สอบบัญชี ความเพียงพอของทรัพยากร ระดับการสอบบัญชี และประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายให้สอบบัญชีบริษัทฯ
8. การพิจารณาและการแนะนำเรื่องการแต่งตั้ง ถอดถอน โอนย้ายหรือปลดผู้จัดการแผนกตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ออก
9. การดูแลเรื่องอื่นใดที่คณะกรรมการเป็นผู้มอบหมาย หรือเรื่องอื่นใดที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยหรือกฎหมายกำหนด

งานที่คณะกรรมการตรวจสอบได้ทำไปจนสำเร็จในปี 2549 นี้ รวมถึง

1. คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายงานการเงินรายปีและรายไตรมาสทั้งหมด ก่อนแนะนำให้คณะกรรมการตีพิมพ์รายงานดังกล่าว คณะกรรมการตรวจสอบได้อภิปรายและทำการตัดสินใจอย่างใช้วิจญาณเต็มที่และสร้างสรรค์ในเรื่องที่เกี่ยวกับนโยบายการบัญชีและประมาณการสำคัญๆ โดยใช้ข้อมูลจากรายงานที่ได้จัดเตรียม การนำเสนอข้อมูล รวมทั้งคำแนะนำอิสระที่ได้จากผู้สอบบัญชีภายนอก
2. คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายงานเฉพาะเรื่องเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายในในแผนกบัญชี ฝ่ายปฏิบัติการเรือ แผนกทรัพยากรมนุษย์ และบริษัทเมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด
3. ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ให้คำแนะนำอย่างสม่ำเสมอซึ่งรวมถึงการประเมินประสิทธิภาพในการควบคุมของบริษัทประจำปี มีการพิจารณารายงานที่ได้จากการตรวจสอบภายในและการสนองตอบของฝ่ายบริหารอย่างละเอียด การอภิปรายรายงานเหล่านี้มีส่วนต่อความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบที่เกี่ยวกับประสิทธิภาพของระบบควบคุมภายในของบริษัท

คณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินการทำงานของผู้สอบบัญชีภายนอก และสอบถามถึงความเป็นอิสระ ความเป็นกลาง และความสามารถในการทำงาน บริษัทฯ มีนโยบายที่จะรักษาความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชีภายนอกเหล่านี้ด้วยการจำกัดบริการที่ไม่ได้รับการตรวจสอบให้อยู่ในบริการภาษี และที่เกี่ยวกับการสอบบัญชีตามที่กำหนด ทั้งนี้ มีการแต่งตั้งหัวหน้าทีมผู้ตรวจสอบบัญชีภายนอกใหม่ ทุกๆ 5 ปี

(ค.3) การแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและการกำหนดค่าธรรมเนียมการสอบบัญชี

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้พิจารณาและเสนอการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกและค่าธรรมเนียมการสอบบัญชีแก่ผู้ถือหุ้นเพื่อขอความเห็นชอบในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้งที่ ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2549 ผู้ถือหุ้นให้ความเห็นชอบดังต่อไปนี้

1. แต่งตั้งนางอโนทัย ลีกิจวัฒน์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3442 หรือนางณฐพร พันธุ์อุดม ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3430 หรือนางเน่งน้อย เจริญทวีทรัพย์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3044 แห่งไพรัชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส ให้เป็นผู้สอบบัญชีประจำปีการเงิน 2549

2. ค่าธรรมเนียมการสอบบัญชีจำนวน 2.995 ล้านบาท เพื่อสอบทานและตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ และงบการเงินรวม

หลังพิจารณาข้อกำหนด และค่าธรรมเนียมในการว่าจ้างการสอบบัญชีตามที่มีการเสนอแล้ว คณะกรรมการตรวจสอบได้ชี้แจงให้คณะกรรมการทราบถึงผลการประเมินของตน และแนะนำให้แต่งตั้งไพรัชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์สเป็นผู้สอบบัญชีอีกครั้ง โดยจะนำเสนอผู้ถือหุ้นในที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีครั้งต่อไปที่กำหนดจะจัดขึ้นในวันที่ 26 มกราคม 2550 แต่หัวหน้าทีมผู้ตรวจสอบบัญชีภายนอกคนใหม่จะเป็นผู้ดูแลงานสอบบัญชี

(ก.4) คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนประกอบไปด้วยกรรมการต่อไปนี้ นายปิยธรรณ ออสตรอม (ประธานคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนจนถึงวันที่ 21 พฤษภาคม 2549 ก่อนจะลาออกเพื่อมุ่งเน้นทำงานให้กับคณะกรรมการตรวจสอบ) ดร. พิจิต นิธิวาทิน (ประธานคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน) นายสมพงษ์ รัตนโสภณ และพลเรือโทกิตติชัย เสนาณรงค์ กรรมการทั้งหมดของคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นกรรมการอิสระทั้งสิ้น คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนประชุมกัน 2 ครั้งในปี 2549

งานหลักของคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน รวมถึง

1. กำหนดค่าตอบแทนให้กับบุคลากรทั้งหมด โดยเน้นค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับอาวุโสสำคัญๆ
2. กำหนดนโยบายที่เกี่ยวกับการจัดตั้งหรือดำเนินการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพของบริษัท
3. แต่งตั้งทริสตี (หากมี) เพื่อดำเนินการดังกล่าว
4. ดูแลสังเกตการณ์นโยบายที่กรรมการผู้จัดการใช้ในการจ่ายค่าตอบแทนให้กับผู้บริหารอาวุโส

ในปี 2549 นี้ บริษัท ฮิววิต แอสโซซิเอตส์ จำกัด (Hewitt Associates) ได้รับการว่าจ้างให้ทำการศึกษาในเรื่องนโยบายค่าตอบแทนของบริษัทฯ ที่จ่ายให้กับผู้บริหารอาวุโส ขอบเขตในการทำงาน

ดังกล่าวรวมถึงการจัดทำมาตรฐาน (benchmarking) โครงสร้างเงินเดือนของบริษัทในปัจจุบัน และการพัฒนาเครื่องมือในการวัดผลการทำงาน

จากการศึกษาดังกล่าว มีการแนะนำหลักการสำคัญ ๆ ดังนี้

1. โครงสร้างค่าตอบแทนควรสะท้อนระบบการให้รางวัลที่ยุติธรรม
2. คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนหลังจากพิจารณาคำแนะนำต่างๆ รวมทั้งความสำเร็จของบริษัทฯ แล้ว จะเป็นผู้กำหนดน้ำหนัก (quantum) ขององค์ประกอบที่อาจนำมาใช้พิจารณาค่าตอบแทนทั้งหมด
3. องค์ประกอบสำคัญๆ ในการพิจารณาค่าตอบแทนจะนำมาเชื่อมโยงกับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายของการปฏิบัติงาน
4. ขอบเขตของการได้รับผลประโยชน์ในรูปแบบของบริษัทฯ ของพนักงานบริหารระดับสูงนั้นจะมีการกำหนดให้ผลประโยชน์ของผู้บริหารและผู้ถือหุ้นไม่ขัดแย้งซึ่งกันและกัน
5. การประเมินผลการปฏิบัติงานจะทำทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ และ
6. นโยบายและแนวทางการให้ค่าตอบแทนจะโปร่งใสมากที่สุดเท่าที่ทำได้ทั้งกับผู้มีส่วนร่วมและผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเสนอความเห็นเกี่ยวกับการเพิ่มเงินเดือนประจำปีกับคณะกรรมการ เพื่อขอความเห็นชอบเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2549 คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนได้ประเมินข้อมูลในตลาดตลอดจนคำแนะนำต่างๆ และใช้วิจารณญาณในการกำหนดระดับเงินเดือน สำหรับการประเมินผลการจ่ายเงินโบนัสให้กับบุคลากรแต่ละรายในแต่ละปี คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนจะทบทวนผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจอย่างรอบคอบ

ขณะนี้ คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนกำลังจัดทำแผนการจ่ายเงินค่าตอบแทนที่เกิดตามผลการปฏิบัติงานมากขึ้น ซึ่งจะเริ่มนำมาใช้งานในปี 2550 ค่าตอบแทนของผู้บริหารจะประกอบไปด้วยเงินเดือน โบนัสประจำปี แรงจูงใจในระยะยาว กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และผลประโยชน์อื่นๆ

คณะกรรมการกำหนดระดับเงินเดือนค่าตอบแทนของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารทั้งหมดให้อยู่ภายใต้ขีดจำกัดที่ผู้ถือหุ้นให้ความเห็นชอบ เงินที่จ่ายให้กับกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารประกอบไปด้วยเงินสดที่จ่ายรายเดือน โดยมีส่วนเพิ่มให้กับตำแหน่งที่มีความรับผิดชอบเพิ่มเติมเพื่อสะท้อนการทำงานที่มากขึ้น ทั้งนี้ไม่มีการให้หุ้นแก่กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารสำหรับงานต่างๆ ที่ทำให้กับคณะกรรมการแต่ละประการใด

(ง) ผลประโยชน์ที่ขัดแย้ง

(ง.1) ธุรกิจที่อาจทำให้เกิดผลประโยชน์ที่ขัดแย้งและธุรกรรมระหว่างบริษัท

คณะกรรมการเข้าใจว่าธุรกรรมที่อาจนำไปสู่การขัดแย้งทางผลประโยชน์ และ/หรือธุรกรรมกับคู่สัญญาที่เกี่ยวข้อง จะต้องได้รับการพิจารณาอย่างรอบคอบเพื่อให้เป็นไปตามกฎและระเบียบที่เกี่ยวข้องของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและนโยบายตลอดจนแนวทางภายในของบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) นอกจากนี้ ธุรกรรมดังกล่าวจะต้องทำในลักษณะเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอกที่ไม่มีความสัมพันธ์กับบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด และดำเนินการโดยให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่กับบริษัทฯ และ ผู้ถือหุ้นทั้งหมด ข้อกำหนดและเงื่อนไขของธุรกรรมดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขตามมาตรฐานทางการค้าที่ยอมรับกันทั่วไปเสมอ บันทึกที่เกี่ยวกับธุรกรรมดังกล่าวทั้งหมดจะต้องนำเสนอ คณะกรรมการเพื่อพิจารณาระหว่างการประชุม ซึ่งจะมีการอภิปรายและสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบเข้าร่วมประชุมอยู่ด้วย

คณะกรรมการยังคอยดูแลติดตามการปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยเกณฑ์วิธีการ และการเปิดเผยธุรกรรมดังกล่าวด้วย บริษัทฯ มีนโยบายที่จะเปิดเผยข้อมูลของธุรกรรมดังกล่าวอย่างละเอียด ซึ่งรวมถึงจำนวนเงิน คู่สัญญาในธุรกรรม เหตุผลของการทำธุรกรรม และความจำเป็นของธุรกรรมในรายงานประจำปีของบริษัทฯ และในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะป้องกันไม่ให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานใช้สถานภาพของตนเพื่อหาผลประโยชน์ส่วนตัว ดังนั้นกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานจะต้องละเว้นจากการทำธุรกรรมที่เกี่ยวข้องใดๆ ที่อาจนำไปสู่การขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ นอกจากนี้ กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานใดที่มีส่วนได้เสียไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมในกระบวนการตัดสินใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรรมการจะถูกห้ามไม่ให้พิจารณาหรือลงคะแนนเสียงในเรื่องที่ตนมีส่วนได้เสียที่เป็นประโยชน์

คณะกรรมการและฝ่ายบริหารยังได้ย้ำเน้นการพิจารณาธุรกรรมระหว่างบริษัท ซึ่งหมายถึง ธุรกรรมระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อย อย่างรอบคอบและไม่อคติด้วย

(ง.2) การใช้ข้อมูลภายใน

คณะกรรมการห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานไม่ให้ใช้โอกาสหรือข้อมูลที่ได้รับขณะทำงานในตำแหน่งของตนเพื่อหาผลประโยชน์ส่วนตัว หรือเพื่อจัดตั้งธุรกิจที่แข่งหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงการห้ามใช้ข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญเพื่อซื้อหรือขายหุ้นและหลักทรัพย์ของบริษัทฯ เพื่อผลประโยชน์ของบุคคลเหล่านั้นอย่างเด็ดขาด และห้ามการให้ข้อมูลภายในแก่บุคคลหรือนิติบุคคลอื่นเพื่อซื้อหรือขายหุ้นและหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

กรรมการและผู้บริหารจะต้องรายงานธุรกรรมการซื้อขายหุ้นและหลักทรัพย์ของบริษัทฯ และฐานะการถือครองหุ้นของตนทุกครั้งเมื่อมีการเปลี่ยนแปลง คณะกรรมการมีนโยบายห้ามมิให้กรรมการและผู้บริหารอาวุโสทุกท่านซื้อขายหุ้นและหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในช่วง 3 สัปดาห์ก่อนการเปิดเผยผลการดำเนินงานทางการเงินรายไตรมาสและรายปีของบริษัทฯ ข้อห้ามนี้ใช้บังคับกับนิติบุคคลที่กรรมการของบริษัทฯ มีส่วนได้เสียที่เป็นประโยชน์ นิติบุคคลที่ว่าจ้างกรรมการของบริษัทฯ หรือที่กรรมการของบริษัทฯ ทำการเป็นตัวแทน

(จ) การควบคุมภายใน

บริษัทฯ ตระหนักว่าการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพและระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพเป็นสิ่งสำคัญต่อการบริหารจัดการที่ประสบผลสำเร็จและมีประสิทธิผล รวมทั้งเป็นการป้องกันปัจจัยที่อาจทำให้การดำเนินธุรกิจและชื่อเสียงของบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) ต้องตกอยู่ในความเสี่ยง ระบบควบคุมที่สำคัญคือ

1. การปรับโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับเป้าหมาย ธุรกิจ หน้าที่ ความรับผิดชอบ และสายการรายงานระหว่างหน่วยธุรกิจ
2. การกำหนดหน้าที่ของผู้บริหารและพนักงานระดับปฏิบัติการอย่างชัดเจน มีการแยกอำนาจการให้ความเห็นชอบในการปฏิบัติการและหน้าที่ติดตามสอดคล้องอย่างชัดเจน เพื่อให้แน่ใจว่ามีสมดุลอำนาจในองค์กรอย่างเพียงพอระหว่างตำแหน่งสำคัญๆ ภายในโครงสร้างองค์กรเพื่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดี
3. นโยบายที่เป็นลายลักษณ์อักษร กฎและวิธีการ คู่มือปฏิบัติการ และแนวทางในการควบคุมภายใน นอกจากนี้หน่วยงานธุรกิจและบริษัทย่อยยังได้จัดทำประเมินความเสี่ยง และแนวทางการควบคุมด้วย
4. การตรวจสอบภายในเป็นกลไกสำคัญในการดูแลและตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน่วยธุรกิจและบริษัทย่อย แผนการตรวจสอบจะรวมถึงหน้าที่ที่มีความเสี่ยงสูงและงานด้านปฏิบัติการทั้งหมด รวมถึงการบริหารจัดการ การปฏิบัติการ การเงิน การรายงาน การปฏิบัติตามกฎระเบียบ และการควบคุมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
5. คณะกรรมการตรวจสอบจะประเมินความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ ผ่านการพิจารณาและเห็นชอบแผนการสอบบัญชี รายงานการสอบบัญชี ที่จัดทำโดยฝ่ายสอบบัญชีภายในและผู้สอบบัญชีภายนอก ในส่วนที่เกี่ยวกับความเหมาะสมและเพียงพอของระบบควบคุม การปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านกฎระเบียบ การเก็บรักษาสินทรัพย์ การรายงานทางการเงิน และนโยบายด้านบัญชีที่มีอยู่ในขณะนี้ โดยมีการจัดการประชุมอย่างน้อยหนึ่งครั้งในทุกไตรมาสและคณะกรรมการตรวจสอบจะประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารเพื่อดูว่าบริษัทฯ มีระบบควบคุมเพียงพอหรือไม่

(จ) ที่ประชุมคณะกรรมการ

โดยทั่วไป คณะกรรมการจะต้องประชุมกันอย่างน้อย 5 ครั้งต่อปี การประชุมพิเศษจะจัดขึ้นตามความจำเป็นเพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะอย่าง ในปี 2549 คณะกรรมการประชุมทั้งหมด 10 ครั้ง วาระการประชุมหลักได้แก่ พิจารณาทิศทางเชิงกลยุทธ์ของบริษัท แผนธุรกิจและงบประมาณรายปี รายงานการเงินรายไตรมาส และการเข้าซื้อและจำหน่ายสินทรัพย์ที่สำคัญ โดยปกติเลขานุการบริษัทจะเป็นผู้จัดเตรียมและส่งวาระการประชุมอย่างน้อย 7 วันก่อนการประชุมแต่ละครั้งและจัดส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย 5 วันก่อนการประชุมแต่ละครั้ง เพื่อให้กรรมการมีเวลาพิจารณาประเด็นการประชุม

เลขานุการบริษัทจะจดบันทึกการประชุม ซึ่งจะส่งให้กับกรรมการภายใน 14 วันหลังวันประชุม รายงานการประชุมจะได้รับการลงมติในการประชุมครั้งต่อไป และเก็บให้กรรมการและบุคคลที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ตรวจสอบต่อไป

คณะกรรมการกำหนดให้สมาชิกของตนทั้งหมดอุทิศเวลาอย่างเพียงพอให้กับงานของคณะกรรมการ ทำหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการและเข้าประชุมคณะกรรมการ รายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการในปี 2549 มีดังนี้

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการในปี 2549

ชื่อ	ที่ประชุมคณะกรรมการ			ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ			ที่ประชุม คณะกรรมการ กำหนด ค่าตอบแทน
	ที่ประชุม ปกติ	ที่ประชุม เฉพาะกิจ	รวม	ที่ประชุม ปกติ	ที่ประชุม เฉพาะกิจ	รวม	
1. ม.ร.ว. จันทรรณศิริ โชค จันทรรทัด	5/5	5/5	10/10	-	-	-	-
2. ม.ล. จันทจุฬา จันทรรทัด	5/5	5/5	10/10	-	-	-	2/2
3. นายสมพงษ์ ธนะโสภณ	4/5	4/5	8/10	4/5	5/6	9/11	2/2
4. พลเรือโท กิตติชัย เสนาณรงค์	5/5	5/5	10/10	5/5	6/6	11/11	2/2
5. นายบียอร์น ออสตรอม	5/5	5/5	10/10	5/5	6/6	11/11	1/1
6. นายเสฐียร เตชะไพฑูริย์	3/5	4/5	7/10	-	-	-	-
7. นายพิชัย จีรังค์สรรพสุข	5/5	5/5	10/10	-	-	-	-
8. นายแลนซ์ คาร์ล เดฟิว	4/5	5/5	9/10	-	-	-	-
9. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	3/3	2/3	5/6	-	-	-	1/1
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์รี่	3/3	3/3	6/6	-	-	-	-
11. นายอันส์เนอร์ส ชูเดอร์เกร็น	3/3	3/3	6/6	-	-	-	-

หมายเหตุ: ดร. พิชิต นิธิวาลิน เป็นประธานคณะกรรมการพิจารณาต่อต้านเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2549

(ข) การประเมินของคณะกรรมการและการลาออกตามวาระ

(ข.1) การประเมินของคณะกรรมการและการลาออกตามวาระ

คณะกรรมการประกอบไปด้วยกรรมการอิสระ 5 ท่าน กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 3 ท่าน และกรรมการที่เป็นผู้บริหาร 3 ท่าน ประวัติกรรมการอยู่ในหน้า 151 - 157 กรรมการอาจได้รับการเลือกตั้งซ้ำทุกๆ 3 ปี กรรมการที่เป็นผู้บริหารมีสัญญาจ้างงานกับบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการค่อยๆ ปรับเปลี่ยนองค์ประกอบในคณะกรรมการอย่างต่อเนื่องโดยไม่ทำให้ประสิทธิภาพในการทำงานต้องค่อยลงแต่ประการใด ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2548 ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2548 ม.ล. จันทจุฑา จันททัต ได้รับเลือกตั้งให้สืบทอดฐานะกรรมการต่อจาก นายอาร์เน่ ไทเก้น และได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการผู้จัดการในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2549 ดร.พิชิต นิธิวาลิน นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์รี่ และนายอันส์เนอร์ส ชูเคอร์เกร็น ซึ่ง 2 รายหลังเป็นผู้บริหารอาวุโส ได้รับเลือกให้ดำรงตำแหน่งแทนนายโอภาส เพชรมุณี นายโพรเด่ ไทเก้น และนายโอเล่ย์ ไทเก้น

นโยบายของบริษัทฯ ที่เกี่ยวกับการจำกัดเวลาการดำรงตำแหน่งของกรรมการ ได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมในปี 2549 โดยกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารโดยหลักการไม่ควรดำรงตำแหน่งเกินกว่า 10 ปี หรือ 4 วาระ ไม่ว่าจะต่อเนื่องหรือโดยประการอื่น เว้นแต่จะมีเหตุผลที่สมควรหลังพิจารณาความรับผิดชอบของบุคคลนั้น ตลอดจนการที่บุคคลดังกล่าวมีส่วนทำประโยชน์ต่อให้บริษัทฯ ทั้งในอดีต ปัจจุบันและที่คาดการณ์ในอนาคต ในกรณีที่กรรมการท่านใดได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทนกรรมการที่อยู่ไม่ครบวาระ กรรมการท่านนั้นจะต้องสมัครเข้ารับการเลือกตั้งในโอกาสแรกที่มีทันทีหลังการแต่งตั้ง

บทบาทสำคัญประการหนึ่งของคณะกรรมการคือการกำหนดผู้รักษาการแทนกรรมการผู้จัดการ ซึ่งส่วนหนึ่งในกระบวนการนี้คือ กรรมการผู้จัดการจะต้องแจ้งให้คณะกรรมการทราบเกี่ยวกับบุคคลที่จะรักษาการในตำแหน่งของตนในกรณีที่ตนไม่สามารถทำหน้าที่

(ข) คำตอบแทน

(ข.1) คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

นโยบายของคณะกรรมการคือคำตอบแทนของกรรมการควรสะท้อนหน้าที่และความรับผิดชอบในการบรรลุเป้าหมายที่คาดหวังของผู้ถือหุ้นทั้งหมด นอกจากนี้กรรมการยังต้องมีประสบการณ์และคุณสมบัติที่เหมาะสมในการทำหน้าที่ดังกล่าว

คำตอบแทนของคณะกรรมการปัจจุบัน ได้รับการเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2549 คณะกรรมการยังได้กำหนดคำตอบแทนให้กับผู้บริหารอาวุโสจากคำแนะนำของคณะกรรมการ กำหนดคำตอบแทน ซึ่งจำนวนเงินคำตอบแทนนี้จะพิจารณาจากความรับผิดชอบของผู้บริหารดังกล่าว ตลอดจนการมีส่วนทำประโยชน์ของบุคคลดังกล่าวต่อบริษัท ทั้งในอดีต ปัจจุบันและที่คาดการณ์ในอนาคตในกรณีที่เป็นไปได้ คำตอบแทนดังกล่าวจะสะท้อนระดับคำตอบแทนที่ให้กับผู้บริหารอาวุโสในตลาดธุรกิจอย่างเดียวกันกับบริษัทฯ

(ข.2) คำตอบแทนคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และเจ้าหน้าที่บริหารอาวุโสในปี 2549

(ข.2.1) คำตอบแทนที่เป็นเงินสด

1.1) คณะกรรมการซึ่งประกอบไปด้วยกรรมการ 11 ท่าน ได้รับคำตอบแทนรวมทั้งสิ้น 6.16 ล้านบาท

1.2) คำตอบแทนกรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารที่รายงานตรงต่อกรรมการผู้จัดการ รวมทั้งสิ้น 11 คน เป็นเงินรวมทั้งสิ้น 82.69 ล้านบาท

1.3) คณะกรรมการตรวจสอบได้รับคำตอบแทนในการดำรงตำแหน่งเพิ่มเติม 1.26 ล้านบาท

รายละเอียดคำตอบแทนทั้งหมดอยู่ในตารางด้านล่าง

คำตอบแทนคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย

หน่วย: บาท

ชื่อ	คณะกรรมการ	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการกำหนดคำตอบแทน
1. ม.ร.ว. จันทรรณศิริ โชค จันทรรทัด	3,360,000	-	-
2. ม.ล. จันทรรุจา จันทรรทัด	-	-	-
3. นายสมพงษ์ ธนโสภณ	420,000	420,000	-
4. พลเรือโท กิตติชัย เสนาณรงค์	420,000	420,000	-
5. นายปิยอรัน ออสตรอม	420,000	420,000	-
6. นายเสฐียร เตชะไพฑูริย์	420,000	-	-
7. นายพิชัย จีรังศ์สรรพสุข	420,000	-	-
8. นายแลนด์ คาร์ล เดฟิว	420,000	-	-
9. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	280,000	-	-

10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์รี่	-	-	-
11. นายอันส์เนอร์ต ซูเดอร์เกร็น	-	-	-
รวม	6,160,000	1,260,000	-

(ข.2.2) ค่าตอบแทนอื่นๆ

เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพที่บริษัทฯ จ่ายให้กับกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารที่รายงานตรงต่อกรรมการผู้จัดการ รวม 11 ท่าน มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 4.25 ล้านบาท

(ณ) การปฐมนิเทศและการพัฒนากรรมการ

กรรมการผู้จัดการจะเป็นผู้จัดการปฐมนิเทศให้กับสมาชิกใหม่ของคณะกรรมการ ในการประชุมดังกล่าว จะมีการชี้แจงนโยบายของบริษัทฯ และธุรกิจหลักๆ รวมทั้งข้อบังคับบริษัทฯ การนำเสนอเมื่อเร็ว ๆ นี้ ตลอดจนรายงานประจำปีล่าสุดในคู่มือกรรมการ

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังสนับสนุนให้กรรมการเข้าร่วมหลักสูตรหรือกิจกรรมที่มุ่งปรับปรุงการทำงานของกรรมการในคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย กรรมการ 8 ท่านได้เข้าอบรมหลักสูตรกรรมการของสถาบันส่งเสริมกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors (“IOD”)) ซึ่งรวมถึงหลักสูตร Director Certification Programme (“DCP”) และหลักสูตร Director Accreditation Programme (“DAP”)

6. จริยธรรมทางธุรกิจและจรรยาบรรณของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน)

(ก) แนวทางด้านจริยธรรมและการปฏิบัติการของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีแนวทางด้านจริยธรรมและการปฏิบัติการ ดังนี้

(ก.1) ความยุติธรรม

บริษัทฯ เชื่อในความยุติธรรมต่อคู่สัญญาทุกรายที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ และหลีกเลี่ยงการปฏิบัติต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งดีกว่าบุคคลอื่นหรือสถานการณ์ที่จะนำไปสู่การขัดแย้งทางผลประโยชน์

(ก.2) ความเป็นมืออาชีพ

บริษัทฯ รับผิดชอบงานของบริษัทฯ อย่างมืออาชีพและมุ่งมั่นที่จะดำเนินการอย่างเป็นเลิศด้วยการทำงานให้ได้ผลในระดับที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่องด้วยการใช้วิธีการและเทคโนโลยีใหม่ๆ

(ก.3) การทำงานเชิงรุก

บริษัทฯ ตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าและการเปลี่ยนแปลงทางสังคม เทคนิคและเศรษฐกิจ และปรับเปลี่ยนให้เข้ากับสถานการณ์

(ก.4) วินัยและการปฏิบัติตามกฎระเบียบ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยวินัยและหลักการด้านจริยธรรม และทำการทุกอย่างให้มั่นใจว่าธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปตามกฎหมาย กฎและระเบียบต่างๆ

(ข) จรรยาบรรณ

คณะกรรมการได้ให้ความเห็นชอบกรอบค่านิยมขององค์กร พันธกิจ และวิสัยทัศน์ (VMV Framework) เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขณะนี้ได้มีการจัดทำจรรยาบรรณขององค์กร เพื่อนำกรอบค่านิยม พันธกิจ และวิสัยทัศน์ดังกล่าวมาใช้ โดยเน้นค่านิยมหลัก 4 ประการของบริษัทฯ

ค่านิยมหลัก 4 ประการได้แก่

1. **คุณธรรม:** เราจะเป็นบุคคลที่เปิดเผย และซื่อสัตย์ต่อกันและกันในการทำงานร่วมกัน จะปฏิบัติตามที่ให้สัญญาไว้ตลอดเวลา และจะสร้างและรักษาความไว้วางใจในการทำงานร่วมกัน
2. **ความเป็นเลิศ:** เราจะทำงานด้วยมาตรฐานคุณภาพการบริการระดับสูง มีความปลอดภัย รักษาสภาพแวดล้อมและความมั่นคง และจะทำงานอย่างบุคคลที่จะรอบรู้ในวิทยาการของแต่ละหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย
3. **จิตสำนึกของการร่วมกันเป็นทีม:** เราจะปฏิบัติตนในอันที่จะส่งเสริม และสร้างสรรค์การร่วมมือกันทำงานเป็นทีม เราจะเคารพต่อกันและกัน และเชื่อมั่นในความสามารถของพวกเราทุกคนในการทำงานร่วมกันเป็นทีม
4. **การยึดมั่นในพันธะ:** เราจะทำนงถึงอนาคตของบริษัทฯ ตลอดเวลา และจะเป็นผู้รับผิดชอบต่อผลและความสำเร็จทางธุรกิจของบริษัทฯ

นอกจากนี้ กรรมการบริษัทฯ แต่ละรายได้รับคู่มือกรรมการที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเป็นผู้จัดทำ นโยบายของคณะกรรมการ คือ กรรมการจะต้องดำเนินการอย่างมีจริยธรรมในระดับสูงสุดเพื่อประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมด คู่มือกรรมการมีเนื้อหาครอบคลุมหลักการสำคัญๆ ซึ่งรวมถึงความซื่อสัตย์ ความสุจริต การขัดแย้งทางผลประโยชน์ และการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ

คณะกรรมการยังอนุญาตให้กรรมการที่เป็นผู้บริหารดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทอื่นๆ ที่ไม่จำเป็นจะต้องอยู่ในกลุ่มบริษัทโทริเซน ทั้งนี้โดยให้ปฏิบัติตามข้อตกลงและความเห็นชอบของ

คณะกรรมการ กรรมการที่เป็นผู้บริหารเมื่อได้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทอื่นๆ นั้นจะรับค่าตอบแทนจากบริษัทอื่นๆ นั้นเป็นรายได้ส่วนตัวก็ได้ โดยทั่วไปการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทนอกองค์กรจะจำกัดให้เป็นกรรมการไม่เกิน 2 บริษัทเท่านั้น ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการและกรรมการที่เป็นผู้บริหารอื่นอีกสองท่านไม่ได้ทำหน้าที่ในคณะกรรมการนอกบริษัทแต่ประการใด กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารสามารถทำงานเป็นกรรมการในคณะกรรมการนอกบริษัทได้ โดยมีข้อแม้ว่าจะต้องแสดงให้เห็นถึงความทุ่มเทในการทำหน้าที่ของตนต่อบริษัทฯ อย่างเต็มที่

คู่มือจรรยาบรรณของพนักงานกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงาน ในแง่อาชีพและจริยธรรมของพนักงานทุกคน พนักงานทุกระดับได้รับการคาดหวังให้ปฏิบัติตนอย่างซื่อสัตย์ ขยันขันแข็ง และรับผิดชอบ และทำในสิ่งที่ถูกต้อง ซึ่งจะช่วยสร้างและรักษาความมั่นใจและความไว้วางใจในหมู่ผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ

9.5 การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

คณะกรรมการห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานไม่ให้ใช้โอกาสหรือข้อมูลที่ได้รับขณะทำงานในตำแหน่งของตนเพื่อหาผลประโยชน์ส่วนตัว หรือเพื่อจัดตั้งธุรกิจที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงการห้ามใช้ข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญเพื่อซื้อหรือขายหุ้นและหลักทรัพย์ของบริษัทฯ เพื่อผลประโยชน์ของบุคคลเหล่านั้นเด็ดขาด และห้ามการให้ข้อมูลภายในแก่บุคคลหรือนิติบุคคลอื่นเพื่อซื้อหรือขายหุ้นและหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

กรรมการและผู้บริหารจะต้องรายงานธุรกรรมการซื้อขายหุ้นและหลักทรัพย์ของบริษัทฯ และฐานะการถือครองหุ้นของตนทุกครั้ง เมื่อมีการเปลี่ยนแปลง คณะกรรมการมีนโยบายห้ามมิให้กรรมการและผู้บริหารอาวุโสทุกท่านซื้อขายหุ้นและหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในช่วง 3 สัปดาห์ก่อนการเปิดเผยผลการดำเนินงานทางการเงินรายไตรมาสและรายปีของบริษัทฯ ข้อห้ามนี้ใช้บังคับกับนิติบุคคลที่กรรมการของบริษัทฯ มีส่วนได้เสียที่เป็นประโยชน์ นิติบุคคลที่ว่าจ้างกรรมการของบริษัทฯ หรือกรรมการของบริษัทฯ ทำการเป็นตัวแทน

9.6 บุคลากร

- ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 บริษัทมีพนักงานประจำรวม 22 คน ถ้ารวมพนักงานของบริษัทย่อยทั้งหมดจะมีพนักงานประจำรวม 573 คน และหากรวมคนประจำเรือแล้วจะมีจำนวนพนักงานทั้งสิ้น 1,847 คน

- จำนวนพนักงานในแต่ละสายงานหลักมีดังนี้

สายงานหลัก	บริษัทและบริษัทย่อย
ฝ่ายบริหาร	11
ฝ่ายบุคคลและบริหารส่วนกลาง	32
ฝ่ายบัญชีและการเงินส่วนกลาง	62
ฝ่ายตัวแทนเรือและตัวกลางรับขนส่งสินค้า	97
ฝ่ายบริหารกองเรือ	133
ฝ่ายขนถ่ายสินค้า	17
ฝ่ายนายหน้าเช่าเหมาเรือ	15
ฝ่ายการให้บริการธุรกิจนอกชายฝั่ง	156
ฝ่ายซ่อมแซมบำรุงและดูแลเรือเดินทะเล	48
ฝ่ายประสานงานให้กับบริษัทประกันภัย	2
คนประจำเรือ	1,274
รวม	1,847

- ผลตอบแทนรวมของพนักงานบริษัทและบริษัทย่อย ไม่รวมผู้บริหารและกรรมการบริหาร (ในรูปเงินเดือน โบนัสและค่าล่วงเวลา) ไม่รวมคนประจำเรือ ณ 30 กันยายน 2549 เป็นเงินจำนวน 416,837,124 บาท

- บริษัทฯ ได้จ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแก่พนักงาน (ไม่รวมคนประจำเรือ) เป็นจำนวน 19,150,926 บาท

- นโยบายในการพัฒนาพนักงาน

นโยบายพัฒนาพนักงาน อยู่ในรายงานว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการ ข้อ 3 (จ) หน้า 101

10. การควบคุมภายใน

บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) ได้ให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายใน ทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติงาน จึงได้มีการดำเนินการเพื่อกำหนดภาระหน้าที่ อำนาจการดำเนินการ ของผู้ปฏิบัติงาน และของผู้บริหารไว้เป็นลายลักษณ์อักษร นอกจากนี้บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แนวทางนโยบายทั้งหมดที่กำหนดไว้รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยฝ่ายตรวจสอบภายในมีการตรวจสอบการปฏิบัติงานแต่ละแผนก และรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร ในส่วนของการควบคุมภายในนั้น บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) ได้เน้นหลัก 5 ประการ คือ

1. องค์กรและสภาพแวดล้อม

บริษัทฯ ได้จัดโครงสร้างองค์กรอย่างเหมาะสม เพื่อให้อำนาจหน้าที่ฝ่ายบริหารสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และบริษัทฯ ได้มีการกำหนดเป้าหมายการดำเนินธุรกิจ เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานของพนักงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีการจัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อยึดถือเป็นแนวปฏิบัติสำหรับบริษัทในเครือโทริเซนรวมถึงพนักงานทุกคน สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับกฎและข้อบังคับต่างๆ ของนโยบายการกำกับดูแลกิจการจะดำเนินการจัดเตรียมอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำมาปฏิบัติ เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่าการทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมการควบคุมที่ดีนั้นจะส่งผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

2. การบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ ตระหนัก และเล็งเห็นถึงความสำคัญของการประเมินความเสี่ยงว่าเป็นเครื่องมือที่บ่งบอกล่วงหน้าถึงสัญญาณอันตรายที่อาจสร้างความเสียหายให้แก่บริษัทฯ ดังนั้น ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้จัดทำ การประเมินความเสี่ยงทั้งปัจจัยเสี่ยงจากภายในและภายนอกองค์กร รวมทั้งปัจจัยเสี่ยงที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ อาทิ ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ราคาน้ำมัน อุบัติเหตุ การขาดแคลนบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา เป็นต้น นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้กำหนดมาตรการในการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อองค์กร และมีการทบทวนมาตรการอย่างสม่ำเสมอ

3. การควบคุมการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร

บริษัทฯ ได้กำหนดอำนาจและระดับการอนุมัติในแต่ละแผนกไว้ และได้ทำการติดตามตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ กรณีที่บริษัทฯ มีการทำธุรกรรมกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ กรรมการผู้บริหารหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับ

บุคคลดังกล่าว บริษัทฯ จะปฏิบัติตามประกาศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทจดทะเบียน นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญต่อระบบ ควบคุมภายในระดับปฏิบัติงานเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้ดำเนินการเพื่อกำหนดอำนาจหน้าที่ ในการดำเนินงานของผู้ปฏิบัติงาน ผู้บริหาร ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจน มีการควบคุมดูแลการใช้ทรัพย์สินของบริษัทฯ และมีการแบ่งแยกหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ผู้ติดตามควบคุมและ ประเมินผลออกจากกัน เพื่อรักษาไว้ซึ่งการถ่วงดุลและตรวจสอบระหว่างกันอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ยังมีการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงินและบัญชี โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจนและ เพียงพอเสนอต่อผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ

4. ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล

บริษัทฯ กำหนดให้มีการพัฒนาระบบสารสนเทศอย่างสม่ำเสมอ เพื่อการปฏิบัติงานที่มี ประสิทธิภาพสูงสุด อีกทั้งเอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงานของผู้บริหารและบุคคลที่เกี่ยวข้อง บริษัทฯ ยังให้ ความสำคัญเกี่ยวกับความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลาของข้อมูลสารสนเทศต่างๆ โดยเฉพาะที่มีนัยสำคัญ โดยมีวัตถุประสงค์เบื้องต้นเพื่อให้เกิดความรวดเร็วของการติดต่อสื่อสาร ทั้งนี้เพื่อให้การตัดสินใจเรื่องต่างๆ เป็นไปอย่างถูกต้อง แม่นยำ และฉับไว โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการลงทุนให้มีช่องทางการสื่อสารทั้งภายใน และภายนอกบริษัทฯ อย่างเป็นระบบ และมีประสิทธิภาพ ในด้านเอกสารทางบัญชีนั้น บริษัทฯ มีการบันทึก บัญชีตามมาตรฐานทางบัญชีที่รับรองทั่วไป และบันทึกข้อมูลทางบัญชีอย่างสม่ำเสมอ ในส่วนของเอกสารที่ จัดส่งให้คณะกรรมการและผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดส่งเป็นการล่วงหน้าก่อนจัดการประชุมและมี ข้อมูลเพียงพอต่อการตัดสินใจ

5. ระบบการติดตาม

การมีระบบข้อมูลที่ดีและทันกาลทำให้ฝ่ายบริหาร และคณะกรรมการบริษัทสามารถติดตามรายการ ทางบัญชีได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมกับสามารถทบทวนประเมินผล แนะนำและปรับปรุงเกี่ยวกับ แผนการดำเนินธุรกิจได้อย่างรวดเร็วและถูกต้อง ควบคู่ไปกับการที่แผนกตรวจสอบภายในทำการตรวจ ปฏิบัติการอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี ซึ่งแผนกตรวจสอบภายในได้ดำเนินการตรวจสอบระบบควบคุมภายใน อย่างสม่ำเสมอ ตามแผนงานการตรวจสอบประจำปี และส่งรายงานการตรวจสอบให้แก่คณะกรรมการ ตรวจสอบ ณ ปัจจุบัน ยังไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ แต่ได้ให้ความเห็นในการปรับปรุงระบบการ ควบคุมภายในบางจุดที่ได้ตรวจพบ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในของบริษัทฯ มีหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่า การปฏิบัติงานหลักและกิจกรรมทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ แนวทางที่กำหนด รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

11. รายการระหว่างกัน

ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา กลุ่มบริษัทโทริเซนไม่มีรายการกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง คือ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ กรรมการ และผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว

12. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

12.1 งบการเงิน

ก. สรุปรายงานการสอบบัญชีของผู้ตรวจสอบบัญชีในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา

จากรายงานของผู้ตรวจสอบบัญชีของบริษัทสิ้นสุด 30 กันยายน 2549 , 2548 และ 2547 ผู้ตรวจสอบบัญชีไม่มีความเห็นใด ๆ ที่เป็นข้อจำกัดในการตรวจสอบบัญชีของบริษัท โดยผู้ตรวจสอบบัญชีของบริษัทไม่พบสิ่งที่เป็นเหตุทำให้เชื่อได้ว่างบการเงินรวมระหว่างกาลและงบการเงินระหว่างกาลเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 ไม่ถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป และได้มีความเห็นว่างบการเงินรวมและงบการเงินของบริษัทในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2548 และ 2547 แสดงฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

ข. ตารางสรุปงบการเงินรวม

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน

สินทรัพย์	ณ วันที่		ณ วันที่		ณ วันที่	
	30 กันยายน พ.ศ. 2547		30 กันยายน พ.ศ. 2548		30 กันยายน พ.ศ. 2549	
	0	%	0	%	0	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและเงินฝากธนาคาร	2,653,850	16.83	1,698,029	8.72	1,372,485	5.93
เงินฝากสถาบันการเงินคิดภาระ	0	-	0	-	0	-
เงินลงทุนระยะสั้น	245,781	1.56	562,727	2.89	245,719	1.06
ลูกหนี้การค้า - อื่น	771,858	4.90	1,026,817	5.27	1,827,232	7.90
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	2,992	0.02	295	0.00	292	0.00
เงินให้กู้ระยะสั้นแก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	0	0.00	0	0.00	0	0.00
วัสดุและของใช้สิ้นเปลืองสำหรับเรือเดินทะเล	418,170	2.65	535,297	2.75	698,560	3.02
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	232,882	1.48	390,436	2.01	650,767	2.81
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	4,325,533	27.43	4,213,601	21.64	4,795,055	20.72
เงินให้กู้ระยะยาวแก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	6,100	0.04	16,000	0.08	12,000	0.05
เงินลงทุนระยะยาว	393,178	2.49	920,637	4.73	79,110	0.34
ที่ดิน	106,026	0.67	162,149	0.83	204,313	0.88
อาคาร	177,657	1.13	214,516	1.10	451,037	1.95
ส่วนปรับปรุงอาคาร	54,128	0.34	70,383	0.36	91,865	0.40
เรือเดินทะเล	11,443,318	72.58	15,886,025	81.59	19,545,890	84.47
เครื่องตกแต่ง ติดตั้งและอุปกรณ์เครื่องใช้	312,785	1.98	365,921	1.88	832,406	3.60
รถยนต์	68,911	0.44	71,059	0.36	100,974	0.44
เรือยนต์	4,251	0.03	3,922	0.02	10,126	0.04
เงินมัดจำซื้อเรือ	290,040		0	0.00	0	0.00
งานระหว่างก่อสร้าง	27,517		27,042	0.14	282,161	1.22
หักค่าเสื่อมราคาสะสม	(1,856,882)	(11.78)	(3,028,429)	(15.55)	(4,575,674)	(19.77)
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	10,627,751	67.41	13,772,588	70.74	16,943,098	73.22
สินทรัพย์อื่น	414,430	2.63	546,558	2.81	1,311,131	5.67
รวมสินทรัพย์	15,766,992	100.00	19,469,384	100.00	23,140,394	100.00

บริษัท โทริเชนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน (ต่อ)

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	ณ วันที่		ณ วันที่		ณ วันที่	
	30 กันยายน พ.ศ. 2547		30 กันยายน พ.ศ. 2548		30 กันยายน พ.ศ. 2549	
	0	%	0	%	0	%
หนี้สินหมุนเวียน						
เงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร	10,831	0.07	0	0.00	40,058	0.17
เงินกู้ระยะสั้น	0	0.00	0	0.00	160,000	0.69
เจ้าหนี้การค้า - อื่น	869,154	5.51	932,331	4.79	1,403,750	6.07
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	16,756	0.11	3,910	0.02	492	0.00
เงินรับล่วงหน้าจากลูกค้า	102,810	0.65	150,778	0.77	136,465	0.59
ส่วนของเงินกู้ระยะยาวที่กำหนดชำระภายในหนึ่งปี	633,748	4.02	1,208,242	6.21	1,450,127	6.27
ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย	45,203	0.29	39,079	0.20	47,465	0.21
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	258,481	1.64	447,026	2.30	396,862	1.72
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	44,787	0.28	70,708	0.36	170,384	0.74
รวมหนี้สินหมุนเวียน	1,981,770	12.57	2,852,074	14.65	3,805,603	16.45
เงินกู้ระยะยาวจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	0	0.00	0	0.00	0	0.00
เงินกู้ระยะยาว	7,090,143	44.97	7,473,400	38.39	7,311,728	31.60
รวมหนี้สิน	9,071,913	57.54	10,325,474	53.03	11,117,331	48.04
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	24,755	0.16	45,270	0.23	838,505	3.62
ส่วนของผู้ถือหุ้น	0		0		0	
ทุนจดทะเบียน	770,000		693,684		693,684	
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	0		0		0	
หุ้นสามัญ	639,568	4.06	643,684	3.31	643,684	2.78
หุ้นบุริมสิทธิ	0	0.00	0	0.00	0	0.00
เงินค่าหุ้นรับล่วงหน้า	4,117	0.03	0	0.00	0	0.00
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	1,540,410	9.77	1,540,410	7.91	1,540,410	6.66
ผลต่างของการแปลงค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อยในต่างประเทศ	869	0.01	638	0.00	(21,752)	(0.09)
กำไร(ขาดทุน)ที่ยังไม่รับรู้จากมูลค่าหลักทรัพย์	5,579	0.04	25,065	0.13	14,599	0.06
สำรองส่วนทุนจากการรวมส่วนได้เสีย	(50,030)	(0.32)	(50,030)	(0.26)	(50,030)	(0.22)
กำไรสะสม	0		0		0	
สำรองตามกฎหมาย	77,000	0.49	77,000	0.40	77,000	0.33
ยังไม่ได้จัดสรร	4,452,811	28.24	6,861,873	35.24	8,980,647	38.81
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	6,670,324	42.31	9,098,640	46.73	11,184,558	48.33
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	15,766,992	100.00	19,469,384	100.00	23,140,394	100.00
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	10.67		14.14		17.38	
มูลค่าที่ตราไว้ (บาท/หุ้น) (**)	1.00		1.00		1.00	
จำนวนหุ้นสามัญปลายปีถัวเฉลี่ย (หุ้น) (**)	625,132,404		643,605,472		643,684,422	

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2547		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2548		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2549	
	0	%	0	%	0	%
รายได้						
ค่าระวาง	10,135,690	95.44	14,518,554	96.02	12,820,993	75.18
ค่าบริการจากธุรกิจนอกชายฝั่ง	0	0.00	0	0.00	2,752,821	16.14
ค่าบริการอื่น	181,839	1.71	203,182	1.34	263,753	1.55
ค่าขายหน้า	139,706	1.32	165,254	1.09	159,654	0.94
ดอกเบี้ยรับ	6,495	0.06	26,173	0.17	74,504	0.44
เงินปันผลรับ	7,061	0.07	23,137	0.15	7,040	0.04
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	0	0.00	16,172	0.11	742,093	4.35
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) ของบริษัทร่วมและกิจการร่วมค้า	37,314	0.35	28,943	0.19	(3,161)	(0.02)
รายได้อื่น	111,745	1.05	138,342	0.91	236,144	1.38
รวมรายได้	10,619,850	100.00	15,119,757	100.00	17,053,841	100.00
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล	4,343,286	72.52	6,520,583	75.56	8,167,239	65.49
ค่าใช้จ่ายบริการจากธุรกิจนอกชายฝั่ง	0	0.00	0	0.00	1,566,277	12.56
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวร	764,188	12.76	1,182,838	13.71	1,613,995	12.94
ค่าใช้จ่ายในการบริการและการบริหาร	628,569	10.49	920,833	10.67	1,116,591	8.95
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	248,795	4.15	0	0.00	0	0.00
ค่าตอบแทนกรรมการ	4,609	0.08	5,670	0.07	6,160	0.05
รวมค่าใช้จ่าย	5,989,447	100.00	8,629,924	100.00	12,470,262	100.00
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้	4,630,403	107.03	6,489,833	109.10	4,583,579	130.87
ดอกเบี้ยจ่าย	(215,721)	(4.99)	(445,317)	(7.49)	(701,077)	(20.02)
ภาษีเงินได้	(70,326)	(1.63)	(74,926)	(1.26)	(103,554)	(2.96)
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานหลังหักดอกเบี้ยจ่ายและภาษี	4,344,356	108.66	5,969,590	110.36	3,778,948	133.82
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย - สุทธิ	(18,269)	(0.42)	(20,938)	(0.35)	(276,505)	(7.89)
รายการพิเศษ	0	0.00	0	0.00	0	0.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี	4,326,087	(0.42)	5,948,652	(0.35)	3,502,443	(7.89)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น (บาท) (*)	6.92		9.24		5.44	
มูลค่าที่ตราไว้ (บาท/หุ้น) (**)	1.00		1.00		1.00	
จำนวนหุ้นถ่วงถ่วงน้ำหนัก (หุ้น) (**)	625,132,404		643,605,472		643,684,422	

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน

(หน่วย : พันบาท)

	พ.ศ. 2547	พ.ศ. 2548	พ.ศ. 2549
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี	4,326,087	5,948,651	3,502,443
ปรับปรุงด้วย :	0	0	0
ค่าเสื่อมราคา	764,188	1,182,838	1,613,994
ค่าตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี	120,401	285,079	480,961
ค่าตัดจำหน่ายค่าความนิยม	575	627	17,961
(กำไร) ขาดทุนสุทธิจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	(43,863)	(15,196)	(129,144)
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	59	7,445	11,115
สำรองเพื่อการลดราคาของเงินลงทุนระยะสั้น	0	0	0
(กำไร) จากการขายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	0	(22,557)	0
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	(30,684)	(67,573)	13,122
เงินปันผลรับจากเงินลงทุน	(7,061)	(23,137)	(7,040)
ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ	(688)	51,181	11,583
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากเงินกู้ระยะยาว	297,081	(42,323)	(825,575)
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงจากเงินกู้ระยะยาว	1,615	(3,522)	(44,081)
ส่วนแบ่ง (กำไร) ขาดทุนของบริษัทร่วม	(37,314)	(28,943)	3,161
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	18,269	20,938	276,505
กำไรสุทธิจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในเงินทุนหมุนเวียน	5,408,665	7,293,508	4,925,005
เงินทุนหมุนเวียน	0	0	0
เงินลงทุนระยะสั้น(เพิ่มขึ้น)ลดลง	0	0	0
ลูกหนี้การค้า - อื่น (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(494,339)	(263,140)	(350,669)
ลูกหนี้การค้า - บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(1,984)	2,697	3
ลูกหนี้อื่น - ขายอาคารลดลง	0	0	0
วัสดุและของใช้สิ้นเปลืองสำหรับเรือเดินทะเล (เพิ่มขึ้น)	(104,084)	(131,969)	(150,480)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(112,741)	(202,659)	(70,228)
สินทรัพย์อื่น (เพิ่มขึ้น) ลดลง	2,180	(38,493)	(11,748)
เงินเบิกเกินบัญชีธนาคารและเงินกู้จากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น(ลดลง)	0	0	0
เจ้าหนี้การค้า - อื่น (ลดลง)	293,786	119,242	24,942
เจ้าหนี้การค้า - บริษัทที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้น (ลดลง)	10,150	(12,846)	(3,418)
เงินรับล่วงหน้าจากลูกค้าเพิ่มขึ้น (ลดลง)	33,279	47,968	(14,313)
ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่ายเพิ่มขึ้น (ลดลง)	35,073	(6,124)	(27,822)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น (ลดลง)	118,231	188,490	(164,628)
หนี้สินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น	7,539	25,923	49,871
เงินสดสุทธิได้มาในกิจกรรมดำเนินงาน	5,195,755	7,022,597	4,206,515

บริษัท ไทยรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน

(หน่วย : พันบาท)

	พ.ศ. 2547	พ.ศ. 2548	พ.ศ. 2549
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินฝากสถาบันการเงินติดภาระ (เพิ่มขึ้น) ลดลงสุทธิ	-	-	-
เงินรับ (จ่าย) สุทธิจากเงินลงทุนระยะสั้น	0	0	0
เงินจ่ายซื้อเงินลงทุน	(853,524)	(1,442,637)	(1,157,307)
เงินรับจากการขายเงินลงทุน	650,372	1,212,749	1,450,771
เงินปันผลรับจากเงินลงทุน	7,061	23,137	7,040
เงินให้กู้ระยะสั้นแก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (เพิ่มขึ้น) สุทธิ	0	0	0
เงินจ่ายลงทุนในบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน บริษัทร่วม และกิจการร่วมค้า	(262,656)	(540,921)	(1,014,768)
เงินรับจากการจำหน่ายเงินลงทุนในหุ้นสามัญ	0	0	0
เงินจ่ายลงทุนในหุ้นสามัญ	0	0	0
เงินรับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	0	62,938	0
เงินปันผลรับจากบริษัทร่วม	52,608	1,397	3,325
เงินรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	153,869	103,225	308,006
เงินจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวร	(7,052,459)	(4,428,052)	(935,791)
เงินจ่ายเพื่อซ่อมเรือครั้งใหญ่	(354,766)	(420,386)	(533,189)
จ่ายคืนเงินให้กู้ระยะยาวแก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	(6,100)	(13,900)	0
รับชำระคืนเงินให้กู้ระยะยาวแก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	15,481	0	2,000
เงินสดสุทธิ (ใช้ไป) ในกิจกรรมลงทุน	(7,650,114)	(5,442,480)	(1,869,913)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินรับ (จ่ายคืน) สุทธิจากเงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร	(48,422)	(10,831)	40,058
เงินกู้ระยะสั้นจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นสุทธิ	0	0	0
เงินรับจากเงินกู้ระยะสั้น	300,000	0	0
จ่ายคืนเงินกู้ระยะสั้น	(545,000)	0	0
เงินรับจากเงินกู้ระยะยาวจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	0	0	0
จ่ายคืนเงินกู้ระยะยาวจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	0	0	0
เงินรับจากเงินกู้ระยะยาว	4,813,584	1,647,054	425,971
จ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว	(338,217)	(632,233)	(1,942,675)
เงินรับล่วงหน้าเพื่อแปลงในสำคัญแสดงสิทธิเป็นทุน	4,117	0	0
เงินรับจากการแปลงในสำคัญแสดงสิทธิเป็นทุน	14,606	0	0
เงินคำหุ้นรับจากผู้ถือหุ้น	50,000	0	0
เงินรับคำหุ้นจากผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	8	2	2
เงินรับจากส่วนเกินมูลค่าหุ้น	1,540,410	0	0
เงินปันผลจ่ายจากบริษัทย่อยให้แก่ผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	(243)	(370)	(321)
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้น	(957,584)	(3,539,589)	(1,383,669)
เงินสดสุทธิได้แก่ (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	4,833,259	(2,535,967)	(2,860,634)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	2,378,900	(955,820)	(524,032)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	274,949	2,653,849	1,698,029
เงินสดเพิ่มขึ้นจากการโอนบริษัทร่วมมาเป็นบริษัทย่อย	0	0	198,488
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสิ้นปี	2,653,849	1,698,029	1,372,485

ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบงบกระแสเงินสด

(หน่วย : พันบาท)

จ่ายดอกเบี้ย	197,492	398,569	742,037
รับดอกเบี้ย	2,828	25,451	58,959
จ่ายภาษี	41,169	69,249	174,778

บริษัท โทริเชนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

การวิเคราะห์ทางการเงิน

		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2547	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2548	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2549
อัตราส่วนสภาพคล่อง (LIQUIDITY RATIO)				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.18	1.48	1.26
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	1.85	1.15	0.91
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	3.07	2.91	1.26
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	20.08	16.55	9.28
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	17.93	21.75	38.79
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	7.02	8.26	7.95
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	51.30	43.58	45.29
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (PROFITABILITY)		0.00	0.00	0.00
อัตรากำไรขั้นต้น	%	57.88	55.76	38.91
อัตรากำไรสุทธิ	%	40.74	39.34	20.54
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	%	103.56	75.45	34.54
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (EFFICIENCY)		0.00	0.00	0.00
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม	%	40.19	33.76	16.44
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	%	67.42	58.45	33.31
อัตราการใช้หนี้สิน	เท่า	0.99	0.86	0.80
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (FINANCIAL POLICY)		0.00	0.00	0.00
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.36	1.13	0.99
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	21.29	14.51	6.54
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Cash Basis)	เท่า	0.61	0.59	0.44
อัตราการใช้เงินปันผล	%	65.03	37.87	24.81
ข้อมูลต่อหุ้น (PER SHARE)		0.00	0.00	0.00
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหุ้น	บาท	1.00	1.00	1.00
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	บาท	10.67	14.14	17.38
กำไรสุทธิต่อหุ้น	บาท	6.92	9.24	5.44
เงินปันผลต่อหุ้น	บาท	4.50	3.50	1.35
อัตราการเติบโต (GROWTH RATE)		0.00	0.00	0.00
รายได้จากการดำเนินงาน	%	119.73	42.36	7.46
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	%	38.70	49.67	45.81
กำไรสุทธิ	%	331.40	37.51	(41.12)
สินทรัพย์รวม	%	173.56	23.48	18.86
หนี้สินรวม	%	122.76	13.82	7.67

12.2 คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย ในการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานดังกล่าว บริษัทฯ ได้ใช้นิยามและแนวคิดต่างๆ ทั้งทางการเงินและการดำเนินการมาประกอบการวิเคราะห์ดังนี้

วันเดินเรือ/วันเดินเรือขุดเจาะในรอบปีปฏิทินในรอบปีปฏิทิน (Calendar-Ship-Days/ Calendar-Rig-Days) หมายถึง จำนวนวันทั้งหมดที่บริษัทฯ เริ่มเป็นเจ้าของเรือและเรือขุดเจาะและเริ่มเดินเรือทั้งเรือขุดเจาะและเรือขนส่งสินค้าในรอบปีปฏิทิน

วันเดินเรือที่มีอยู่ (Available Days) หมายถึง จำนวนวันเดินเรือ/วันเดินเรือขุดเจาะทั้งหมดในรอบปีปฏิทิน หักด้วยจำนวนวันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือ (off-hire) เนื่องจากเรือเข้าซ่อมหรือเข้ารับการปรับปรุงสภาพเรือตามกำหนด และหักด้วยจำนวนวันที่ใช้ในการเดินเรือให้อยู่ในตำแหน่งที่ต้องการ วันเดินเรือชนิดนี้จะเป็นจำนวนวันซึ่งเรือสามารถสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ

วันเดินเรือทำการ (Operating Days) หมายถึง จำนวนวันเดินเรือที่มีอยู่ (available days) หักด้วยจำนวนวันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือ (off-hire) เนื่องจากสาเหตุใดๆ ก็ตามรวมถึงสถานการณ์ที่ไม่สามารถคาดเดาได้ วันเดินเรือชนิดนี้จะเป็นวันที่กองเรือสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ จริงๆ

อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ (Fleet Utilisation) เป็นอัตราที่คำนวณการใช้ประโยชน์จากเรือ โดยการนำวันเดินเรือทำการ (operating days) หารด้วยวันเดินเรือที่มีอยู่ (available days) อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือจะเป็นตัวบ่งชี้ประสิทธิภาพของบริษัทฯ ในการจัดสรรเรือและการลดวันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือ เนื่องจากเหตุผลอื่นๆ ที่ไม่ใช่การเข้าซ่อมตามปกติ หรือการปรับปรุงและปรับสภาพเรือให้ดีขึ้น หรือการใช้เวลาเดินเรือเพื่อให้อยู่ในตำแหน่งที่ต้องการ

รายได้จากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว (Voyage Revenues) รายได้จากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว เป็นรายได้จากการให้บริการแบบประจำเส้นทาง แบบไม่ประจำเส้นทางชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยว และแบบเป็นระยะเวลา รวมทั้งแบบเซ็นสัญญา รับขนส่งสินค้าล่วงหน้าไว้แล้ว มีปัจจัยหลายอย่างที่มีผลต่อรายได้ชนิดนี้ ซึ่งรวมถึงอัตราค่าเช่าเรือและระยะเวลาการให้เช่าเรือ การผสมผสานของรูปแบบการใช้เรือ เช่น เพื่อใช้ในการเดินเรือประจำเส้นทาง เพื่อให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยว หรือให้เช่าเหมาลำ

ชนิดเซ็นสัญญา รับขนส่งสินค้าไว้ล่วงหน้า ซึ่งจะมีผลต่อรายได้จากการเดินเรือในแต่ละเที่ยวได้ นอกจากนี้ อัตราค่าเช่าเรือแบบเหมาลำที่ขึ้นเที่ยวจะมีความผันผวนมากกว่า เนื่องจากจะผูกกับอัตราตลาดในขณะนั้น

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยว (Voyage Expenses) ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในแต่ละเที่ยวคือ ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ใช้ในการเดินเรือในเที่ยวนั้นๆ ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมัน ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้า ขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ และค่านายหน้า โดยปกติแล้วลูกค้าจะเป็นผู้จ่ายค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในแต่ละเที่ยวในกรณีที่เช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยวในกรณีที่เป็นการแบบประจำเส้นทาง และแบบเช่าเหมาลำเป็นเที่ยวรวมทั้งที่มีการเซ็นสัญญา รับขนส่งสินค้าไว้ล่วงหน้า บริษัทฯ จะต้องเป็นผู้รับภาระเองทั้งหมด ซึ่งค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยวนั้น บริษัทฯ ได้รวมอยู่ในอัตราค่าเช่าแล้วโดยวิธีประมาณการค่าใช้จ่าย บริษัทฯ คาดว่าค่าใช้จ่ายจากการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ และค่าน้ำมันจะเป็นค่าใช้จ่ายหลักของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยวทั้งหมดของ บริษัทฯ เนื่องจากเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ จะใช้สำหรับรับขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางและแบบไม่ประจำเส้นทางทั้งที่มีการเซ็นสัญญา รับขนส่งสินค้าไว้ล่วงหน้า

รายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว (Net Voyage Revenues) รายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยวนับจากรายได้จากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว ลบด้วยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยว เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยวที่เกิดขึ้น จะแตกต่างกันไปตามรูปแบบของการให้บริการ บริษัทฯ จึงใช้รายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยวมาเปรียบเทียบกับผลการดำเนินงานของการให้บริการในรูปแบบต่างๆ

อัตราค่าเช่าเรือ (Time Charter Equivalent Rates) เป็นการนำรายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว (net voyage revenues) หารด้วยจำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน (calendar-ship-days) อัตราค่าเช่าเรือจะเป็นหน่วยวัดผลงานหลัก ที่ใช้เทียบรายได้ต่อวันที่ได้รับจากการให้เช่าแบบเป็นระยะเวลากับแบบให้เช่าเป็นเที่ยว หรือรายได้จากเรือประจำเส้นทางหรือสัญญา รับขนส่งสินค้าล่วงหน้า ทั้งนี้เป็นเพราะว่าโดยปกติค่าระวางเรือที่ได้รับ ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการแบบใดก็ตามดังที่ได้กล่าวมาแล้ว จะไม่ได้แสดงออกมาเป็นรายวัน ในขณะที่ค่าเช่าเรือชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลากลับมาแสดงออกมาเป็นรายวัน

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล (Vessel Operating Expenses) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล โดยรวมเรือให้เช่าเหมาลำทุกประเภทยกเว้นการเช่าเรือเปล่า บริษัทฯ รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานซึ่งประกอบด้วยเงินเดือนลูกเรือและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการซ่อมและบำรุงรักษาเรือ ค่าอะไหล่และวัสดุสิ้นเปลือง ค่ารักษาสถานภาพทะเบียนเรือ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเลของบริษัทฯ โดย

ทั่วไปถือว่าเป็นค่าใช้จ่ายคงที่ ซึ่งจะเพิ่มขึ้นตามขนาดกองเรือ มีปัจจัยอื่นๆ ที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัท ที่อาจจะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายประเภทนี้เพิ่มขึ้นได้ ตัวอย่างเช่น หากจำนวนอุบัติเหตุทางทะเลทั่วโลกมีเพิ่มขึ้นมากกว่าในอดีตมากอาจส่งผลให้บริษัทฯ ต้องช่วยร่วมจ่ายเบี้ยประกันภัยสูงขึ้น หรือต้นทุนน้ำมันเครื่องที่อาจสูงขึ้นตามภาวะการขึ้นราคาน้ำมันดิบที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว

การนำเรือเข้าอู่แห้ง (Dry-docking) โดยปกติบริษัทฯ จะต้องนำเรือและเรือชุดเจาะของบริษัทฯ เข้าอู่แห้งเพื่อการตรวจสอบ ซ่อมแซมและบำรุงรักษา รวมไปถึงการปรับปรุงเรือเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดต่างๆ โดยหน่วยงานรัฐหรือโดยข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติตามในการประกอบธุรกิจเดินเรือ ซึ่งโดยปกติบริษัทฯ จะนำเรือเข้าตรวจเช็คทุกๆ สองปีครั้งและถ้าเป็นเรือชุดเจาะจะทำทุกๆ 5 ปี ซึ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการนำเรือเข้าอู่แห้งจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดจำหน่าย (capitalisation) โดยวิธีตัดจำหน่ายแบบเส้นตรง โดยคำนวณให้พอถึงระยะเวลาที่จะต้องเข้าอู่ในปีต่อไป นับจากวันที่เรือออกจากอู่แห้ง บริษัทฯ บันทึก ค่าใช้จ่าย ที่เกี่ยวกับการซ่อมแซม และบำรุงรักษาเรือตามปกติเป็นค่าใช้จ่ายประจำงวด ในกรณีที่เห็นว่าการ ซ่อมแซมดังกล่าวของเรือมิใช่เป็นการปรับปรุงหรือเพื่อต่ออายุการใช้งานออกไป

ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่าย (Depreciation and Amortisation) ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่าย ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาซึ่งคิดจากราคาของเรือที่ซื้อมาหักลบด้วยมูลค่าซากโดยประมาณ ค่าเสื่อมราคาคำนวณด้วยวิธีเส้นตรงซึ่งมากกว่าอายุการใช้งานที่ประมาณไว้ ซึ่งบริษัทฯ ประมาณไว้ที่ 25 ปี นับจากวันส่งมอบเรือครั้งแรกจากอู่ต่อเรือให้กับเจ้าของเรือคนแรก นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้กำหนดมูลค่าซากของเรือโดยประมาณไว้ที่ 140 ดอลลาร์สหรัฐต่อตัน ค่าเสื่อมราคาจะเพิ่มขึ้นตามขนาดกองเรือ ค่าใช้จ่ายส่วนที่สอง คือ การตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการนำเรือเข้าอู่แห้ง ซึ่งจะบันทึกไว้ในค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล

ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหาร (General and Administrative Expenses) ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหาร ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานที่อยู่บนบก เช่น เงินเดือน ค่าเช่าสำนักงาน ค่าใช้จ่ายทางด้านที่ปรึกษากฎหมายและค่าบริการวิชาชีพ รวมทั้งค่าใช้จ่ายทั่วไปอื่นๆ บริษัทฯ คาดว่าค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหารจะเพิ่มขึ้นตามขนาดกองเรือ

ตารางเปรียบเทียบผลประกอบการของกลุ่มธุรกิจบรรทุกสินค้าแห่งเทกองและกลุ่มธุรกิจให้บริการ
นอกชายฝั่ง

	2549			
	กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุก สินค้าแห่งเทกอง	กลุ่มเรือบริการ วิศวโยธาใต้น้ำ	กลุ่มธุรกิจ เรือขุดเจาะ	รวม
รายได้จากการเดินเรือ	12,821	-	-	12,820.99
รายได้จากธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	-	1,717.36	1,225.59	2,942.95
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	6,731	-	-	6,730.91
ค่าใช้จ่ายของธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	-	956.28	601.93	1,558.21
ค่าใช้จ่ายในการเช่าเรือ	1,565	173.57	-	1,739.00
กำไรสุทธิจากการเดินเรือ/ จากธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	4,525	587.51	623.66	5,735.82
ค่าเสื่อมราคา	1,278	114.39	170.12	1,562.31
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและ ค่าใช้จ่ายในการบริหาร ⁽¹⁾	388	132.69	108.62	629.66
ขาดทุน/(กำไร) จากการขายเรือ และอุปกรณ์	(102.48)	-	(91.41)	(111.89)
ผลประกอบการ	2,961	340.43	354.33	3,655.74

หมายเหตุ : (1) รวมค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหารทางตรงและทางอ้อมซึ่งซึ่งเฉลี่ยค่าใช้จ่ายไปให้แต่ละส่วนงานตามการใช้
ทรัพยากรของแต่ละส่วนงานโดยประมาณ

กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง

ปัจจัยหลักที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ มีดังนี้

1. อัตราค่าเช่าเรือในตลาด และระยะเวลาการเช่าเรือ
2. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล และต้นทุนต่อเที่ยวเรือ ซึ่งส่วนใหญ่เป็น
สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
3. ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายในการนำเรือเข้าอยู่แห่ง ซึ่งถือเป็นต้นทุนของการเดินเรือ ต้นทุน
ในการปรับปรุงเรือครั้งใหญ่ อายุการใช้งานที่เหลืออยู่ของเรือ และ
4. ต้นทุนทางการเงินซึ่งเกี่ยวข้องกับหนี้สินของบริษัทฯ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 บริษัทฯ มีเรือทั้งสิ้น 45 ลำ และมีเรืออีก 2 ลำที่บริษัทฯ เข้ามาเพื่อเสริมกองเรือ โดยระยะเวลาเข้ายังคงเหลืออีก 2-3 ปี กองเรือของบริษัทฯ มีระวางบรรทุกสินค้าทั้งสิ้น 1,230,514 เดทเวทตัน และเรืออีก 2 ลำที่บริษัทฯ เข้ามาเพื่อเสริมกองเรือ มีระวางบรรทุกสินค้ารวม 106,650 เดทเวทตัน

ตามมาตรฐานการบัญชี บริษัทฯ ได้รายงานรายได้รวมทั้งหมดจากการเดินเรือในงบกำไรขาดทุน ก่อนหักค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทางตรงกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่น อย่างไรก็ตามการจัดสรรกองเรือในเชิงพาณิชย์จะดูจากอัตราค่าระวางที่คาดว่าจะได้รับ อัตราค่าระวางตามรูปแบบของการให้บริการของกองเรือโทริเซนแสดงไว้ตามตารางดังนี้

อัตราค่าระวางตามรูปแบบการให้บริการของกองเรือโทริเซน

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

อัตราค่าระวางเรือ	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2547	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2548	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2549
บริการแบบประจำเส้นทาง	9,784	12,628	9,453
บริการแบบไม่ประจำเส้นทางชนิดเซ็นสัญญาไว้ล่วงหน้า	10,595	13,476	5,022
บริการแบบไม่ประจำเส้นทางชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยว	11,722	12,216	6,786
บริการแบบไม่ประจำเส้นทางชนิดให้เช่าเหมาลำในระยะสั้น	15,334	15,114	9,919
บริการแบบไม่ประจำเส้นทางชนิดให้เช่าเหมาลำในระยะยาว	15,291	16,992	16,090

ในขณะที่ความต้องการใช้เรือบรรทุกสินค้าแห่งแบบเทกอง และอัตราค่าระวางในตลาดเช่าเรือระยะสั้นในปี 2549 มีการปรับตัวสูงขึ้นจากปีก่อน แต่รายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ นั้นได้มีการตกลงกับลูกค้าไว้แล้วด้วยอัตราค่าระวางในระหว่างปี 2548 ซึ่งเป็นช่วงที่อัตราค่าระวางมีการปรับราคาลดลง ดังนั้นบริษัทฯ จึงแสดงอัตราค่าระวางโดยเฉลี่ยสำหรับปี 2549 ลดต่ำลงร้อยละ 25.92 เป็น 11,079 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำเปรียบเทียบกับ 14,955 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำในปี 2548 ในอีกด้านหนึ่งอัตราค่าระวางในปี 2548 มีการปรับตัวลดลง แต่บริษัทฯ บันทึกรายได้ค่าระวางที่สูง เนื่องจากรายได้ในปี 2548 ได้ถูกตกลงกับลูกค้าไว้แล้วในปี 2547 ซึ่งเป็นปีที่อัตราค่าระวางโดยเฉลี่ยสูงมากเช่นกัน

ตารางในหน้าถัดไปได้แสดงการเปลี่ยนแปลงของขนาดของเรือโดยดูจากวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของเรือของโทริเซนและเรือที่เช่า

หน่วย : วัน

วันเดินเรือในปีปฏิทิน	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2547	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2548		รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2549	
	จำนวนวัน	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
เรือของโทริเซน	14,631	17,217	17.67%	17,031	(1.08)%
เรือที่เข้ามาเพิ่มเติม	718	1,124	56.55%	2,299	104.54%
รวม	15,349	18,341	19.49%	19,330	5.39%

ขนาดของกองเรือเฉลี่ยลดลงร้อยละ 1.08 จาก 17,217 วันเดินเรือในปี 2548 เป็น 17,031 วันเดินเรือในปี 2549 เนื่องจากขายเรือเก่าแบบซานตาเฟไป 3 ลำในปี 2549 และเพื่อที่จะให้บริษัทฯ สามารถขนส่งสินค้าได้มากขึ้น บริษัทฯ ได้เช่าเรือเพิ่มเติมหลายลำในปี 2549

รายได้สุทธิจากการเดินเรือแต่ละเที่ยว: รายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยวในปี 2549 ลดลงร้อยละ 29.46 เป็น 7,262.76 ล้านบาท เทียบกับ 10,296.04 ล้านบาทในปี 2548 เนื่องจากการลดลงของค่าระวางเรือ และวันเดินเรือทำการที่ลดลง 350 วัน ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 31.63 เป็น 5,558.23 ล้านบาท ในปี 2549 เนื่องจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการสินค้าก็เพิ่มขึ้นอีกด้วย ในปี 2549 เรือที่เข้ามาเพิ่มเติมส่วนใหญ่จะถูกนำมาใช้เพื่อการเดินเรือประจำเส้นทาง ในด้านอัตราการใช้เรือในปี 2548 และ 2549 ยังอยู่ในภาวะทรงตัว ในด้านค่าธรรมเนียมท่าเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.57 เนื่องจากความกังวลในเรื่องมาตรการรักษาความปลอดภัยที่มีเพิ่มขึ้นทั่วโลก

จำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน

รายการ	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2547	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2548		รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2549	
	จำนวนวัน	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
วันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน	14,631	17,217	17.67%	17,031	(1.08)%
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ทราบล่วงหน้า	511	367	(28.23)%	552	50.41%
วันเดินเรือที่มีอยู่	14,120	16,850	19.33%	16,479	(2.20)%
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ไม่ทราบล่วงหน้า	323	423	30.94%	402	(4.96)%
วันเดินเรือทำการ	13,797	16,427	19.06%	16,077	(2.13)%
อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ	97.71%	97.49%	(0.22)%	97.56%	0.07%

ปริมาณสินค้าตามประเภทของการให้บริการ

หน่วย : ตัน

รูปแบบการให้บริการ	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2547	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2548		รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2549	
	ปริมาณ	ปริมาณ	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	ปริมาณ	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
บริการแบบประจำเส้นทาง	1,394,565	2,391,656	71.50%	2,844,923	18.95%
บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง ชนิดให้เซ็นสัญญาไว้ล่วงหน้า	1,137,211	1,126,357	-0.95%	795,532	-29.37%
บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง ชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยว	1,474,290	1,462,813	-0.78%	1,877,081	28.32%
บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง ชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา	3,730,561	8,128,996	117.90%	8,556,374	5.26%
รวม	7,736,627	13,109,823	69.45%	14,073,910	7.35%

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล: ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเลในปี 2549 เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.21 เป็น 2,738.11 ล้านบาท หรือ 4,177 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือ เทียบกับ 2,465.08 ล้านบาท หรือ 3,576 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือในปี 2548 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเพิ่มขึ้นเนื่องจากราคาของราคาน้ำมันหล่อลื่น ขึ้นส่วนอะไหล่ ค่าซ่อมเรือเพิ่มขึ้น โดยค่าซ่อมบำรุงรักษาเรือมีจำนวนเท่ากับร้อยละ 56.82 ของค่าใช้จ่ายหลักๆ ในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล ได้แก่เงินเดือนลูกเรือ ค่าเบี้ยประกัน ค่าอะไหล่ และอุปกรณ์ต่างๆ และการซ่อมแซมเรือที่อยู่นอกเหนือจากประกัน และน้ำมันหล่อลื่น เป็นค่าใช้จ่ายประจำที่เกิดขึ้นสำหรับเรือทุกลำ

ค่าใช้จ่ายในการเช่าเรือแบบเหมาลำเป็นระยะเวลา: ค่าใช้จ่ายในการเช่าเรือแบบเหมาลำเป็นระยะเวลาในปี 2549 เพิ่มขึ้นร้อยละ 148.91 เป็น 1,565.43 ล้านบาท เทียบกับ 628.92 ล้านบาทในปี 2548 เนื่องจากการเช่าเรือเพิ่มเพื่อมาเสริมกองเรือ ในปี 2549 บริษัทฯ เช่าเรือ 36 ลำ ทั้งที่เป็นการเช่ามาเป็นเที่ยวหรือแบบระยะสั้นเพื่อนำมาให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางประจำ และที่มีสัญญา รับขนส่งไว้ล่วงหน้า เทียบกับปี 2548 บริษัทฯ เช่าเรือมาเพิ่มเติมจำนวน 19 ลำเพื่อใช้ในวัตถุประสงค์เช่นเดียวกันกับที่กล่าวมาแล้ว นอกจากนี้อัตราค่าเช่าเฉลี่ยเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 26.53 เป็น 17,689 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในปี 2549 เทียบกับ 13,980 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในปี 2548

ค่าเสื่อมและการตัดจำหน่าย: ค่าเสื่อมและการตัดจำหน่ายในปี 2549 เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.81 เป็น 1,277.80 ล้านบาทในปี 2549 เทียบกับ 1,142.81 ล้านบาทในปี 2548 เนื่องจากการต่อขยายตัวเรือออกจำนวน

3 ลำ เป็นเงิน 370.73 ล้านบาท ซึ่งได้มีการหักลบไปกับการขายเรือ 3 ลำที่กล่าวไปแล้ว การนำเรือเข้าอยู่แห่งในปี 2549 ก็เพิ่มขึ้นร้อยละ 83.22 เป็น 694.30 ล้านบาท เทียบกับ 378.95 ล้านบาท ในปี 2548 การตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในการนำเรือเข้าอยู่แห่งในปี 2549 เป็นเงิน 471.29 ล้านบาท เทียบกับปี 2548 การเพิ่มขึ้นของค่าตัดจำหน่ายในการนำเรือเข้าอยู่แห่งมีสาเหตุจากจำนวนเรือที่ต้องเข้าอยู่แห่งมีจำนวนเพิ่มขึ้นในปี 2549 ค่าใช้จ่ายรอตตัดจำหน่ายสำหรับการนำเรือเข้าอยู่แห่งมีจำนวน 40 ลำ ซึ่งเท่ากันกับปี 2548

รายได้จากการขายเรือ: ในปี 2549 บริษัทฯ มีกำไรจากการขายเรือไป 3 ลำ คิดเป็นเงิน 99.38 ล้านบาท เทียบกับปี 2548 บริษัทฯ มีกำไรจากการขายเรือคิดเป็นเงิน 13.81 ล้านบาท

กลุ่มเรือให้บริการนอกชายฝั่ง

ตารางต่อไปนี้แสดงการเปลี่ยนแปลงของวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของเรือ ที่ให้บริการนอกชายฝั่ง (ได้แก่เรือที่ใช้ในงานสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำของกลุ่มบริษัทเมอร์เมด) ซึ่งรวมทั้งเรือที่เมอร์เมดเป็นเจ้าของและเช่ามาเพิ่มเติม

วันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของกองเรือให้บริการนอกชายฝั่ง

หน่วย : วัน

วันเดินเรือในปฏิทิน	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2547	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2548		รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2549	
	จำนวนวัน	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
เรือของโทริเซน	365	365	0	1,313	259.72%
เรือที่เช่ามาเพิ่มเติม	0	279	100%	320	14.69%
รวม	365	644	76.44%	1,633	153.57%

ขนาดของกองเรือเฉลี่ยในกลุ่มเรือบริการนอกชายฝั่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 153.57 ในปี 2549 เนื่องจากการซื้อเรือเพิ่ม 3 ลำ และบริษัทได้เช่าเรือเพิ่มอีก 1 ลำ โดยเริ่มเช่าในเดือนธันวาคม 2547

รายได้จากค่าบริการ: รายได้จากค่าบริการของเรือที่ให้บริการนอกชายฝั่งในปี 2549 เพิ่มขึ้นร้อยละ 184.08 เป็น 1,717.36 ล้านบาท หรือ 27,001 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือ โดยเพิ่มขึ้นจาก 604.54 ล้านบาท หรือ 23,475 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือในปี 2548 อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือเพิ่มขึ้นจาก 406 วันในปี 2548 เป็น 970 วันในปี 2549 ซึ่งเป็นผลมาจากมีโครงการด้านวิศวกรรมโยธาได้นำเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือในปี 2549 ลดลงร้อยละ 59 เมื่อเทียบกับปี 2548 เนื่องจากเรือบางลำต้องเข้าอยู่แห่ง

อัตราการใช้ประโยชน์ของกองเรือให้บริการนอกชายฝั่ง

รายการ	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2547	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2548		รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2549	
	จำนวนวัน	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
วันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน	365	644	76.44%	1,633	153.57%
วันเดินเรือที่มีอยู่	365	644	76.44%	1,633	15.57%
วันเดินเรือทำการ	180	406	125.56%	970	138.92%
อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ	49.32%	63.04%	(13.72)%	59.40%	(3.64)%

ค่าใช้จ่ายในการให้บริการ: ค่าใช้จ่ายในการให้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 137.96 เป็น 956.28 ล้านบาท หรือ 15,0356 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันเดินเรือ เทียบกับ 401.87 ล้านบาท หรือ 20,412 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันเดินเรือในปี 2548 ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากจำนวนลูกเรือที่เพิ่มขึ้น ค่าซ่อมแซมที่เพิ่มมากขึ้นและค่าเบี้ยประกันที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากมีเรือเพิ่มขึ้นสามลำ

ค่าใช้จ่ายของการเช่าเรือ: ค่าใช้จ่ายของการเช่าเรือในปี 2549 เพิ่มขึ้นร้อยละ 40.24 เป็น 173.57 ล้านบาทเทียบกับ 123.77 ล้านบาทในปี 2548 ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นมีสาเหตุหลักจากจำนวนวันเดินเรือทำการเพิ่มขึ้นในปี 2548 และปี 2549 บริษัทฯ เช่าเรือมาเพียง 1 ลำ แต่อัตราค่าเช่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จาก 16,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันในปี 2548 เป็น 16,800 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันในปี 2549

ค่าเสื่อมและค่าตัดจำหน่าย: ค่าเสื่อมและค่าตัดจำหน่ายในปี 2549 จำนวนร้อยละ 441.36 เป็น 114.39 ล้านบาท เทียบกับ 21.13 ล้านบาทในปี 2548 ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น 93.26 ล้านบาทเนื่องจากการซื้อเรือสำหรับงานบริการนอกชายฝั่งจำนวน 3 ลำ ทั้งนี้ไม่มีค่าใช้จ่ายในการเช่าอู่แห้งในปี 2548-2549

ตารางในหน้าถัดไปแสดงการเปลี่ยนแปลงของวันเดินเรือของกองชุดเจาะ คัดตามวันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน

วันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของกองเรือชุดเจาะ

วันเดินเรือในปีปฏิทิน	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2548	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2549	
	จำนวนวัน	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
เรือชุดเจาะของบริษัทฯ	173	652	100%
เรือที่เข้ามาเพิ่มเติม	0	0	0
รวม	173	652	100%

จำนวนวันเดินเรือของกองเรือชุดเจาะในรอบปีปฏิทิน

รายการ	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2548	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2549	
	จำนวนวัน	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
วันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน	173	652	0
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ทราบล่วงหน้า	0	0	0
วันเดินเรือที่มีอยู่	173	652	0
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ไม่ทราบล่วงหน้า	0	11	0
วันเดินเรือทำการ	0	629	0
อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ	100.00%	96.47%	0

ผลการดำเนินงานในส่วนเรือชุดเจาะสะท้อนให้เห็นถึง การทำงานอย่างเต็มที่ของเรือชุดเจาะทั้งสองลำที่ได้ซื้อมาในเดือนเมษายนและกรกฎาคม 2549 ซึ่งก่อนหน้านี้จะไม่มีผลการดำเนินงานของเรือชุดเจาะก่อนการซื้อเรือชุดเจาะดังกล่าว

รายได้จากค่าบริการ: รายได้จากค่าบริการในปี 2549 เพิ่มขึ้นร้อยละ 398.76 เป็น 1,255.59 ล้านบาท หรือ 48,262 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันทำงานเทียบ 245.73 หรือ 36,521 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในปี 2548 รายได้ที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากเรือชุดเจาะมีจำนวนวันที่สามารถปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้นและอัตราค่าเช่าต่อวันสูงขึ้น เนื่องจากเรือชุดเจาะ MTR-1 สามารถปฏิบัติงานได้เต็มปี และเรือชุดเจาะ MTR-2 สามารถปฏิบัติงานในระยะเวลา 9 เดือนในปี 2549

ค่าใช้จ่ายในการให้บริการ: ค่าใช้จ่ายในการให้บริการในปี 2549 เพิ่มขึ้นร้อยละ 244.75 เป็น 601.93 ล้านบาท หรือ 23,703 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน เทียบกับ 174.60 ล้านบาท หรือ 25,233 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันทำงานในปี 2548 ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเป็นผลมาจากการปฏิบัติงานเต็มที่ของเรือชุดเจาะทั้งสองลำ แต่ในด้านค่าใช้จ่ายต่อวันนั้นลดลงเพราะในปี 2548 มีค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายเรือชุดเจาะและค่าใช้จ่ายเริ่มดำเนินงานรวมอยู่

ค่าเสื่อมราคา : ค่าเสื่อมราคาในปี 2549 เพิ่มขึ้นร้อยละ 238.61 เป็น 170.12 ล้านบาทเทียบกับ 50.24 ล้านบาทในปี 2548 เนื่องจากบริษัทฯ ได้เป็นเจ้าของเรือชุดเจาะทั้ง 2 ลำเต็มปีในปี

ผลการดำเนินงานด้านอื่นๆ

ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหาร: ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหารในปี 2549 เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.18 เป็น 1,122.75 ล้านบาทในปี 2549 เทียบกับ 926.50 ล้านบาทในปี 2548 หนึ่งในปัจจัยหลักที่ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นคือ การรวมผลการดำเนินงานของบริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด เข้ามาในงบ

การเงินของบริษัทฯ ด้วย ทั้งนี้ในปี 2549 ค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด เท่ากับ 322.02 ล้านบาท ในขณะที่ค่าใช้จ่ายดังกล่าวในกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองและกลุ่มธุรกิจบริการอื่นลดลงร้อยละ 13.57 เป็น 800.73 ล้านบาท

ดอกเบี้ยจ่าย: ดอกเบี้ยจ่ายในปี 2549 เพิ่มขึ้นร้อยละ 57.43 เป็น 701.08 ล้านบาท ในส่วนของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองไม่ได้ซื้อเรือเพิ่มและได้ขายคืนนี้มากกว่า 40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2549 อย่างไรก็ตามดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.19 เป็น 535.30 ล้านบาท เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกาส่งขึ้นสำหรับบริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด มียอดหนี้สินรวมเพิ่มขึ้นเป็น 65.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 จากการที่บริษัทฯ มีรายได้เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ทำให้บริษัทฯ เลือกที่จะซื้อสินทรัพย์โดยกู้เงินเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเช่นเดียวกัน ในปี 2549 ยอดเงินกู้ระยะยาวคงเหลือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.48 เป็น 232.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา นอกเหนือจากยอดเงินกู้คงเหลือเฉลี่ยเพิ่มขึ้นแล้ว อัตราดอกเบี้ย Libor ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาก็ปรับตัวสูงขึ้นด้วย

รายได้จากดอกเบี้ยและเงินปันผลรับ: รายได้จากดอกเบี้ยและเงินปันผลรับในปี 2549 เพิ่มขึ้นร้อยละ 65.36 เป็น 81.54 ล้านบาทเทียบกับ 49.31 ล้านบาทในปี 2548 บริษัทฯ คงเหลือเงินสดไว้น้อยกว่าเดิม โดยนำเงินมากระจายการลงทุนหลายประเภท ทั้งที่เป็นกองทุนรวม และตราสารทุน ณ สิ้นรอบบัญชี 2549 บริษัทฯ มีเงินสดคงเหลือเฉลี่ย 1,535.26 ล้านบาท เปรียบเทียบกับ 2,175.94 ล้านบาทในปี 2548

ส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในบริษัทร่วม: ส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในบริษัทร่วมลดลงจากที่มีกำไร 28.94 ล้านบาทในปี 2548 เป็นขาดทุน 3.16 ล้านบาท ในปี 2549 เนื่องจากการเปลี่ยนหน่วยงานในรายงานการเงินคือกลุ่มบริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด จากบริษัทร่วมเป็นบริษัทย่อยในปี 2549 กลุ่มบริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด ได้บันทึกขาดทุนจำนวน 15.51 ล้านบาท ก่อนที่จะเปลี่ยนสถานะมาเป็นบริษัทย่อย ส่วนบริษัทร่วมอื่นๆ ได้แก่ บริษัท กัลฟ์ เอเจนซี (กัมปะนี) ประเทศไทย จำกัด และโทริเซน (อินโดไชน่า) เอส.เอ ได้บันทึกผลกำไรเท่ากับ 12.35 ล้านบาท ในปี 2549

กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน : ในปี 2549 บริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศ 742.09 ล้านบาท เนื่องจากการแข็งค่าของค่าเงินบาทต่อสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ส่วนใหญ่การกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนของบริษัทฯ เกิดจากการแปลงค่ารายการเงินกู้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือเงินบาท ณ วันสิ้นรอบบัญชี ซึ่งในส่วนกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนนั้นเป็นกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง ณ วันที่จัดทำรายงานประจำปีฉบับนี้ รายได้ที่

เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกามียอดที่ใกล้เคียงกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมเงินต้นและดอกเบี้ยจ่ายที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริก

รายได้ (ขาดทุน): รายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้นร้อยละ 70.70 เป็น 236.15 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นกำไรจากการขายเรือ 3 ลำ คิดเป็นกำไรจำนวน 99.38 ล้านบาท และค่าขายอุปกรณ์สำหรับตริ้งและมัดสินค้าในเรือจำนวน 37.23 ล้านบาท

จากสาเหตุต่างๆ ที่ได้กล่าวมาข้างต้นทั้งหมด รวมทั้งการตัดรายการระหว่างกันในกลุ่มทำให้กำไรสุทธิของบริษัทฯ ลดลงเป็น 3,502.44 ล้านบาทในปี 2549 เทียบกับ 5,948.65 ล้านบาทในปี 2548

สภาพคล่องและแหล่งเงินทุน

ตารางต่อไปนี้แสดงเงินทุนของบริษัทฯ เปรียบเทียบ 3 ปีย้อนหลัง

เงินทุนทั้งหมดของบริษัทฯ

หน่วย : บาท

รายการ	ณ วันที่ 30 กันยายน		
	2547	2548	2549
หนี้สิน:			
วงเงินเบิกเกินบัญชี	10,831,177	--	40,058,490
หนี้ระยะสั้น	--	--	160,000,000
ส่วนของหนี้ระยะยาวที่ถึงกำหนดภายใน 1 ปี	633,747,932	1,208,241,668	1,450,126,683
หนี้ระยะยาว	7,090,142,952	7,473,400,059	7,311,727,988
รวมหนี้สิน	7,734,722,061	8,681,641,727	8,961,913,161
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
หุ้นสามัญ มูลค่าหุ้นละ 1 บาท จำนวน 693,684,422 หุ้น			
หุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายและชำระแล้วเต็มมูลค่า 643,684,422 หุ้น	643,684,422	643,684,422	643,684,422
เงินรับจากส่วนเกินมูลค่าหุ้น	1,540,410,208	1,540,410,208	1,540,410,208
กำไรสะสม	4,529,810,841	6,938,873,031	9,057,647,332
อื่นๆ	18,826,796	20,942,322	781,320,831
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	6,695,078,675	9,143,909,983	12,023,062,793
รวมเงินทุนทั้งหมด	14,429,800,736	17,825,551,710	20,984,975,954
อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนทั้งหมด	0.54	0.49	0.43

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อทุนสุทธิ	0.42	0.41	0.38
----------------------------------	------	------	------

ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เท่ากับ 1,372.49 ล้านบาท เทียบกับ 1,698.03 ล้านบาท ในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2548 โดยในปี 2549 สภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ ได้แก่ เงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด และวงเงินสินเชื่อที่ยังไม่ได้เบิกใช้ (Undrawn borrowing) เท่ากับ 2,900.43 ล้านบาท ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 ลดลงจาก 3,568.13 ล้านบาท ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 สภาพคล่องที่ลดลงนั้นเป็นผลมาจากการจ่ายคืนหนี้ระยะยาว ค่าใช้จ่ายฝ่ายทุนและการลงทุน และการจ่ายเงินปันผลซึ่งเงินสดที่ใช้ไปกับรายการต่างๆ ดังกล่าว ส่วนหนึ่งได้ใช้เงินสดที่ได้จากการดำเนินงานและการขายเรือ บริษัทฯ มีความเห็นว่าเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปัจจุบันเพียงพอต่อความต้องการใช้เงินของบริษัทฯ ในปัจจุบัน

ในปี 2549 เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานลดลงเป็น 4,206.52 ล้านบาท เทียบกับ 7,022.60 ล้านบาทในปี 2548 ซึ่งเป็นผลมาจากอัตราค่าเช่าเรือโดยเฉลี่ยที่ลดลงและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่เพิ่มสูงขึ้น รวมทั้งระยะเวลาในการเก็บเงินโดยเฉลี่ย (average collection period) ของลูกหนี้ทางการค้าของบริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด นานกว่ากลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง

เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมลงทุนในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2549 เท่ากับ 2,483.75 ล้านบาท เนื่องมาจากการต่อขยายตัวเรือออกสามลำ และการซื้อหุ้นบริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด เพิ่มขึ้นเทียบกับ 5,442.45 ล้านบาท ในปี 2548 ซึ่งส่วนใหญ่ใช้ไปในการลงทุนซื้อเรือ 6 ลำ

ในปี 2549 บริษัทฯ ได้ใช้เงินสดไปในกิจกรรมจัดหาเงิน (financing activities) เท่ากับ 2,860.64 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นและการจ่าย ทั้งนี้บริษัทฯ มีนโยบายที่ชัดเจนในการลดอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 อัตราส่วนหนี้สินจากเงินกู้ธนาคารต่อทุนเท่ากับ 0.43 เท่า เปรียบเทียบกับ 0.49 เท่า ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อทุนสุทธิเท่ากับ 0.38 และ 0.41 เท่า ตามลำดับ และมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 0.74 เท่า และ 0.95 เท่า ตามลำดับ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 บริษัทฯ มีหนี้ระยะยาวจำนวน 231.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เทียบกับ 210.33 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 ยอดเงินกู้คงค้างสำหรับกลุ่มเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองเท่ากับ 165.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 เปรียบเทียบกับ 210.33 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด มียอดเงินกู้คงค้างจำนวน 65.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 เปรียบเทียบกับ 53.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 30 กันยายน 2548

บริษัทฯ มีเงินต้นที่จะต้องครบกำหนดชำระจำนวน 29.11 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2549 โดยมีการชำระคืนนี้ก่อนกำหนด 15.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2549 บริษัทฯ ใช้เงินสดจากการดำเนินงานและการขายเรือเพื่อชำระยอดเงินกู้ล่วงหน้า บริษัทฯ ยังมีวงเงินสินเชื่อที่หมุนเวียนยังไม่ได้เบิกจำนวน 31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยจากสถาบันการเงินในต่างประเทศ และ 380 ล้านบาทจากสถาบันการเงินในประเทศ ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 บริษัทฯ ได้เบิกถอนวงเงินสินเชื่อมาใช้จำนวน 200.06 ล้านบาท วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนดังกล่าว มีหลักประกันเป็นเรือของบริษัทฯ จำนวนหนึ่ง รวมทั้งที่ดินและอาคารสำนักงานบางส่วน

โดยทั่วไปการขอกู้เงินเพื่อซื้อเรือจะต้องจดจำนองเรือหนึ่งลำหรือมากกว่านั้น เพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ การมอบผลประโยชน์ในกรรมกรรม รายได้จากค่าระวาง และค่าชดเชยต่างๆ นอกจากนี้อาจมีเงื่อนไขอื่นๆ อีกเช่น บริษัทฯ จะไม่ก่อหนี้หรือภาระผูกพันในทรัพย์สินกับบุคคลอื่นๆ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ระยะยาว บริษัทฯ จะต้องรักษาสัดส่วนสินทรัพย์ของบริษัทฯ ที่เป็นราคาตลาดต่อเงินกู้ และปฏิบัติตามเงื่อนไขขั้นต่ำทางการเงินต่างๆ รวมทั้งการกำหนดเบี้ยปรับหากมีการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด นอกจากนี้สัญญาเงินกู้บางฉบับกำหนดให้บริษัทฯ ต้องคงเงินสดไว้อย่างน้อย 15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

กิจกรรมทางการเงินของบริษัทฯ จะเป็นไปตามนโยบายของบริษัทฯ ที่จะให้ต้นทุนการกู้เงินต่ำสุด และในขณะเดียวกันก็จะคำนึงถึงการได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนอย่างสูงสุด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ยังต้องรักษาสภาพคล่องให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจได้ ขณะนี้บริษัทฯ ถือครองเงินสดในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาค่อนข้างมาก และที่เหลือเป็นสกุลเงินบาท

ในปี 2549 ได้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นคิดเป็นเงินทั้งสิ้น 1,383.67 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายฝ่ายทุน

ในปี 2549 บริษัทฯ ซื้อเรือสามลำรวมเงินค่าใช้จ่าย 27.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาโดยบริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด เป็นเจ้าของ บริษัทฯ ซื้อสินทรัพย์ดังกล่าวโดยใช้เงินจากหลายแหล่ง เช่น เงินสดคงเหลือ ณ ปัจจุบัน เงินหมุนเวียนที่ได้จากการดำเนินงาน และการกู้ยืมสินเชื่อต่างๆ สำหรับกลุ่มธุรกิจเรือสินค้าแห่งแรกได้มีการขยายตัวเรือสามลำ เป็นเงินทั้งสิ้น 370.73 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา บริษัทฯ ใช้เงินในการขยายตัวเรือดังกล่าวจากเงินทุนหมุนเวียนที่ได้จากการดำเนินงาน

นอกเหนือจากค่าใช้จ่ายจากการซื้อเรือซึ่งจะเกิดขึ้นในอนาคตแล้ว บริษัทฯ อาจมีค่าใช้จ่ายฝ่ายทุนเพิ่มขึ้นอีกในปี 2549 เนื่องจากเรือจำนวน 15 ลำ ของบริษัทฯ ครบกำหนดเข้าอู่แห้งเพื่อทำการซ่อมแซมและตรวจสภาพเรือตามกำหนด

ตลอดระยะเวลา 4 รอบปีบัญชี ข้างหน้า เรือเดินทะเลของบริษัทฯ จำนวน 14 ลำ จะมีอายุครบ 25 ปี ซึ่งอาจทำให้เรือดังกล่าวถูกปลดระวางในทันที

เรือที่อายุครบ 25 ปี

เรือที่อายุครบ 25 ปี	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2550	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2551	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2552	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2553
จำนวน (ลำ)	1	5	3	5
เดบเวทตัน	17,298	109,759	84,402	717,991

จากการที่ฐานของลูกค้านั้นของบริษัทฯ จะมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องซื้อเรือเพิ่มขึ้น ไม่เพียงเฉพาะเพื่อทดแทนเรือที่ปลดระวางไปเท่านั้น แต่จะขยายกองเรือด้วย ซึ่งบริษัทฯ จำเป็นต้องรอรระยะเวลาที่เหมาะสมในการซื้อเรือเข้ามาเพิ่มเติม ดังนั้นภาระค่าใช้จ่ายฝ่ายทุนในอนาคตจะขึ้นกับราคาเรือที่บริษัทฯ พิจารณาว่าจะสามารถซื้อมาเพิ่มเติมได้

บริษัทฯ วางกลยุทธ์ทางธุรกิจในการเป็นผู้ให้บริการด้านธุรกิจพาณิชย์นาวีแบบครบวงจร ซึ่งนอกจากการลงทุนในการขยายกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สองแล้ว บริษัทฯ ยังได้ลงทุนเพิ่มในบริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด อีกเป็นเงินจำนวน 1,014.77 ล้านบาท โดยซื้อหุ้นของบริษัทดังกล่าวอีกจำนวนร้อยละ 24.01 จากผู้ถือหุ้นเดิม 5 ราย บริษัทฯ ได้วางแผนที่จะซื้อสินทรัพย์ได้แก่ เรือขุดเจาะ เรือให้บริการนอกชายฝั่งเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่งเพิ่มเติมอีก

ความเสี่ยงทางการตลาดในเชิงตัวเลขและคุณภาพ

ความเสี่ยงเกี่ยวกับการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากธุรกิจเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ เป็นธุรกิจที่ใช้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกามาในการดำเนินธุรกิจเป็นหลัก ดังนั้นรายได้ทั้งหมดและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานส่วนใหญ่ของบริษัทฯ จะเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยว ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการนำเรือเข้าอู่แห้ง และค่าใช้จ่ายผันแปรบางประเภทที่เป็นสกุล

เงินตราต่างประเทศอื่นด้วย ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสกุลเงินยูโรและสกุลเงินดอลลาร์สิงคโปร์ ในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2549 ประมาณร้อยละ 18.55 ของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเที่ยวเรือ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการนำเรือเข้าอู่แห้งและค่าใช้จ่ายผันแปร เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

บริษัทฯ ได้ทำสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าไว้แล้วเพื่อป้องกันความผันผวนของค่าเงินบาท ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 มูลค่ายุติธรรมทางการตลาดของสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเท่ากับ 1,710.11 ล้านบาท ตารางต่อไปนี้จะแสดงจำนวนเงินที่ทำสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

รายการสรุปสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

รายการ	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2550	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2551
จำนวนดอลลาร์สหรัฐที่ทำสัญญาไว้	36,000,000	6,000,000
อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยที่ทำไว้ในสัญญา	39.1433	39.1433

บริษัทฯ รับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนจากสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเมื่อมีการส่งมอบเงินตราต่างประเทศ

ความเสี่ยงในเรื่องของอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ อาจมีความเสี่ยงทางการตลาด จากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เนื่องจากเงินกู้ของบริษัทฯ เกือบทั้งหมดเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาโดยมีอัตราดอกเบี้ย LIBOR บริษัทฯ จ่ายดอกเบี้ยในอัตรา LIBOR บวกร้อยละ 2.25 - 3 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเพื่อจำกัดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยแล้ว เพื่อลดผลกระทบกับกำไรและกระแสเงินสดของบริษัทฯ ตารางในหน้าถัดไปนี้จะแสดงให้เห็นถึงเงินกู้ของบริษัทฯ ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

ทั้งนี้บริษัทฯ ไม่ประสงค์ที่จะทำธุรกรรมเกี่ยวกับอนุพันธ์ด้านอัตราดอกเบี้ยเพื่อการเก็งกำไร

ยอดเงินกู้ระยะยาว และอัตราดอกเบี้ยจ่ายสูงสุดหน่วย

หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

รายการ	ภายในกำหนด 1 ปี	ภายในกำหนด 1 ปี แต่ไม่เกิน 2 ปี	ภายในกำหนด 2 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	หลังจากนั้น	รวม
หนี้ระยะยาว					
ยอดเงินกู้ระยะยาวที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์	36.07	40.39	91.76	57.05	221.20
ยอดเงินกู้ที่เป็นสกุลเงินบาท	2.04	2.04	5.62	0.40	10.10
ภาระผูกพัน					
การชำระค่าเรือที่ส่งต่อใหม่	14.93	3.46	58.85	-	77.24
เรือที่สั่งซื้อใหม่	33.30	-	-	-	33.30
สัญญาเช่าเรือ	32.44	38.90	14.78	-	86.12
อัตราดอกเบี้ยจ่ายสูงสุดที่บริษัทได้ทำสัญญาไว้					
เงินกู้ที่ทำสัญญาเพื่อจำกัดความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย	200.00	200.00	200.00	-	200.00
อัตราดอกเบี้ยจ่ายสูงสุดโดยเฉลี่ย	6.09%	6.28%	6.53%	-	6.33%

12.3 ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี

1. ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit fee)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 13,611,139 บาท (สิบสามล้านหกแสนหนึ่งหมื่นหนึ่งพันหนึ่งร้อยสามสิบเก้าบาท)

2. ค่าบริการอื่น (Non-audit fee)

-ไม่มี-

13. ข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง

- ไม่มี -

การรับรองความถูกต้องของข้อมูล

ข้าพเจ้าได้สอบทานข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีฉบับนี้แล้ว และด้วยความระมัดระวัง ในฐานะกรรมการบริหารของบริษัทหรือผู้ดำรงตำแหน่งบริหารสูงสุดในสายงานบัญชี ข้าพเจ้าขอรับรองว่า ข้อมูลดังกล่าวถูกต้องครบถ้วน ไม่เป็นเท็จ ไม่ทำให้ผู้อื่นสำคัญผิดหรือไม่ขาดข้อมูลที่ควรต้องแจ้งในสาระสำคัญ นอกจากนี้ข้าพเจ้าขอรับรองว่า

(1) งบการเงินและข้อมูลทางการเงินที่สรุปมาในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี ได้แสดงข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญเกี่ยวกับฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัทและบริษัทย่อยแล้ว

(2) ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบต่อการจัดให้บริษัทมีระบบการเปิดเผยข้อมูลที่ดี เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทได้เปิดเผยข้อมูลในส่วนที่เป็นสาระสำคัญทั้งของบริษัทและบริษัทย่อยอย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว รวมทั้งควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว

(3) ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบต่อการจัดให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่ดี และควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว และข้าพเจ้าได้แจ้งข้อมูลการประเมินระบบการควบคุมภายใน ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 ต่อผู้สอบบัญชีและกรรมการตรวจสอบของบริษัทแล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงข้อบกพร่องและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของระบบการควบคุมภายใน รวมทั้งการกระทำที่มีขอบที่อาจมีผลกระทบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย

ในการนี้ เพื่อเป็นหลักฐานว่าเอกสารทั้งหมดเป็นเอกสารชุดเดียวกันกับที่ข้าพเจ้าได้รับรองความถูกต้องแล้ว ข้าพเจ้าได้มอบหมายให้ ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต หรือนางสาวมณฑิณี สุรกาญจน์กุล เป็นผู้ลงลายมือชื่อกำกับเอกสารนี้ไว้ทุกหน้าด้วย หากเอกสารใดไม่มีลายมือชื่อของ ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต หรือนางสาวมณฑิณี สุรกาญจน์กุล กำกับไว้ ข้าพเจ้าจะถือว่าไม่ใช่ข้อมูลที่ข้าพเจ้าได้รับรองความถูกต้องของข้อมูลแล้วดังกล่าวข้างต้น

ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
1. ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต	กรรมการผู้จัดการ	_____
2. นางสาวนุช กัลยาวงศา	ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน	_____
ผู้รับมอบอำนาจ	ชื่อ	ตำแหน่ง
ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต	กรรมการผู้จัดการ	_____
นางสาวมณฑิณี สุรกาญจน์กุล	ผู้จัดการฝ่ายทะเบียน	_____

หุ้

ข้าพเจ้าได้สอบทานข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีฉบับนี้แล้ว และด้วยความระมัดระวัง ในฐานะกรรมการบริษัท ข้าพเจ้าไม่มีเหตุอันควรสงสัยว่าข้อมูลดังกล่าวไม่ถูกต้องครบถ้วน เป็นเท็จ ทำให้ผู้อื่นสำคัญผิด หรือขาดข้อมูลที่ควรต้องแจ้งในสาระสำคัญ

ในการนี้ เพื่อเป็นหลักฐานว่าเอกสารทั้งหมดเป็นเอกสารชุดเดียวกันกับที่ข้าพเจ้าได้สอบทานแล้ว และไม่มีเหตุอันควรสงสัยว่า ข้อมูลดังกล่าวไม่ถูกต้องครบถ้วน เป็นเท็จ ทำให้ผู้อื่นสำคัญผิด หรือขาดข้อมูลที่ควรต้องแจ้งในสาระสำคัญ ข้าพเจ้าได้มอบหมายให้ ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต หรือนางสาวมณฑิ สุธกาญจน์กุล เป็นผู้ลงลายมือชื่อกำกับเอกสารนี้ไว้ทุกหน้าด้วย หากเอกสารใดไม่มีลายมือชื่อของ ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต หรือนางสาวมณฑิ สุธกาญจน์กุล กำกับไว้ ข้าพเจ้าจะถือว่าไม่ใช่ข้อมูลที่ข้าพเจ้าได้สอบทานแล้วดังกล่าวข้างต้น

ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
1. ม.ร.ว. จันทรแรมศิริ โชค จันทรทัต	ประธานกรรมการ	
2. นายปิยอร์น ออสตรอม	ประธานกรรมการตรวจสอบ	
3. นายสมพงษ์ ธนะโสภณ	กรรมการตรวจสอบ	
4. พลเรือโทเรือกิตติชัย เสนาณรงค์	กรรมการตรวจสอบ	
5. นายเสฐียร เตชะไพฑูย์	กรรมการ	
6. นายเลนซ์ คาร์ล เดฟิว	กรรมการ	
7. นายพิชัย จิรังค์สรรพสุข	กรรมการ	
8. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	กรรมการ	
9. นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์รี่	กรรมการ	
10. นายอันส์เนอร์ส ชูเดอร์เกร็น	กรรมการ	

ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
ผู้รับมอบอำนาจ ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต	กรรมการผู้จัดการ	
นางสาวมณฑิ สุธกาญจน์กุล	ผู้จัดการฝ่ายทะเบียน	
	หุ้	

เอกสารแนบ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารและผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท

คณะกรรมการ

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
ม.ร.ว. จันทรรณศิริโชค จันทรัตน์ ประธานกรรมการ	76	-B.A. Honours (Economics) University of Cambridge, England	0.19	2537 – ปัจจุบัน 2534 – ปัจจุบัน 2544 – ม.ค. 48 2534 – 2545 2535 – 2547 2533 – 2535 2528 – 2533 2525 – 2528	ประธานกรรมการ กรรมการผู้จัดการ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการ กรรมการ ประธานกรรมการบริหาร ผู้อำนวยการ รองผู้จัดการใหญ่	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ซี.เอส. แคปปิตอล จำกัด บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท สหอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน) บริษัท สหอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน) บริษัท หลักทรัพย์ พัฒนาสิน จำกัด (มหาชน) ธนาคารออมสิน จำกัด ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร
ม.ล. จันทรจุฑา จันทรัตน์ กรรมการผู้จัดการ	40	- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย เบิร์กลีย์ - ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยมินิโซต้า - หลักสูตร Director Certification Program (DCP 70/2549) จากสมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.02	ก.พ. 48 – ปัจจุบัน มี.ค. 48 – ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด และบริษัทในกลุ่มโทรีเซนจำนวน 49 บริษัท บริษัท ไอเอสเอส โทรีเซน เอเยนซีส์ จำกัด บริษัท ที.เอส.ซี. มาริไทม์ จำกัด บริษัท ชิดลม ขนส่งและบริการ จำกัด บริษัท ชิดลม มารีน เซอร์วิสแอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด บริษัท เฟรนด์ลี่ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด บริษัท กัลฟ เอเจนซี คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด โทรีเซน (อินโดไชน่า) เอส.เอ. บริษัท โทรีเซน ซาเตอร์ริง (เอชเค) จำกัด บริษัท โทรีเซน ซาเตอร์ริง (พีทีอี) จำกัด

หมายเหตุ 1) ข้อมูลสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 30 กันยายน 2549

2) สัดส่วนการถือหุ้นของกรรมการและผู้บริหารได้นับรวมหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะแล้ว

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
ม.ล. จันทจุฑา จันททัต (ต่อ) กรรมการผู้จัดการ				มี.ค. 48 – ก.ย. 48 เม.ย. 45 – ก.พ. 48 ก.พ. 43 – มี.ค. 45 ม.ค. 37 – ม.ค. 43 พ.ค. 36 – พ.ค. 37 ส.ค. 34 – พ.ค. 36 พ.ค. 32 – ก.ค. 34	กรรมการ กรรมการบริหาร ผู้จัดการ ผู้จัดการฝ่ายอาวุโส ฝ่ายธุรกิจโครงการ ผู้ช่วยผู้จัดการ ฝ่ายการเงิน ผู้ช่วยผู้จัดการ ฝ่าย Financial Engineering Risk Management ผู้ช่วยผู้จัดการ ฝ่าย Capital Markets Credit	บริษัท สอไรซ์ัน โมบาย คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด กลุ่มบริษัท มอร์แกน สแตนเลย์ (สิงคโปร์) กลุ่มบริษัท เจพี มอร์แกน (ฮ่องกง) ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ธนาคารแห่งอเมริกา (กรุงเทพ) ธนาคารแห่งอเมริกา (ฮ่องกง) ธนาคารแห่งอเมริกา (ซานฟรานซิสโก, แคลิฟอร์เนีย)
นายปิยอร์น ออสตรอม กรรมการ, ประธานกรรมการตรวจสอบและ กรรมการอิสระ	60	- Bachelor of Law, Stockholm University, Sweden - หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่นที่ 64/2548) จากสมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)	0	ม.ค. 48 – ปัจจุบัน ค.ค. 43 – ปัจจุบัน เม.ย. 48 – ปัจจุบัน 2540 – 2543 2529 – 2543 2528 – 2529 2522 – 2527 2518 – 2522	ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการ กรรมการ ที่ปรึกษา รองประธานกรรมการบริหาร กรรมการ Asia Shipping Group กรรมการ ผู้บริหารอาวุโส	บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท กัลฟ เอเจนซี คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด สมาคมขนส่งสินค้าทางทะเล ประเทศสิงคโปร์ ธนาคารคริสเตียนีย สาขาสิงคโปร์ ธนาคาร ทีเค คริสเตียนีย ฮ่องกง แบงก์ เดอ ลา โซซิเอเตเต้ ฟินานซีแยร์ ยูโรเปียน ปารีส ธนาคาร แสมโบรส แบงค์ ลอนดอน
นายสมพงษ์ ธนะโสภณ กรรมการอิสระและ กรรมการตรวจสอบ	77	- M.A. (Economics) University of Wisconsin, USA - วิทยาศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 22	0	2542 – ปัจจุบัน 2537 – ปัจจุบัน 2533 – 2539 2528 – 2533 2522 – 2527	กรรมการตรวจสอบ กรรมการ รองประธานกรรมการ ประธานกรรมการบริหาร รองผู้ว่าการ	บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) ธนาคารศรีนคร จำกัด (มหาชน) ธนาคารศรีนคร จำกัด (มหาชน) ธนาคารแห่งประเทศไทย

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
พลเรือโทกิตติชัย เสนาณรงค์ กรรมการอิสระและ กรรมการตรวจสอบ	73	- Defense Management, USA - วิทยาลัยการทัพเรือ - โรงเรียนเสนาธิการทหารเรือ - โรงเรียนนายเรือ - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP 55/2549) จากสมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)	0	2542 – ปัจจุบัน 2537 – ปัจจุบัน 2536 – 2537 2532 2531 2527 – 2530	กรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ รองหัวหน้าคณะนายทหาร ฝ่ายเสนาธิการ ประจำผู้บังคับบัญชา รองผู้บัญชาการ โรงเรียนนายเรือ เสนาธิการ โรงเรียนนายเรือ ผู้ช่วยทูตฝ่ายทหารเรือ ประจำกรุงปารีส	บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) กองทัพเรือ กองทัพเรือ กองทัพเรือ กองทัพเรือ
นายแลนซ์ คาร์ล เดฟิว กรรมการ	42	- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ (เน้นด้าน การเงิน) จาก Anderson Graduate School of Management at UCLA สหรัฐอเมริกา - ปริญญาตรี สาขา Cum Laude in Business Administration - Finance จาก California State University, Northridge, สหรัฐอเมริกา - หลักสูตร Director Certification Program (DCP 78/2549) จากสมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.18	ม.ค.2545 –ปัจจุบัน ม.ค. 48 – ก.ย. 48 2545 – ปัจจุบัน 2543 – ปัจจุบัน 2537 – ปัจจุบัน 2536 – 2537 2532 – 2535	กรรมการ กรรมการ ผู้จัดการทั่วไป ผู้บริหาร ผู้จัดการ นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ ที่ปรึกษาด้านการเงินอาวุโส	บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ฮอไรซัน โมบาย คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด บริษัท ไรเลย์ แคปิตอล พาร์ทเนอร์ แอล พี บริษัท อูวาคู พาร์ทเนอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล แอล แอล ซี กองทุน บริษัท เควส เมเนจเม้นท์ จำกัด บริษัท ทรัสท์ คอมปานี ออฟ เดอะ เวสต์ สหรัฐอเมริกา บริษัท เค พี เอ็ม จี พีท มาร์วิค

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
นายเสฐียร เตชะไพฑูริย์ กรรมการอิสระ	67	- M.A. Honours (Economics), University of California, Los Angeles, USA - B.A. (Economics) University of California, Los Angeles, USA - หลักสูตร Director Certification Program (DCP 77/2549) จากสมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP 53/2549) จากสมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.61	2537 – ปัจจุบัน 2539 – ปัจจุบัน 2510 – ปัจจุบัน	กรรมการ ประธานกรรมการ กรรมการ	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท แอมโบรสไวน์ จำกัด บริษัท เตชะไพฑูริย์ จำกัด

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
นายพิชัย จีรังค์สรรพสุข กรรมการ	52	- ปริญญาตรี ด้านการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP 22/2547) จากสมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)	0	ส.ค. 47 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ไทยโรเซนไทย เอเจนซี่ส์ จำกัด (มหาชน)
				ก.ย. 49 – ปัจจุบัน	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่	ธนาคาร ทหารไทย จำกัด (มหาชน)
				เม.ย. 48 – ก.ย. 49	กลุ่มงานธุรกิจสาขาภาคใต้ 1	ธนาคาร ทหารไทย จำกัด (มหาชน)
				ก.ย. 47 – มี.ค. 48	เจ้าหน้าที่บริหาร	ธนาคาร ทหารไทย จำกัด (มหาชน)
					งานธุรกิจสาขาภาคใต้ 1	ธนาคาร ทหารไทย จำกัด (มหาชน)
					เจ้าหน้าที่บริหารธุรกิจลูกค้า	ธนาคาร ทหารไทย จำกัด (มหาชน)
					ขนาดกลางภูมิภาค 4	
					(ภาคใต้)	
				2546 – ส.ค. 47	ผู้ช่วยผู้จัดการทั่วไป	บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
				2545 – 2546	ผู้อำนวยการฝ่ายอาวุโส	บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
					ฝ่ายบริหารโครงการพิเศษ	
				2543 – 2544	ผู้อำนวยการฝ่ายธุรกิจ	บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
					ขนาดกลางและขนาดย่อม	
				2546 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท นครไทยสตรีปมิลล์ จำกัด (มหาชน)
				2543 – 2544	กรรมการ	บริษัท เจ.บี. ไฮเตล (หาดใหญ่) จำกัด
				2540 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท วังใต้ จำกัด
				2541 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บิสซิเนส ครีเอชั่น จำกัด
				2541 – 2545	กรรมการ	บริษัท สีนพัฒนาอุตสาหกรรม จำกัด
				2538 – 2540	กรรมการ	บริษัท เงินทุนหลักทรัพย์พาราพัฒนา จำกัด (มหาชน)

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
ดร. พิชิต นิธิวาสิน กรรมการ, ประธานคณะกรรมการกำหนด ค่าตอบแทน	60	- ปริญญาคุณวุฒิปบัณฑิต สาขา Operation Research, University of California, Berkeley, USA	0	ม.ค. 49 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน)
		- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมไฟฟ้าและ คอมพิวเตอร์ University of California, Berkeley, USA - วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมอุตสาหกรรม University of California, Berkeley, USA - วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมอุตสาหกรรม University of California, Berkeley, USA		2526 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เอ็ชเอ็มซี โปลิเมอส์ จำกัด
				ธ.ค. 42 – ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บริษัท บีเอสที อีลาสโตเมอร์ส จำกัด
				2540 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท โฟมเม็ทซ์ เอเชีย จำกัด
				ม.ค. 34 – ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บริษัท กรุงเทพ ซินธิติกส์ จำกัด
				2530 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท บางกอกอินดัสเทรียลแก๊ส จำกัด
				ธ.ค. 48 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ปตท. เคมีคอล จำกัด (มหาชน)
				เม.ย. 41 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท มาบตาพุด แทงก์ เทอร์มินัล จำกัด
				เม.ย. 40 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บาเซล แอดวานซ์ โพลีโอลิฟินส์ (ประเทศไทย) จำกัด
				ม.ค. 40 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ไทย เอ็มเอ็มเอ จำกัด
				ธ.ค. 38 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ระยองโอเลฟินส์ จำกัด
				2531 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โพลิเมอส์ มาร์เก็ตติ้ง จำกัด
				2491 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ฮั่วกีเปเปอร์ จำกัด
				ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท นารายณ์โฮเต็ล จำกัด
				เม.ย. 39 – ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ	บริษัท บางกอก โคเจนเนอเรชั่น จำกัด
				ส.ค. 32 – ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ	บริษัท บี ไอ จี มาร์เก็ตติ้ง จำกัด

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์รี่ กรรมการ	52	- Diploma in Management of Ship Operations, University of Strathclyde, Scotland - หลักสูตร Director Certification Program (DCP 78/2549) จากสมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)	0	ม.ค. 49 – ปัจจุบัน เม.ย. 48 – ปัจจุบัน มี.ค. 48 – ปัจจุบัน พ.ย. 45 – ปัจจุบัน 2547 – ปัจจุบัน 2540 – 2547 2536 – 2540 2534 – 2536 2531 – 2534	กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการทั่วไปฝ่ายกองเรือ ผู้จัดการฝ่ายกองเรือ ผู้จัดการฝ่ายการพัฒนารธุรกิจ ผู้ช่วยผู้จัดการ ผู้จัดการงานติดต่ออุปกรณ์ แท่นขุดเจาะปิโตรเลียม นอกชายฝั่งและกัปตันเรือ	บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด บริษัท ที.เอส.ซี. มารีไทม์ จำกัด บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด บริษัท เนวิโก้ เมเนจเม้นต์ จำกัด (ไซปรัส) บริษัท เนวิโก้ เมเนจเม้นต์ จำกัด (ไซปรัส) บริษัท แอดแลนติก คริลลิ่ง จำกัด (สก็อตแลนด์)
นายอันส์เนอร์ส ชูเคอร์เกร็น กรรมการ	39	- Nykoebing F. Commercial Collage, Denmark - หลักสูตร Director Certification Program (DCP 78/2549) จากสมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.0069	ม.ค. 49 – ปัจจุบัน เม.ย. 48 – ปัจจุบัน มี.ค. 48 – ปัจจุบัน เม.ย. 46 – ปัจจุบัน ม.ค. 46 – ปัจจุบัน มี.ย. 39 – เม.ย. 48 มี.ย. 38 – มี.ย. 39 ก.ค. 35 – พ.ค. 38 ก.ค. 32 – มี.ย. 35 ส.ค. 29 – ก.ค. 31	กรรมการ ผู้อำนวยการทั่วไป ฝ่ายการพาณิชย์ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ ผู้จัดการแผนกเช่าเหมาเรือ นายหน้าเช่าเหมาเรือ นายหน้าเช่าเหมาเรือ นายหน้าเช่าเหมาเรือ พนักงานฝึกงาน	บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด บริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท โทริเซน ชาเตอร์ริง (ฟิจี) จำกัด บริษัท โทริเซน ชาเตอร์ริง (เอชเค) จำกัด บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด บริษัท โทริเซน ชาเตอร์ริง จำกัด สแกนอีสต์ มารีไทม์ (สิงคโปร์) แคนเคลอร์ ชิปปิ้ง (เบรเมน เยอรมัน) แคลสเปอร์ แอนเคอรี่ (นาสคอฟ เดนมาร์ก)

ผู้บริหารระดับสูง

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
ม.ล. จันทจุฬา จันททัต กรรมการผู้จัดการ	40	- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย เบิร์กลีย์ - ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยมินิโซต้า - หลักสูตร Director Certification Program (DCP 70/2549) จากสมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.02	ก.พ. 48 – ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ	บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน)
				มี.ค. 48 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด
					กรรมการ	และบริษัทในกลุ่มโทริเซนจำนวน 49 บริษัท
					กรรมการ	บริษัท ไอเอสเอส โทริเซน เอเจนซีส์ จำกัด
					กรรมการ	บริษัท ที.เอส.ซี. มาริไทม์ จำกัด
					กรรมการ	บริษัท ชิดลม ขนส่งและบริการ จำกัด
					กรรมการ	บริษัท ชิดลม มารีน เซอร์วิสเชส แอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด
					กรรมการ	บริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด
					กรรมการ	บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด
					กรรมการ	บริษัท กัลฟ เอเจนซี คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด
					กรรมการ	โทริเซน (อินโดไชน่า) เอส.เอ.
					กรรมการ	บริษัท โทริเซน ชาเตอร์ริง (เอชเค) จำกัด
					กรรมการ	บริษัท โทริเซน ชาเตอร์ริง (พีทีอี) จำกัด
				มี.ค. 48 – ก.ย. 48	กรรมการ	บริษัท ฮอไรซัน โมบาย คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด
				เม.ย. 45 – ก.พ. 48	กรรมการบริหาร	กลุ่มบริษัท มอร์แกน สแตนเลย์ (สิงคโปร์)
				ก.พ. 43 – มี.ค. 45	ผู้จัดการ	กลุ่มบริษัท เจพี มอร์แกน (ฮ่องกง)
				ม.ค. 37 – ม.ค. 43	ผู้จัดการฝ่ายอาวุโส ฝ่ายธุรกิจโครงการ	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
				พ.ค. 36 – พ.ค. 37	ผู้ช่วยผู้จัดการ ฝ่ายการเงิน	ธนาคารแห่งอเมริกา (กรุงเทพ)
				ส.ค. 34 – พ.ค. 36	ผู้ช่วยผู้จัดการ ฝ่าย Financial Engineering Risk Management	ธนาคารแห่งอเมริกา (ฮ่องกง)
				พ.ค. 32 – ก.ค. 34	ผู้ช่วยผู้จัดการ ฝ่าย Capital Markets Credit	ธนาคารแห่งอเมริกา (ซานฟรานซิสโก, แคลิฟอร์เนีย)

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์รี่ ผู้อำนวยการฝ่ายกองเรือ	52	- Diploma in Management of Ship Operations, University of Strathclyde, Scotland - หลักสูตร Director Certification Program (DCP 78/2549) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0	ม.ค. 49 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน)
				เม.ย. 48 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด
				มี.ค. 48 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด
				พ.ย. 45 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ที.เอส.ซี. มารีไทม์ จำกัด
				2547 – ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการทั่วไปฝ่ายกองเรือ	บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด
				2540 – 2547	ผู้จัดการฝ่ายกองเรือ	บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด
				2536 – 2540	ผู้จัดการฝ่ายการพัฒนาธุรกิจ	บริษัท เนวิโก้ เมเนจเม้นต์ จำกัด (ไชปรีส)
				2534 – 2536	ผู้ช่วยผู้จัดการ	บริษัท เนวิโก้ เมเนจเม้นต์ จำกัด (ไชปรีส)
				2531 – 2534	ผู้จัดการงานติดต่ออุปกรณ์แท่นขุดเจาะปิโตรเลียม นอกชายฝั่งและกัปตันเรือ	บริษัท แอดแลนติก คริลลิ่ง จำกัด (สก็อตแลนด์)
นายอันส์เนอร์ส ชูเคอร์เกร็น ผู้อำนวยการฝ่ายพาณิชย์	39	- Nykoebing F. Commercial Collage, Denmark - หลักสูตร Director Certification Program (DCP 78/2549) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.0069	ม.ค. 49 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน)
				เม.ย. 48 – ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการทั่วไปฝ่ายการพาณิชย์	บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด
				มี.ค. 48 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด
					กรรมการ	บริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด
				เม.ย. 46 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทริเซน ชาเตอร์ริง (ฟิทีอี) จำกัด
				ม.ค. 46 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทริเซน ชาเตอร์ริง (เอชเค) จำกัด
				มิ.ย. 39 – เม.ย. 48	ผู้จัดการแผนกเช่าเหมาเรือ	บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด
				มิ.ย. 38 – มิ.ย. 39	นายหน้าเช่าเหมาเรือ	บริษัท โทริเซน ชาเตอร์ริง จำกัด
				ก.ค. 35 – พ.ค. 38	นายหน้าเช่าเหมาเรือ	สแกนอีสต์ มารีไทม์ (สิงคโปร์)
				ก.ค. 32 – มิ.ย. 35	นายหน้าเช่าเหมาเรือ	แคนเดลอ์ ชิปปิ้ง (เบอร์เมน เยอรมัน)
ส.ค. 29 – ก.ค. 31	พนักงานฝึกงาน	แคลสเปอร์ แอนเดรีย (นาสคอฟ เดนมาร์ก)				

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
นายพงษ์ศักดิ์ กาญจนาคพันธุ์ ผู้อำนวยการฝ่ายบุคคลและบริหาร	54	- M.A. (Political Science) University of Missouri, U.S.A. - M.A. (Political Science) Eastern New Mexico University, U.S.A. - รัฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	0.0003	ม.ค. 49 – ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ	กลุ่มบริษัทโทริเซน
				2532 – ปัจจุบัน	ฝ่ายบุคคลและบริหาร	กลุ่มบริษัทโทริเซน
				2546 – ปัจจุบัน	ผู้จัดการทั่วไป	
				2543 – ปัจจุบัน	ฝ่ายบุคคลและบริหาร	
				2543 – ก.ย. 48	กรรมการ	บริษัท ไอเอสเอส โทริเซน เอเยนซีส์ จำกัด
				2535 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด
				2536 – เม.ย. 48	กรรมการ	บริษัท ไทยพีแอลซีไอ เซอร์วิส อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล จำกัด
				2528 – 2531	กรรมการ	บริษัท สอไรซ์ โมบาย คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด
นางสาวนุช กัลยาวงศา ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน	53	- บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - บัญชีบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	0.001	ม.ค. 49 – ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ	กลุ่มบริษัทโทริเซน
				2530 – ปัจจุบัน	ฝ่ายบัญชีและการเงิน	กลุ่มบริษัทโทริเซน
				2535 – ปัจจุบัน	ผู้จัดการทั่วไป	
				2533 – ปัจจุบัน	ฝ่ายบัญชีและการเงิน	
				2539 – เม.ย. 48	กรรมการ	บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด
นายอิวาร์ ฮาร์ราลด์ ซอสส์ ผู้อำนวยการฝ่ายเรือ ประจำเส้นทาง	58	- Master (Captain) Certificate Stavanger Navel Academy	0	2522 – 2530	กรรมการ	บริษัท เกษตรสมุทร จำกัด
					กรรมการ	บริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด
					ผู้ช่วยสมุหบัญชี	บริษัท วิทยาคม จำกัด (มหาชน)
				มี.ค. 48 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด
					กรรมการ	โทริเซน ชิปปิ้ง เอฟแซดอี
					กรรมการ	ชาร์จาห์ พอร์ต เซอร์วิส แอล แอล ซี
				มี.ค. 23 – ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ	บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด
					ฝ่ายเรือประจำเส้นทาง	

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
นางสาวมันชนี สุรกาญจน์กุล เลขานุการบริษัท	41	- ปริญญาโทสาขาการบริหาร ศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย - อักษรศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	0	2533 – ปัจจุบัน	เลขานุการคณะกรรมการ	บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน)

เอกสารแนบ 2 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

รายชื่อ	บริษัทโทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน)	บริษัทย่อย (กลุ่มธุรกิจเดินเรือ)																	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1. ม.ร.ว. จันทรมศิริ โชค จันทรัตน์	X																		
2. ม.ล. จันทจุฬา จันทรัตน์	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
3. นายเสฐียร เตชะไพฑูริย์	/																		
4. นายปิยอร์น ออสตรอม	/																		
5. พลเรือโทกิตติชัย เสนาณรงค์	/																		
6. นายสมพงษ์ ชนะโสภณ	/																		
7. นายพิชัย จิรังค์สรรพสุข	/																		
8. นายเลนซ์ คาร์ล เดฟิว	/																		
9. ดร. พิชิต นิธิวาลิน	/																		
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์รี่	/	/																	
11. นายอันส์เนอร์ส ซูเคอร์เกร็น	/	/																	

หมายเหตุ / = กรรมการ

X = ประธานกรรมการ

- บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด
- บริษัท ทอร์ นาวิกเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท เฮลิออส ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท เฮอร์มิส ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์ คอมมานเดอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท เฮราคลีส ชิปปิ้ง จำกัด

- บริษัท ทอร์ ทรานสปอร์ตเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท เฮรอน ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท เฮอร์เมลิน ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์สตาร์ ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์สกีเปอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์เซลเลอร์ ชิปปิ้ง จำกัด

- บริษัท ทอร์ชัน ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์ซี ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์สกาย ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์ สปีด ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์ เมอร์แซนท์ ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์ มารีเนอร์ ชิปปิ้ง จำกัด

รายชื่อ	บริษัทโทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน)	บริษัทย่อย (กลุ่มธุรกิจเดินเรือ)																	
		19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
1. ม.ร.ว. จันทรมศิริ โชค จันทรัตน์	X																		
2. ม.ล. จันทจุฬา จันทรัตน์	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
3. นายเสฐียร เตชะไพฑูริย์	/																		
4. นายปิยอร์น ออสตรอม	/																		
5. พลเรือโทกิตติชัย เสนาณรงค์	/																		
6. นายสมพงษ์ ชนะโสภณ	/																		
7. นายพิชัย จิรังค์สรรพสุข	/																		
8. นายแลนซ์ คาร์ล เดฟิว	/																		
9. ดร. พิชิต นิธิวาลิน	/																		
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์รี่	/																		
11. นายอันส์เนอร์ส ซูเคอร์เกร็น	/																		

หมายเหตุ / = กรรมการ

X = ประธานกรรมการ

19. บริษัท ทอร์ เมอร์คิวรี่ ชิปปิ้ง จำกัด

20. บริษัท ทอร์ มาสเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด

21. บริษัท ทอร์ ออร์คิด ชิปปิ้ง จำกัด

22. บริษัท ทอร์ ไฟลोट ชิปปิ้ง จำกัด

23. บริษัท ทอร์ จัสมิน ชิปปิ้ง จำกัด

24. บริษัท ทอร์ กัปตัน ชิปปิ้ง จำกัด

25. บริษัท ทอร์ แชมเปียน ชิปปิ้ง จำกัด

26. บริษัท ทอร์ โลตัส ชิปปิ้ง จำกัด

27. บริษัท ทอร์ เทรคเดอร์ ชิปปิ้ง จำกัด

28. บริษัท ทอร์ แทรเวลเลอร์ ชิปปิ้ง จำกัด

29. บริษัท ทอร์ เวนเจอร์ ชิปปิ้ง จำกัด

30. บริษัท ทอร์ นอดิก้า ชิปปิ้ง จำกัด

31. บริษัท ทอร์ คอนฟีเดนซ์ ชิปปิ้ง จำกัด

32. บริษัท ทอร์ การ์เดียน ชิปปิ้ง จำกัด

33. บริษัท ทอร์ ไทรัมพ์ ชิปปิ้ง จำกัด

34. บริษัท ทอร์ เน็กซ์ต ชิปปิ้ง จำกัด

35. บริษัท ทอร์ เนปจูน ชิปปิ้ง จำกัด

36. บริษัท ทอร์ ทริบิวท์ ชิปปิ้ง จำกัด

รายชื่อ	บริษัทโทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน)	บริษัทย่อย (กลุ่มธุรกิจเดินเรือ)														
		37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51
1. ม.ร.ว. จันทรมศิริโชค จันทรทัต	X															
2. ม.ล. จันทรจุกา จันทรทัต	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
3. นายเสฐียร เตชะไพฑูย์	/															
4. นายปิยอร์น ออสตรอม	/															
5. พลเรือโทกิตติชัย เสนาณรงค์	/															
6. นายสมพงษ์ ชนะโสภณ	/															
7. นายพิชัย จิรังค์สรรพสุข	/															
8. นายแลนซ์ คาร์ล เดฟิว	/															
9. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	/															
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์รี่	/															
11. นายอันส์เนอร์ส ซูเคอร์เกร็น	/															

หมายเหตุ / = กรรมการ

X = ประธานกรรมการ

37. บริษัท ทอร์ จูปีเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด

38. บริษัท ทอร์ อลยอันซ์ ชิปปิ้ง จำกัด

39. บริษัท ทอร์ นอดิอุส ชิปปิ้ง จำกัด

40. บริษัท ทอร์ วิน ชิปปิ้ง จำกัด

41. บริษัท ทอร์ เวฟ ชิปปิ้ง จำกัด

42. บริษัท ทอร์ ไดนามิค ชิปปิ้ง จำกัด

43. บริษัท ทอร์ เอนเตอร์ไพรส์ ชิปปิ้ง จำกัด

44. บริษัท ทอร์ ฮาร์โมนี ชิปปิ้ง จำกัด

45. บริษัท ทอร์ เนคตาร์ ชิปปิ้ง จำกัด

46. บริษัท ทอร์ เนรัส ชิปปิ้ง จำกัด

47. บริษัท ทอร์ อินทิกิริตี้ ชิปปิ้ง จำกัด

48. บริษัท ทอร์ ทรานสิท ชิปปิ้ง จำกัด

49. บริษัท ทอร์ เอนเดฟเวอร์ ชิปปิ้ง จำกัด

50. บริษัท ทอร์ เอนเนอร์ยี ชิปปิ้ง จำกัด

51. บริษัท โทริเซน ชาเตอร์ริง (เอชเค) จำกัด

รายชื่อ	บริษัทโทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน)	บริษัทย่อย (กลุ่มธุรกิจบริการ)								บริษัทร่วม	กิจการร่วมค้า
		1	2	3	4	5	6	7	8		
1. ม.ร.ว. จันทรรณศิริ โชค จันทรรทัด	X										
2. ม.ล. จันทรรจกษา จันทรรทัด	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
3. นายเสฐียร เศรษฐะไพบูลย์	/										
4. นายบิษอร์น ออสตรอม	/									/	
5. พลเรือโทกิตติชัย เสนาณรงค์	/										
6. นายสมพงษ์ ธนะโสภณ	/										
7. นายพิชัย จิรังค์สรรพสุข	/										
8. นายแลนซ์ คาร์ล เดฟิว	/										
9. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	/										
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์รี่	/				/				/		
11. นายอันส์เนอร์ส ซูเคอร์เกร็น	/	/									

หมายเหตุ / = กรรมการ

X = ประธานกรรมการ

บริษัทย่อย (กลุ่มธุรกิจบริการ)

1. บริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด
2. บริษัท ไอเอสเอส โทริเซน เอเจนซีส์ จำกัด
3. บริษัท โทริเซน ซาเตอร์ริง (พีทีอี) จำกัด
4. บริษัท ที.เอส.ซี. มาริไทม์ จำกัด

5. บริษัท ซิดลม ขนส่งและบริการ จำกัด
6. บริษัท ซิดลม มาริน เซอร์วิส แอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด
7. บริษัท ไทยพีแอนด์ไอ เซอร์วิส อินเทอร์เน็ตชั่นแนล จำกัด
8. บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด

บริษัทร่วม

1. บริษัท กัลฟ เอเจนซี คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด

กิจการร่วมค้า

1. โทริเซน (อินโดไชน่า) เอส.เอ.

เอกสารแนบ 3

1. รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญต่อหน้าที่และความรับผิดชอบ ในการดูแลกิจการบริษัทฯ ให้มีการจัดการที่ดี ให้เป็นไปตามกฎหมายวัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความ ซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง รักษาผลประโยชน์ของบริษัท ผู้ถือหุ้น และผู้ลงทุนทั่วไป โดยกำกับดูแลให้รายงานทางการเงินของบริษัทฯ มีการบันทึกข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน สามารถสะท้อนฐานะการเงินและผลดำเนินงานที่เป็นจริงของบริษัท

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วย กรรมการอิสระที่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิมีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ให้เข้ามาทำหน้าที่สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอ สอบทานระบบควบคุมภายใน รวมทั้งมีสอบทานการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการปฏิบัติงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า งบการเงินประจำปี 2549 ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหาร และผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ได้ตรวจสอบแล้ว ได้แสดงฐานะการเงินและ ผลการดำเนินงานโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

(ม.ร.ว. จันทรรณศิริโชค จันทรรัตน์)

ประธานกรรมการ

(ม.ล. จันทจุฑา จันทรรัตน์)

กรรมการผู้จัดการ

2. รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) ได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ปฏิบัติหน้าที่ในการสอบทานข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรายงานทางการเงิน การตรวจสอบภายใน และการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต พร้อมกันนี้คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาล และส่งเสริมให้บริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดีของบริษัทจดทะเบียน เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนให้คำแนะนำในเรื่องการบริหารความเสี่ยงและระบบ ควบคุมภายในต่อผู้บริหาร

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระ จำนวน 3 ท่าน ดังต่อไปนี้

- | | |
|--------------------------------|----------------------|
| 1. นาย ปิยธรรณ ออสตรอม | ประธานกรรมการตรวจสอบ |
| 2. นาย สมพงษ์ ฐนะโสภณ | กรรมการตรวจสอบ |
| 3. พลเรือโท กิตติชัย เสนาณรงค์ | กรรมการตรวจสอบ |

คณะกรรมการตรวจสอบปฏิบัติงานตามขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่สำคัญ ได้แก่

- สอบทานงบการเงินเพื่อให้บริษัทฯ มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเชื่อถือได้ รวมทั้งมีการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้โปร่งใส ถูกต้องและครบถ้วน
- สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- สอบทานการปฏิบัติตามข้อกำหนด และมาตรฐานของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ข้อผูกพันที่มีไว้กับบุคคลภายนอก กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- พิจารณาคัดเลือกผู้สอบบัญชี และกำหนดค่าธรรมเนียมการสอบบัญชี และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในระหว่างรอบปีบัญชี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมรวมทั้งสิ้น 11 ครั้ง เพื่อสอบทานระบบบัญชี และระบบการควบคุมภายใน ตลอดจนรายงานทางการเงินทั้งรายไตรมาสและประจำปีก่อนนำเสนอสู่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และสาธารณชน การพิจารณาประเด็นต่างๆ กระทำด้วยความเป็นอิสระ โดยได้เชิญผู้สอบบัญชีรับอนุญาต ผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง และผู้ตรวจสอบภายในเข้าร่วมประชุม นอกจากนี้รายงานการประชุมทั้งหมดของคณะกรรมการตรวจสอบได้ถูกนำเสนอ ให้แก่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายไตรมาสเพื่อรับทราบข้อมูลและพิจารณา

โดยสรุปคณะกรรมการตรวจสอบพิจารณาแล้ว มีความเห็นสอดคล้องกับผู้สอบบัญชีว่า งบการเงินของบริษัทฯ ถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และมีการเปิดเผยข้อมูลที่เพียงพอ มีระบบควบคุมภายในที่เหมาะสม และไม่พบประเด็นที่เป็นสาระสำคัญในเรื่องไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ในการนี้คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่โดยอิสระ และ ไม่ถูกจำกัดในการเข้าถึงข้อมูลในการตรวจสอบ ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบ จะปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บริษัทมีการพัฒนาและดำรงไว้ซึ่งการกำกับดูแลกิจการที่ดี

สำหรับงบการเงินประจำปี 2550 คณะกรรมการตรวจสอบได้เสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ให้พิจารณาแต่งตั้งบริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ เอบีเอส จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา เนื่องจากบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง และมีมาตรฐานการตรวจสอบเป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวาง การแต่งตั้งผู้สอบบัญชีจะได้นำเสนอต่อที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปีของผู้ถือหุ้น เพื่อให้ความเห็นชอบต่อไป

(นาย บียอร์น ออสตรอม)

ประธานกรรมการตรวจสอบ