****

รายงานการเปิดเผยข้อมูลเพิ่มเติม

แบบ 56-1

ของ

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

****

สำหรับรอบระยะบัญชีสิ้นสุด

วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550

ส่วนที่ 1

ข้อมูลสรุป (Executive Summary)

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นหนึ่งในผู้นำในกลุ่มธุรกิจพาณิชยนาวีในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย (“กลุ่มบริษัทโทรีเซน”) ประกอบธุรกิจโดยการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือตั้งแต่ปี 2447 ให้บริการเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองตั้งแต่ปี 2528 และให้บริการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่งตั้งแต่ปี 2538 ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 บริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือทั้งสิ้น 45 ลำ ซึ่งประกอบด้วยเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปและเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง และบริษัทฯ มีแผนที่จะขยายและปรับปรุงกองเรือภายในช่วงระยะเวลา 3 ถึง 5 ปี ข้างหน้านี้ นอกจากนี้กลุ่มบริษัทโทรีเซนยังเป็นเจ้าของกองเรือที่ใช้สำหรับปฏิบัติงานนอกชายฝั่ง จำนวน 4 ลำ และเรือขุดเจาะอีกจำนวน 2 ลำ ซึ่งมีแผนที่จะขยายและปรับปรุงกองเรือภายในช่วงระยะเวลา 2 ถึง 3 ปี ข้างหน้านี้เช่นกัน

กลุ่มบริษัทโทรีเซนบริหารงานโดยทีมผู้บริหารทั้งที่เป็นชาวไทยและชาวต่างชาติ นับประสบการณ์การทำงานรวมกันได้ถึง 245 ปี และผู้จัดการระดับอาวุโสที่มีประสบการณ์การทำงานเฉลี่ยคนละ 22 ปี ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 บริษัทฯ ประกอบธุรกิจการถือหุ้น โดยลงทุนในบริษัทย่อยซึ่งรวมอยู่ในงบการเงินรวมจำนวน 66 บริษัท และบริษัทร่วม 3 บริษัท บริษัทฯ จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“SET”) ตั้งแต่ปี 2538 และยังเป็นหนึ่งในบริษัทจดทะเบียนที่ได้รับคัดเลือกให้อยู่ในดัชนีเซ็ท 50 ที่ประกอบด้วยบริษัทที่มีมูลค่าทางการตลาดขนาดใหญ่ 50 อันดับแรก

ตาราง 1 : <u>กลุ่มธุรกิจของโทรีเซน</u>

- กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง
- กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง
- กลุ่มธุรกิจงานบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

ธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทโทรีเซน ประกอบด้วย 3 กลุ่มธุรกิจ ได้แก่ กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง และ กลุ่มธุรกิจงานบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ประกอบธุรกิจโดยการให้บริการแก่เจ้าของและผู้ประกอบการเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ บริษัทการค้า บริษัทโลจิสติกส์ รวมทั้งผู้รับเหมางานเกี่ยวกับการสำรวจและขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 กองเรือของบริษัทฯ มีเรือจำนวนทั้งสิ้น 45 ลำ ซึ่งประกอบด้วยเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปและเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองประเภท Handysize จำนวน 30 ลำ และประเภท Handymax จำนวน 15 ลำ รวมทั้ง เช่าเรือประเภท Handymax มาเสริมกองเรืออีก 6 ลำ ซึ่งมีระยะสัญญาเช่าถึง พ.ศ. 2553 กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองให้บริการขนส่งสินค้าทั้งแบบประจำเส้นทางและแบบไม่ประจำเส้นทาง การให้บริการแบบประจำเส้นทางของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง จะมีเส้นทางการเดินเรือสายหลักวิ่งระหว่างเอเชีย

ตะวันออกเฉียงใต้และจีน ไปยังตะวันออกกลาง อ่าวเปอร์เซีย ทะเลแดง และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ในขณะที่การให้บริการแบบแบบไม่ประจำเส้นทางของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง จะไม่มีการกำหนดเส้นทางการเดินเรือ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้า การให้บริการขนส่งแบบประจำเส้นทางและแบบไม่ประจำเส้นทางของธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองนั้น สามารถเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน เนื่องจากหากมีการว่าจ้างเรือให้ขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางในเที่ยวขาออกไปยังตะวันออกกลาง ลูกค้ามักจะว่าจ้างเรือให้ขนส่งสินค้าในเที่ยวกลับมาเป็นแบบไม่ประจำเส้นทาง ประเภทของการให้บริการขนส่งแบบไม่ประจำเส้นทาง ได้แก่ การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา (period time charters) การเซ็นสัญญารับขนส่งล่วงหน้า (contracts of affreightment) สัญญาเช่าระยะสั้นชนิดค่าระวางคงที่ (short-term fixed contracts) และสัญญาระยะสั้นตามราคาค่าระวางของตลาด ณ ขณะนั้น (spot rate contracts)

กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง ให้บริการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่งและงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ และรับเหมาเกี่ยวกับงานขุดเจาะนอกชายฝั่ง โดยมีกองเรือสำหรับปฏิบัติงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำจำนวน 4 ลำ และมีเรือขุดเจาะอีกจำนวน 2 ลำ นอกจากนี้ยังมีการเช่าเรือ เพื่อสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ จำนวน 2 ลำ ซึ่งมีสัญญาเช่าถึงปี 2553 การดำเนินงานจะเน้นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน) (“เมอร์เมด”) เป็นบริษัทที่ประกอบการและเข้าเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ในเมอร์เมดร้อยละ 78.09 แต่หลังจากที่เมอร์เมดได้มีการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนแก่ประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก (“IPO”) และได้จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศสิงคโปร์แล้ว ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในเมอร์เมดเหลือร้อยละ 55.29

กลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือต่างๆ รวมทั้งการให้บริการเป็นตัวแทนเรือในประเทศไทย เวียดนาม และสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ การให้บริการจัดหาวัสดุอุปกรณ์บนเรือ การขนถ่ายสินค้าบนเรือ และการให้เช่าคลังสินค้าและให้บริการงานโลจิสต์ติกส์ในประเทศไทย และการเป็นนายหน้าเช่าเหมาเรือทั่วภูมิภาค

ส่วนที่ 2
บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

ชื่อบริษัท	:	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) Thoresen Thai Agencies Public Company Limited (TTA)
ประเภทธุรกิจ	:	1. ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง 2. ธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง 3. ธุรกิจงานบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ
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
อีเมล์	:	tta@thoresen.com
เว็บไซต์	:	http://www.thoresen.com

1. ปัจจัยความเสี่ยง

กลุ่มบริษัทโทรีเซนเผชิญความเสี่ยงหลายอย่างที่อาจจะมีผลกระทบกับธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ และของกลุ่ม

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง และกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

ความผันผวนของค่าเช่าเรืออาจมีผลกระทบอย่างมากต่อรายได้และรายรับของกลุ่ม

อัตราค่าเช่าเรือที่จ่ายให้กับเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง เป็นผลมาจากความสมดุลย์ระหว่างอุปสงค์และอุปทานของเรือ และบริการต่างๆ ของเรือ ปัจจัยอื่นๆ รวมถึงอุปสงค์ของการผลิตสินค้าแห้งเทกอง ระยะทางการขนส่งสินค้าแห้งเทกองทางทะเล ความเปลี่ยนแปลงของการค้าทางทะเล และรูปแบบการขนส่งทางทะเลอื่นๆ จำนวนการรับมอบเรือที่สั่งต่อใหม่ การปลดระวางเรือเก่า สภาพเศรษฐกิจโลก การพัฒนาต่างๆ ในการค้าระหว่างประเทศ การแข่งขันจากการขนส่งประเภทอื่น ความแออัดของท่าเรือและคลอง และจำนวนของเรือที่ไม่สามารถให้บริการได้ อาจทำให้มีอิทธิพลต่ออัตราค่าเช่าเรืออย่างมีนัยสำคัญ ถ้าอัตราค่าเช่าเรือลดลง ผลประกอบการทางการเงิน การคาดการณ์ต่างๆ และความสามารถในการทำกำไรในอนาคตของกลุ่มบริษัท อาจได้รับผลกระทบอย่างมาก การขึ้นลงของอัตราค่าเช่าเรืออาจทำให้เกิดความผันผวนในรายได้และกำไรของกลุ่มบริษัท

เพื่อจำกัดความผันผวนนี้ จุดมุ่งหมายของกลุ่มบริษัทโทรีเซนคือการให้บริการกองเรือที่หลากหลายและมีความสมดุลย์ กลุ่มบริษัทแบ่งเรือจำนวนหนึ่งเพื่อให้เช่าเหมาเรือแบบเป็นระยะเวลา การให้บริการเรือแบบประจำเส้นทางซึ่งอัตราค่าระวางเรือมีความผันผวนน้อยกว่า ยังคงเป็นธุรกิจหลัก รวมทั้งมีสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้าและให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทางเป็นธุรกิจเสริม กลุ่มบริษัทโทรีเซนยังได้ขยายรูปแบบการขนส่งสินค้าและพยายามจะไม่มุ่งเน้นเจาะจงเฉพาะการขนส่งแบบใดแบบหนึ่ง

มูลค่าตลาดของเรือของกลุ่มบริษัทโทรีเซนอาจมีความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญ และอาจมีผลกระทบต่อผลประกอบการและความสามารถในการลงทุนเพิ่มเติมของกลุ่มบริษัท

กลุ่มบริษัทโทรีเซนอยู่ในอุตสาหกรรมที่ใช้เงินทุนสูง ซึ่งต้องการเงินทุนจำนวนมากและมีค่าใช้จ่ายในระยะยาวอื่นๆ ด้วย มูลค่าตลาดของเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองผันผวนตามสภาวะเศรษฐกิจ และตลาดโลกซึ่งมีผลต่ออุตสาหกรรม อุปสงค์ของเรือขนส่งสินค้า จำนวน ประเภท อายุและขนาดของเรือเทียบกับ

กองเรือโลก การแข่งขัน อัตราค่าเช่าเรือ กฎระเบียบ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ราคาของเรือใหม่ การซื้อเรือเพิ่มในช่วงที่มีอุปสงค์ของการใช้เรือสูง อาจจะเป็นเหตุผลในเชิงธุรกิจที่จะมีความจำเป็นต้องเพิ่มขนาดของกองเรือให้กับกลุ่มบริษัท ในระยะยาวอาจทำให้มีผลกระทบต่อสภาพทางการเงินของกลุ่มบริษัท ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถหารายได้มากเพียงพอ (เนื่องจากอัตราค่าเช่าเรือลดลง) เพื่อหักลบกลบค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น

มูลค่าของเรือที่ลดลงอาจมีผลกับความสามารถของกลุ่มในการหาเงินสดให้เพียงพอ และสามารถนำไปสู่การผิดนัดชำระหนี้สัญญากู้ยืมเงินของกลุ่มบริษัท นอกจากนี้มูลค่าตลาดของกองเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองอาจตกลงต่ำกว่ามูลค่าทางบัญชี เนื่องจากเรือมีอายุเพิ่มขึ้นและอาจทำให้ขาดทุน ถ้ากลุ่มบริษัทขายเรือในราคาต่ำกว่ามูลค่าบัญชีที่ลดต่ำลง

นโยบายของกลุ่มบริษัทโทรีเซน คือการปลดระวางหรือขายเรือของเราเมื่อเรือมีอายุงานตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ และแผนการที่จะค่อยๆ ปรับปรุงกองเรือใหม่ในอีกสามถึงห้าปีข้างหน้า กลุ่มบริษัทโทรีเซนได้จัดหาเงินทุนเพื่อรับนโยบายปรับปรุงกองเรือใหม่ในปี 2550 โดยการออกหุ้นกู้แปลงสภาพจำนวน 169.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาและเงินกู้ร่วมหลายสถาบัน (syndicated loans) จำนวน 396 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เงินที่ได้จากการขายหุ้นกู้แปลงสภาพนั้นได้นำมาใช้ในการชำระหนี้เงินกู้จากธนาคารในกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองของกลุ่มบริษัท ทำให้กองเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองของกลุ่มบริษัทในปัจจุบันปลอดจากภาระจำนองและไม่มีสัญญาที่จะต้องคืนเงินกู้ใดๆ คงค้างอยู่

ความผันผวนของการผลิตน้ำมัน ราคาน้ำมัน และน้ำมันเชื้อเพลิง อาจทำให้มีผลกระทบต่อสภาวะทางการเงินและผลการดำเนินการของกลุ่มบริษัทโทรีเซน

บริษัทที่ขนส่งสินค้าทางทะเลจะมีค่าใช้จ่ายหลักคือ ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งในช่วงที่ผ่านมาจะอยู่ในช่วงร้อยละ 22.48 ถึง 27.73 ของต้นทุนการดำเนินงานของเรือทั้งหมด เมื่อไม่กี่ปีมานี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นสูงเป็นอย่างมาก ในวันที่ 30 กันยายน 2550 ราคาสูงสุดของน้ำมันดิบอยู่ที่ 77.05 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อบาเรล ซึ่งแสดงให้เห็นว่าราคาน้ำมันอาจยังคงอยู่ในระดับสูงอย่างนี้ต่อไป กลุ่มบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันในกรณีให้บริการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง เนื่องจากกลุ่มบริษัทอาจต้องรับ ภาระจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของเรือทั้งหมด (เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน) ก่อนที่จะมีการปรับราคาในการให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง

ไม่กี่ปีที่ผ่านมานี้แม้ว่าข้อกำหนดในการให้เช่าเหมาเรือแบบเป็นระยะเวลา ช่วยให้กลุ่มบริษัทสามารถผลักภาระต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไปให้บริษัทลูกค้าที่ขนส่งสินค้าทางทะเล และมีการปรับเปลี่ยน

เงื่อนไขในสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า สำหรับการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง การเพิ่มของราคาต้นทุนของน้ำมันเชื้อเพลิง เหล่านี้ทำให้เกิดผลกระทบต่อสภาวะทางการเงินและผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทในกรณีที่กลุ่มบริษัทฯ ไม่สามารถขึ้นอัตราค่าเช่าเรือหรือไม่สามารถชดเชยต้นทุนค่าเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นจากลูกค้าได้

นโยบายของกลุ่มบริษัทโทรีเซน คือการแบ่งกองเรือในสัดส่วนร้อยละ 30 ถึง 40 ไปใช้ในการให้บริการให้เช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาซึ่งจะช่วยจำกัดค่าใช้จ่ายของน้ำมันเชื้อเพลิง นอกจากนี้กลุ่มบริษัทยังมีแผนจะป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเป็นครั้งคราว และเมื่อต้นทุนน้ำมันมีการป้องกันความเสี่ยงแล้ว ต้นทุนเหล่านี้อาจจะถูกผลักไปที่ลูกค้า

ความเสี่ยงของกลุ่มบริษัทโทรีเซนจากการให้บริการเช่าเหมาลำระยะสั้นในตลาดเช่าเรือระยะสั้น อาจทำให้เกิดความผันผวนต่อความสามารถในการทำกำไร

อัตราค่าเช่าเรือในตลาดเช่าเรือระยะสั้นหลายตลาดที่กลุ่มบริษัทโทรีเซนดำเนินธุรกิจอยู่นั้น มีความหลากหลายอย่างมากขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ได้แก่ จำนวนเรือในกองเรือโลก การกระจายกำลังเรือการที่มีเรือใหม่เข้ามาในตลาด การปลดระวางเรือเก่า และอุปสงค์ของสินค้าที่จะขนส่ง จุดที่เรือวิ่งรับขนส่งสินค้ายังมีผลต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทในการใช้เรืออย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อตอบสนองต่อความผันผวนของความต้องการในการเช่าเรือในระยะสั้นและสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า สำหรับรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 ร้อยละ 72 ของรายได้จากค่าระวางขั้นต้น (gross) และร้อยละ 67 ของรายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว ได้มาจากการให้บริการแบบประจำเส้นทาง การให้เช่าเหมาเรือ และสัญญาอื่นๆ ที่มีการกำหนดราคาตามตลาดเช่าเรือระยะสั้น จากการที่กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองมีรายได้บางส่วนจากการให้เช่าเรือที่อัตราตลาดเช่าเรือระยะสั้น ดังนั้นการลดลงของอัตราค่าเช่าเรือในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งจึงมีผลกระทบต่อผลประกอบการของกลุ่มบริษัทโทรีเซนในช่วงเวลานั้นๆ

นโยบายของกลุ่มบริษัทโทรีเซน คือ การสร้างรายได้ที่สม่ำเสมอตลอดปี โดยการทำสัญญากับลูกค้าไว้ล่วงหน้าชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาและจากสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า ดังนั้นจึงสามารถช่วยลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราค่าเช่าเรือในตลาดเช่าเรือระยะสั้นได้

ความสำเร็จของกลุ่มบริษัทโทรีเซนในอนาคต ขึ้นอยู่กับความสามารถในการบริหารความเจริญเติบโตของกลุ่มธุรกิจ

ปัจจุบันกลุ่มบริษัทโทรีเซนมีแผนงานในการขยายและปรับปรุงกองเรือใหม่ กลุ่มบริษัทโทรีเซนได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่เป็นจำนวนหลายลำ และจะหาโอกาสต่อไปเรื่อยๆ ในการซื้อเรือใหม่ และ/หรือซื้อเรือมือสอง การทำงานของกลุ่มบริษัทโทรีเซนขึ้นอยู่กับเจ้าหน้าที่ ลูกเรือ และเจ้าหน้าที่บนฝั่ง รวมทั้งเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบต่างๆ ของกลุ่มบริษัทในการบริการกองเรือและแผนที่จะการขยายและปรับปรุงกองเรือใหม่ โดยไม่ลดคุณภาพการบริการให้กับบริษัทที่เป็นลูกค้า อย่างไรก็ดีไม่สามารถประกันได้ว่าทรัพยากรบุคคลและเทคโนโลยีของกลุ่มบริษัทโทรีเซน จะประสบผลสำเร็จในการบริหารแผนที่จะการขยายและปรับปรุงกองเรือใหม่

นอกเหนือจากแผนงานในการขยายและปรับปรุงกองเรือใหม่ อีกส่วนของกลยุทธ์ของกลุ่มบริษัทโทรีเซนคือหาโอกาสการขยายธุรกิจไปยังภูมิภาคใหม่ๆ และหาบริการใหม่ๆ (อย่างเช่นการขยายไปสู่การให้บริการต่างๆ นอกชายฝั่ง) ซึ่งจะช่วยทำให้กลุ่มบริษัทโทรีเซนสามารถเพิ่มความแข็งแกร่งทางการแข่งขันหรือต่อยอดจากสายธุรกิจที่มีอยู่ในขณะนี้ กลุ่มบริษัทโทรีเซนอาจจะไม่ประสบความสำเร็จจากการปฏิบัติตามกลยุทธ์ส่วนใดส่วนหนึ่งหรือทั้งหมดของกลยุทธ์ที่บริษัทฯ ได้วางไว้

นโยบายของกลุ่มบริษัทโทรีเซนคือการพัฒนาบุคลากรที่เป็นหลักของบริษัทฯ และพัฒนาระบบพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง ในปี 2550 กลุ่มเริ่มทำการปรับปรุงระบบสารสนเทศครั้งใหญ่ โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะทำให้ระบบสำหรับกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองนั้นครบวงจรสมบูรณ์ในปี 2551 สำหรับปี 2551 และปีต่อๆ ไป ผู้จัดการระดับอาวุโสของกลุ่มบริษัทโทรีเซนจะเข้าสู่ระบบ “การจ่ายค่าตอบแทนตามผลงาน” โดยที่โบนัสในอนาคตจะเชื่อมโยงกับผลการดำเนินการของกลุ่มบริษัทฯ และผลงานของแต่ละบุคคล ตามเป้าหมายของกลุ่มบริษัทฯ ในระยะกลาง

ถ้ากลุ่มบริษัทโทรีเซนไม่สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าแห้งเทกอง รายได้และความสามารถในการทำกำไรจะลดลง

อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง เป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันสูงและผู้ประกอบการใหม่ๆ สามารถเข้าสู่ธุรกิจนี้อย่างไม่ยากนัก (แม้ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้เงินทุนสูง) กลุ่มบริษัทโทรีเซนแข่งขันโดยเน้นเรื่องราคาและการบริการให้กับลูกค้า ชื่อเสียงของกลุ่มบริษัทและคุณภาพและความยืดหยุ่นของกองเรือบริษัท ในการบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ คู่แข่งของกลุ่มบริษัทหลายแห่งมีเงินทุนและทรัพยากรด้านอื่นๆ มากกว่า มีกองเรือใหญ่กว่าของกลุ่มบริษัท มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำกว่า หรือมีการเข้า

ไปในตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองที่ดีกว่า ส่วนแบ่งตลาดของบริษัทฯ ในตลาดระหว่างประเทศไม่เพียงพอที่จะทำให้บริษัทฯ สามารถมีอิทธิพลในการกำหนดระดับของราคาได้ และอัตราส่วนแบ่งตลาดของกลุ่มบริษัทถูกกำหนดโดยปัจจัยต่างๆ ที่กลุ่มบริษัทไม่สามารถควบคุมได้

ในช่วงขาขึ้นของตลาด มักจะมีผู้ประกอบการหน้าใหม่เข้าสู่ตลาด (มีความเป็นไปได้สูงที่จะรวมถึงผู้ประกอบการเกี่ยวกับเรือบรรทุกสินค้าแห้งกองที่มี และเรือบรรทุกคอนเทนเนอร์รายใหญ่กว่าในปัจจุบัน) ดังนั้นทำให้มีคู่แข่งหน้าใหม่ในอุตสาหกรรมมากขึ้น และทำให้การแข่งขันในตลาดเข้มข้นขึ้นไปอีก ดังนั้น ถ้าดูตามแนวโน้มในอดีตก็จะเห็นว่า เมื่อมีการเติบโตในตลาดโลกสูง หรือมีการเปลี่ยนการสมดุลย์การค้าที่ทำให้เกิดตลาดที่เติบโตและมีอัตราค่าระวางสูง จากนั้นก็จะมีการเพิ่มขนาดระวางบรรทุกมากขึ้น ทำให้อุตสาหกรรมอ่อนไหวต่อการตกไปสู่ขาลงในช่วงซบเซาของอุตสาหกรรมดังกล่าว ความกดดันทางด้านราคาจะรุนแรงมากและอัตราค่าเช่าเรืออาจลดต่ำลงอย่างเห็นได้ชัด และกระทบต่อรายได้ของกลุ่มบริษัทโทรีเซน

กลุ่มบริษัทโทรีเซนอาจต้องมีรายจ่ายที่ไม่ได้คาดคิดมาก่อนเพื่อบำรุงรักษากองเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง

ถ้าเรือของกลุ่มบริษัทโทรีเซนได้รับความเสียหาย (เช่น จากสภาพอากาศหรืออุบัติเหตุ) เรือเหล่านี้อาจต้องถูกซ่อมแซมที่อู่แห้ง ต้นทุนและระยะเวลาการซ่อมที่อู่แห้งนั้นไม่สามารถคาดเดาได้ ซึ่งค่าซ่อมนั้นอาจใช้เงินจำนวนมากและไม่ได้อยู่ในความคุ้มครองของบริษัทประกัน การสูญเสียของรายได้ในระหว่างที่เรือเหล่านี้กำลังถูกซ่อมแซมและปรับปรุงใหม่ รวมทั้งต้นทุนที่เกิดขึ้นจริงจากการซ่อมแซมเหล่านี้ จะทำให้รายได้ของกลุ่มบริษัทลดลง นอกจากนี้พื้นที่ของอู่แห้งนั้นมีจำนวนจำกัดในบางครั้ง และไม่ได้อยู่ในสถานที่ที่สะดวกต่อการเอาเรือไปซ่อมทั้งหมด

นอกจากนี้ความเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่ไม่ได้คาดคิดมาก่อนในด้านของกฎระเบียบต่างๆ ของรัฐบาลและมาตรฐานของอุปกรณ์อื่นๆ อาจทำให้เกิดค่าใช้จ่ายเพื่อทำตามการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ หรือเพื่อการเพิ่มอุปกรณ์ใหม่ๆ ให้กับเรือที่มีสภาพเก่า ดังนั้นกลุ่มบริษัทโทรีเซนอาจไม่สามารถใช้งานเรือบางลำเป็นเวลานาน หรือเป็นเวลาหลายครั้งที่นานกว่าคาดการไว้ เพื่อดำเนินการซ่อมแซมที่จำเป็นหรือการปรับปรุงเรือเพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบต่างๆ ดังกล่าว จึงไม่สามารถประกันได้ว่าเรือกลุ่มบริษัทโทรีเซนจะไม่ต้องเข้ารับการซ่อมแซมอย่างมาก ซึ่งจะทำให้เกิดค่าใช้จ่ายจำนวนมาก

เรือของกลุ่มบริษัทโทรีเซนจะถูกพักการปฏิบัติงานเป็นประจำเป็นช่วงๆ เพื่อการตรวจเช็คสภาพเรือและการดูแลรักษาเรือตามปกติ ถ้าเรือต้องการการซ่อมแซมมากกว่าที่คาดการไว้ ก็จะทำให้เวลาที่จะนำเรือ

กลับมาใช้อีกยืดไปอีก ความล่าช้าดังกล่าวอาจทำให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจของกลุ่มบริษัทโทรีเซนผลการดำเนินงาน และสภาวะทางการเงิน

นโยบายของกลุ่มบริษัทโทรีเซน คือการลงทุนให้มากในการรักษากองเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองให้มีมาตรฐานอยู่ในระดับสูง เพื่อลดช่วงเวลาเครื่องเสีย กลุ่มบริษัทยังมีแผนทำตารางการเข้าอู่แห้งของกองเรือล่วงหน้าเป็นเวลาหนึ่งถึงสองปี และเจรจาขอพื้นที่ในอู่แห้งล่วงหน้า ในหลายๆกรณีเราได้เจรจาเพื่อกำหนดราคาการเอาเรือเข้าอู่ซ่อมเรือแห้งให้คงที่กับอู่ต่อเรือที่เราต้องการ และเพื่อเป็นการรับประกันได้ว่าเรือเหล่านี้จะอยู่ใกล้กับสถานที่เหล่านี้ เมื่อถึงกำหนดเวลาที่เรือต้องเข้าอู่แห้ง

ความล่าช้าในการรับมอบเรือใหม่ หรือการซ่อมแซมเรือที่มีอยู่อาจทำให้เกิดผลกระทบต่อรายได้ของกลุ่มบริษัทโทรีเซน

แผนงานในการปรับปรุงกองเรืออย่างค่อยเป็นค่อยไปของกลุ่มบริษัทโทรีเซน มีจุดประสงค์เพื่อลดอายุเฉลี่ยของกองเรือ โดยแผนที่จะซื้อเรือสั่งต่อใหม่ในอนาคตนั้น จะมีการรับมอบตรงเวลาและจะสามารถใช้งานได้ตามแบบที่กำหนดไว้ ความล่าช้าอย่างมากในการรับมอบเรือ หรือการไม่สามารถปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพจะมีผลกระทบต่อธุรกิจของกลุ่มบริษัทโทรีเซน ผลการดำเนินการและสถานภาพการเงินของบริษัทฯ ความล่าช้าในการส่งมอบเรืออาจเกิดขึ้นจากปัญหาของอู่ต่อเรือ การไม่สามารถชำระหนี้ หรือเหตุการณ์สุดวิสัยที่กลุ่มบริษัทโทรีเซนหรืออู่ต่อเรือไม่สามารถควบคุมได้หรือเหตุผลอื่นๆ ถ้าเหตุการณ์เหล่านี้และความสูญเสียต่างๆ ที่เกิดขึ้นไม่ได้รับการชดเชยความเสียหายหรือการประกันอย่างเพียงพอ อาจมีผลกระทบต่อผลประกอบการทางการเงินของกลุ่มบริษัทโทรีเซน

นโยบายของกลุ่มบริษัทโทรีเซน คือการที่จะหาอู่ต่อเรือที่มีคุณภาพที่มีประสบการณ์การต่อเรือที่เพียงพอ และมีทีมงานดูแลการต่อเรือใหม่ที่แข็งขัน ซึ่งจะทำการตรวจสอบดูแลการสร้างต่อของกลุ่มบริษัทโทรีเซนเป็นประจำ เพื่อให้รับประกันได้ว่ากลุ่มบริษัทโทรีเซนจะได้รับเรือที่มีคุณภาพและจะมีการแจ้งกลุ่มบริษัทโทรีเซนแต่เนิ่นๆ ถ้ามีความเสี่ยงที่อาจมีการรับมอบเรือล่าช้า

ต้นทุนการดำเนินการ และต้นทุนค่าใช้จ่ายจะเพิ่มมากขึ้น และความสามารถในการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพจะลดลงในขณะที่เรือของกลุ่มบริษัทโทรีเซน**มีอายุงานมากขึ้น ซึ่งจะมีผลกระทบต่อรายได้ของกลุ่มบริษัทโทรีเซน**

ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 กองเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองของกลุ่มบริษัทโทรีเซนมีอายุครบ 25 ปี มีขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ยประมาณ 28,145 เดทเวทตัน และมีอายุเฉลี่ย 18.04 ปี โดยทั่วไป ต้นทุนค่าใช้จ่าย

และต้นทุนอื่นๆ ในการรักษาเรือให้อยู่ในสภาพที่ดีจะเพิ่มสูงขึ้นตามอายุงานของเรือ โดยปกติแล้วเรือเก่าจะมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาสูงกว่าเรือที่เพิ่งต่อขึ้นใหม่ เนื่องจากมีความจำเป็นต้องดูแลรักษามากขึ้น และมีความสามารถในการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีคุณภาพลดลง ซึ่งอาจทำให้ส่วนต่างกำไรลดลงและลดความสามารถในการทำกำไรของกลุ่มบริษัทโทรีเซน นอกจากนี้กฎระเบียบต่างๆ ของรัฐบาล ความปลอดภัยหรือมาตรฐานของอุปกรณ์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับอายุของเรือ อาจทำให้ต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติมอุปกรณ์ใหม่ๆ ให้เป็นไปตามกฎระเบียบเหล่านั้น และอาจจำกัดลักษณะของประเภทการให้บริการของเรือได้

แผนการปรับปรุงกองเรืออย่างค่อยเป็นค่อยไป มีจุดมุ่งหมายเพื่อลดอายุเฉลี่ยของกองเรือ ในช่วงระยะเวลา 5 ปี ข้างหน้านี้ และโดยทั่วไปแล้ว เรือสั่งต่อใหม่ มักจะมีความสามารถในการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าเรือเก่า

กลุ่มบริษัทโทรีเซนอาจไม่สามารถได้รับใบรับรองของสถาบันจัดอันดับชั้นเรือ

เรือแต่ละลำจะต้องมีการตรวจสอบตามกำหนด การตรวจสอบประจำปี การตรวจสอบเพื่อเข้าอู่แห้ง และการตรวจสอบแบบพิเศษต่างๆ และบางครั้งเรือต้องผ่านการตรวจสอบอื่นๆ ตามกฎและข้อบังคับของประเทศที่เรือจดทะเบียนไว้ โดยปกติแล้วจะมีการสำรวจเพื่อเข้าอู่แห้ง ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบส่วนที่อยู่ใต้น้ำเป็นเวลาสองครั้งภายในเวลาห้าปี

ถ้าเรือลำใดไม่สามารถรักษามาตรฐานหรือไม่ผ่านการตรวจสอบประจำปี การตรวจสอบเพื่อเข้าอู่แห้ง และการตรวจสอบแบบพิเศษ หรือการตรวจสอบอื่นๆ ที่ทำโดยสถาบันจัดอันดับเรือลำนั้นจะไม่สามารถทำการทำการค้าระหว่างท่าเรือและไม่สามารถปฏิบัติงานได้ การที่เรือไม่สามารถรักษามาตรฐานหรือไม่สามารถผ่านการสำรวจนั้น อาจทำให้เรือไม่เป็นไปตามกรมธรรม์ประกันที่เกี่ยวข้อง และอาจทำให้บริษัทประกันลดค่าคุ้มครอง การที่เรือไม่สามารถปฏิบัติงานได้และการไม่สามารถปฏิบัติตามกรมธรรม์ประกันภัยของกลุ่มบริษัทโทรีเซนอาจทำให้รายได้ของกลุ่มบริษัทโทรีเซนลดลงอย่างมาก

ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซน

อุตสาหกรรมการให้บริการนอกชายฝั่งนั้นขึ้นอยู่กับอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาติซึ่งได้รับผลกระทบจากความผันผวนของราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ

กลุ่มบริษัทโทรีเซนให้บริการงานขุดเจาะนอกชายฝั่งให้กับอุตสาหกรรมน้ำมัน และก๊าซธรรมชาติโดยผ่านเมอร์เมด และธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซนได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอุปสงค์และราคาของน้ำมันและก๊าซธรรมชาติของโลก โดยเฉพาะในกิจกรรมการสำรวจ การพัฒนา และการผลิต น้ำมันและก๊าซธรรมชาติในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งเมอร์เมดให้บริการอยู่

บริษัทต่างๆ ที่สำรวจน้ำมันและก๊าซธรรมชาติอาจยกเลิกหรือลดกิจกรรมการสำรวจ ขึ้นอยู่กับราคาตลาดของน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ซึ่งจะทำให้อุปสงค์ของงานบริการนอกชายฝั่งต่างๆ ของกลุ่มบริษัทโทรีเซนลดตามลงไปด้วย แม้ว่ากิจกรรมการขุดเจาะนอกชายฝั่งและกิจกรรมการผลิตจะเพิ่มขึ้นในปี 2548 และ 2549 ไม่สามารถประกันได้ว่ากิจกรรมจะดำเนินต่อไปในระดับนี้หรือเพิ่มมากขึ้นในอนาคต การใช้เวลาขุดเจาะและการผลิตที่ยาวนานออกไปอาจมีผลต่อธุรกิจของกลุ่มบริษัทโทรีเซนและผลการทำงานของกลุ่มบริษัท

กลุ่มบริษัทโทรีเซนมุ่งเน้นไปที่ธุรกิจเฉพาะต่างๆเช่น วิศวกรรมโยธาใต้น้ำและการขุดเจาะน้ำมัน เพื่อช่วยลดความผันผวนของรายได้ ธุรกิจวิศวกรรมโยธาใต้น้ำของกลุ่มบริษัทโทรีเซนจะมุ่งเน้นไปที่ธุรกิจปลายน้ำ โดยเฉพาะการตรวจสอบ การซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์เครื่องมือที่มีอยู่ ซึ่งจะต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัย ไม่ว่าราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจะเป็นอย่างไร เรือขุดเจาะจะนำไปใช้ในงานขุดเจาะในส่วนของการผลิตเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นส่วนที่มีความผันผวนน้อยกว่าส่วนงานขุดเจาะด้านอื่นๆ

อุปสงค์ของธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากความผันผวน และผลของการดำเนินงานให้บริการนอกชายฝั่งต่างๆ อาจมีความผันผวน

อุปสงค์ของการบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซน มีความผันผวนโดยมีช่วงเวลาที่มีอุปสงค์สูงแต่ขาดแคลนอุปทาน และเมื่ออัตราค่าระวางสูง มักจะตามด้วยช่วงเวลาที่มีอุปสงค์ต่ำ ในขณะที่อุปทานล้นตลาด และอัตราค่าระวางต่ำ การที่มีเรือสั่งต่อใหม่ เรือที่มีการปรับปรุงโครงสร้าง เรือขุดเจาะ หรือเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำที่เข้ามาใหม่ในตลาดทำให้เกิดอุปทานในตลาดมากขึ้น ซึ่งจะทำให้ยากต่อการขึ้นอัตราค่าเช่า หรืออาจมีผลทำให้อัตราค่าเช่าลดลงไป ช่วงเวลาที่มีอุปสงค์ต่ำทำให้มีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น และทำให้สินทรัพย์ต่างๆ จอดอยู่เฉยๆ ในหลายช่วงเวลา ทรัพย์สินที่ให้บริการนอกฝั่งทะเลของบริษัทฯ อาจต้องจอดอยู่เฉยๆ หรือไม่เช่นนั้นแล้วกลุ่มบริษัทโทรีเซนต้องยอมทำสัญญาที่ให้ค่าตอบแทนต่ำตามสภาพตลาดในอนาคต นอกจากนี้ความสามารถของกลุ่มบริษัทโทรีเซนในการต่อสัญญาใหม่เหล่านี้ หรือทำสัญญาใหม่ๆ และเงื่อนไขของสัญญาเหล่านี้ขึ้นอยู่กับสภาวะต่างๆ ของตลาดในเวลาที่มีการพิจารณาสัญญาต่างๆ ดังกล่าว

นอกจากนี้ เนื่องด้วยสัญญาการให้บริการงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นสัญญาระยะสั้น การเปลี่ยนแปลงต่างๆ ของสภาวะตลาดสามารถส่งผลกระทบต่อธุรกิจของกลุ่มธุรกิจนี้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้เนื่องด้วยธุรกิจการงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซนเป็นธุรกิจที่ทำสัญญาเป็นโครงการ ดังนั้นกระแสเงินสดหมุนเวียนของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งจึงไม่อาจคาดเดาได้และอาจไม่สม่ำเสมอ และจากความผันผวนของอุปสงค์ของกลุ่มธุรกิจงานนอกชายฝั่ง อาจทำให้ผลประกอบการของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งผันผวนได้

ธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซนมีความเสี่ยงจากการดำเนินงานหลายอย่าง

ธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซนมีความเสี่ยงหลายอย่าง ที่มาจากอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ อาทิ ไฟไหม้ ภัยธรรมชาติ ระเบิด การทะลักของน้ำมันออกจากบ่อ การเผชิญกับความดันผิดปกติ การระเบิดของปล่องภูเขาไฟ ท่อน้ำมันแตกและน้ำมันรั่ว ความเสี่ยงต่างๆ เหล่านี้อาจมีผลตามมาอย่างร้ายแรง รวมทั้งการสูญเสียของชีวิตหรือบาดเจ็บอย่างรุนแรง ความเสียหายต่อทรัพย์สิน และอุปกรณ์ของกลุ่มบริษัทหรือของบริษัทลูกค้า สร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม การฟ้องร้องเรียกความเสียหายต่อการบาดเจ็บของบุคคล ผลกระทบต่างๆ ทางการเมือง และความเสียหายต่อชื่อเสียงกลุ่มบริษัทฯ

ธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซน ยังมีความเสี่ยงจากความขัดข้องของอุปกรณ์ซึ่งอาจต้องใช้เวลาในการซ่อมแซมนานและทำให้รายได้ของกลุ่มบริษัทโทรีเซนต้องสูญเสียไป กลุ่มบริษัทโทรีเซนอาจต้องหยุดการดำเนินการบางส่วน ถ้ามีอุปกรณ์สำคัญส่วนใดชำรุดจนกระทั่งกลุ่มบริษัทโทรีเซนสามารถทดแทน และ/หรือ ซ่อมแซมส่วนนั้นได้ ความล้มเหลวในระบบการทำงานที่สำคัญอาจทำให้เกิดการสูญเสียชีวิต หรือการบาดเจ็บที่ร้ายแรง ความเสียหายหรือความสูญเสียต่อเรือ และอุปกรณ์และข้อพิพาททางการเมืองหรือทางกฎหมายที่ยืดเยื้อและมีผลเสียต่อชื่อเสียงของบริษัทฯ

กรณีที่กล่าวมามีผลกระทบต่อชื่อเสียงกลุ่มบริษัทฯ สภาวะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน และความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินธุรกิจบริการนอกชายฝั่งต่อไป

นโยบายของกลุ่มบริษัทโทรีเซนคือการลงทุนด้วยเงินจำนวนมาก ในการรักษากองเรือของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งให้มีมาตรฐานให้อยู่ในระดับสูงเพื่อลดช่วงเวลาเครื่องเสีย นอกจากนี้จากการที่ความปลอดภัย เป็นเรื่องที่มีการเน้นย้ำมากขึ้น ลูกค้าจึงมีการตรวจสอบกองเรืออยู่เป็นประจำ และได้ให้ข้อมูลกับบริษัทฯ เพื่อใส่ไว้ในโครงการตรวจซ่อมและบำรุงรักษากองเรือ

ลูกค้าในตลาดเฉพาะกลุ่มของธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง ที่กลุ่มบริษัทโทรีเซนดำเนินธุรกิจอยู่มีจำนวนจำกัด และการสูญเสียลูกค้าที่สำคัญอาจทำให้เกิดผลกระทบอย่างรุนแรงต่อผลประกอบการทางด้านการเงินของกลุ่มบริษัทโทรีเซน

ลูกค้าที่มีศักยภาพในธุรกิจนี้มีจำนวนจำกัดโดยเฉพาะในธุรกิจขุดเจาะ และจำนวนโครงการที่มีศักยภาพในธุรกิจที่กลุ่มบริษัทโทรีเซนดำเนินธุรกิจบริการนอกชายฝั่งก็มีจำนวนจำกัด เช่นกัน ในปีหนึ่งๆ จำนวนสัญญาและโครงการไม่กี่โครงการ มีสัดส่วนที่สำคัญในรายได้ของธุรกิจบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัท นอกจากนี้เนื่องด้วยเมอร์เมดมีเรือขุดเจาะทั้งสิ้น 2 ลำ จึงสามารถให้บริการงานขุดเจาะแก่ลูกค้าไม่เกิน 2 ราย ในช่วงเวลาหนึ่งเท่านั้น การสูญเสียลูกค้าของธุรกิจการขุดเจาะไปรายหนึ่งทำให้มีผลกระทบต่อธุรกิจการขุดเจาะ ถ้าเมอร์เมดไม่สามารถหาลูกค้ารายใหม่มาทดแทนลูกค้าที่สูญเสียไปได้ เหตุผลดังกล่าวอาจทำให้กระทบต่อรายได้และผลกำไรโดยรวมของกลุ่มบริษัท

รายได้และความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง และผลประกอบการทางการเงินของกลุ่มบริษัทโทรีเซนอาจได้รับผลกระทบ ถ้าลูกค้าสำคัญรายใดของเมอร์เมดยกเลิกสัญญาหรือปฏิเสธไม่ยอมทำสัญญากับเมอร์เมด และกลุ่มบริษัทโทรีเซนไม่สามารถหาลูกค้ารายใหม่มาทดแทนลูกค้าเหล่านี้ได้

ถ้าธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซน ไม่สามารถบริหารความเจริญเติบโตของธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ อาจกระทบต่อผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2546 กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซนได้ซื้อเรือขุดเจาะ 2 ลำ และเรือสนับสนุนงานวิศกรรมโยธาใต้น้ำ 3 ลำ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งได้ประกาศแผนที่จะซื้อเรือขุดเจาะใหม่1 ลำ และเรือสนับสนุนวิศวกรรมใต้น้ำที่ต่อใหม่อีก 1 ลำ จะมีระยะเวลาห่างของเวลาระหว่างเวลาที่กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งซื้อเรือขุดเจาะ หรือเรือสนันสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำและเวลาที่เรือขุดเจาะหรือเรือดังกล่าวเริ่มปฏิบัติงานได้ ในช่วงเวลานั้นสภาวะต่างๆ ที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมอาจเปลี่ยนแปลง อย่างเช่น กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งอาจไม่สามารถได้รับผลตอบแทนอย่างที่คาดหวังได้ ถ้ากลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งไม่สามารถบริหารเรือที่ซื้อมาใหม่ และเรือต่อใหม่ที่จะได้มาทั้งในปัจจุบันและอนาคต อาจกระทบผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทโทรีเซนเป็นอย่างมาก

แผนการขยายกิจการของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งต้องการความเอาใจใส่ในการบริหารอย่างมาก และต้องการทรัพยากรที่สำคัญ ทั้งในแง่การเงินและบุคลากร ความเจริญเติบโตของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งทำให้เกิด และคาดว่าจะทำให้เกิดต่อไปเรื่อยๆ ในด้านความต้องการอย่างสูงด้าน

ทรัพยากรบุคคล การจัดการและทรัพยากรอื่นๆ ถ้าเมอร์เมดไม่สามารถดำเนินการต่อไปหรือไม่สามารถหาทรัพยากรบุคคลที่มีคุณภาพ ไม่สามารถปรับปรุงการดำเนินการให้บริการนอกชายฝั่งและระบบทางการเงิน การบริหารจัดการ และข้อมูลทางด้านกฎหมาย/การปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ให้ทันต่อการเจริญเติบโตของธุรกิจนอกชายฝั่งแล้ว อาจกระทบต่อผลการดำเนินการของทั้งเมอร์เมดและของกลุ่มบริษัทโทรีเซนอย่างมาก

นโยบายของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง คือการพัฒนาบุคลากรที่เป็นหลักของบริษัทฯ และพัฒนาระบบพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง ผู้จัดการระดับอาวุโสของเมอร์เมด จะมีการจ่ายค่าตอบแทนตามผลของงาน ซึ่งจะเชื่อมโยงกับเป้าหมายของกลุ่มเมอร์เมดในระยะสั้นและระยะกลาง

อุตสาหกรรมธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซน เป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันสูงทางด้านราคา

ตลาดและภูมิภาคที่กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งทำธุรกิจอยู่มีการแข่งขันสูง ราคามักเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดว่าผู้รับเหมารายใดจะได้สัญญาไป คู่แข่งบางรายมีขนาดธุรกิจใหญ่กว่ากลุ่มบริษัทฯ โดยมีกองเรือที่หลากหลายกว่าหรือกองเรือที่มีลักษณะจำเพาะกว่า มีทรัพยากรที่มากกว่าของกลุ่ม และมีชื่อเสียงเป็นที่รู้จัก และสามารถเข้าถึงไปยังภูมิภาคต่างๆ ได้ดีกว่า และ/หรือ ต้นทุนทรัพยากรต่ำกว่ากลุ่มฯ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ทำให้คู่แข่งเหล่านี้สามารถรับสถานการณ์ขาลงของอุตสาหกรรมได้ดีกว่า สามารถแข่งขันเรื่องราคาได้ และเคลื่อนย้าย สร้าง และ/หรือ หาสินทรัพย์เพิ่มเติมได้ ซึ่งปัจจัยทั้งปวงนี้มีผลต่อยอดขายและความสามารถในการทำกำไรของกลุ่มบริษัท

นโยบายของกลุ่มบริษัทโทรีเซน คือการขยายกิจการของเมอร์เมดและการลดต้นทุนของธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง

ต้นทุนต่างๆ ที่เพิ่มขึ้นของธุรกิจบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซนอาจมีผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรในสัญญาระยะยาว

สัญญาทั้งหมดที่กลุ่มบริษัทโทรีเซนทำกับลูกค้าในกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง สำหรับบริการการขุดเจาะและสัญญาบริการวิศวกรรมโยธาใต้น้ำบางฉบับ มีการกำหนดราคาค่าบริการคงที่ในระยะยาว สัญญาระยะยาวอัตราคงที่เหล่านี้ จำกัดความสามารถของกลุ่มบริษัท ในการปรับอัตราค่าบริการตามการเพิ่มขึ้นของต้นทุน เช่นต้นทุนเงินเดือน และต้นทุนอะไหล่และสินค้าอุปโภคบริโภคต่างๆ ซึ่งไม่สามารถ

คาดเดาได้และผันผวนตามเหตุการณ์ที่กลุ่มบริษัทโทรีเซนไม่สามารถควบคุมได้ การเพิ่มขึ้นของต้นทุนดังกล่าวมีผลอย่างมากต่อความสามารถในการทำกำไรของกลุ่มบริษัท

การบำรุงรักษา และซ่อมแซมเรือขุดเจาะ และเรือของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกฝั่งทะเลมีค่าใช้จ่ายสูง

การดำเนินงานของธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งขึ้นอยู่กับทรัพย์สิน อย่างเช่นเรือขุดเจาะ และเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ กลุ่มบริษัทโทรีเซนต้องบำรุงรักษาเรือขุดเจาะและเรือเหล่านี้ให้มีมาตรฐานระดับหนึ่ง และเพื่อรักษาใบรับรองของเรือขุดเจาะและเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ เช่น เรือขุดเจาะ และเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำต้องเข้ารับการบำรุงรักษาที่อู่แห้งทุกๆ 5 ปี การบำรุงรักษาเรือที่อู่แห้งนั้นมีค่าใช้จ่ายจำนวนมากและไม่สามารถประกันได้ว่าจะไม่มีค่าใช้จ่ายเกินงบ กลุ่มบริษัทอาจต้องซ่อมแซมหรือปรับปรุงเรือขุดเจาะหรือเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำใหม่ หรือต้องมีค่าใช้จ่ายจำนวนมากในการซื้ออะไหล่และทรัพย์สินเพิ่มเติม นอกจากนี้เนื่องจากเรือขุดเจาะและเรือหลายลำของกลุ่มบริษัทไม่ใช่เรือใหม่ ต้นทุนการบำรุงรักษาและซ่อมแซมเรือเหล่านั้นอาจจะสูงกว่าเรือที่สั่งต่อใหม่

ไม่สามารถประกันว่าได้ว่ากลุ่มบริษัทฯ จะสามารถหาเงินสดจากการดำเนินงานหรือเงินกู้ยืมหรือจากการจัดหาเงินทุน โดยมีเงื่อนไขที่เหมาะสมหรือเพียงพอเพื่อดำเนินการตามนี้ได้ ถ้ากลุ่มบริษัทไม่สามารถเข้าถึงแหล่งทุนเพื่อการดำเนินงานที่เพียงพอได้ อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง

เมอร์เมดสามารถจัดหาเงินทุนจำนวน 246 ล้านดอลลาร์สิงค์โปร์จากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่ประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก (IPO) และจากการมีงบดุลที่แข็งแกร่งจะทำให้เมอร์เมดสามารถเข้าสู่ตลาดหนี้ (debt markets) ได้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้การลงทุนในสินทรัพย์ไม่ติดขัด

ความเสี่ยงทั่วไปของกลุ่มบริษัทโทรีเซน

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง และธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซน ขึ้นอยู่กฎระเบียบการเดินเรือทะเล และภาระผูกพันต่างๆ ที่อาจนำมาซึ่งค่าใช้จ่ายจำนวนมากและมีผลกระทบอย่างมากต่อผลการดำเนินงานและสถานภาพการเงินของกลุ่มบริษัท

การดำเนินงานการขนส่งสินค้าแห้งเทกองทางทะเลและบริการนอกชายฝั่ง มีกฎระเบียบมากมาย รวมทั้งกฎบัตรต่างๆ ข้อตกลงระหว่างประเทศ ที่ว่าด้วยการบริหาร การขนส่ง การเก็บรักษาสินค้า และการปล่อยปิโตรเลียมและสารพิษ ซึ่งทั้งหมดนี้มีจุดประสงค์เพื่อปกป้องรักษาสิ่งแวดล้อม จากมลภาวะ และเพื่อ

รักษาชีวิตสัตว์ทะเล รวมทั้งกฎหมายและระเบียบของประเทศและรัฐบาลท้องถิ่นที่มีผลบังคับใช้ในพื้นที่เรือให้บริการ หรือจดทะเบียน การดำเนินงานการขนส่งทางทะเลของเรือสินค้าแห้งต้องเป็นไปตามเงื่อนไขการประกัน และข้อกำหนดความรับผิดชอบทางด้านการเงิน และอาจมีการเปลี่ยนแปลงเป็นเมื่อใดก็ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือจะต้องทำตามเงื่อนไขการดำเนินงาน การบำรุงรักษา การตรวจสอบ การอบรมและด้านโครงสร้างอย่างเข้มงวด และต้องปฏิบัติตามการบริหารจัดการทางด้านความปลอดภัยที่ได้รับการรับรองและกระบวนการเตรียมการฉุกเฉิน กฎระเบียบเหล่านี้รวมทั้ง ภาคผนวกที่หกของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ข้อปฏิบัติว่าด้วยการบริหารจัดการเพื่อการเดินเรือที่ปลอดภัยและป้องกันมลภาวะ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเล และกฎความปลอดภัยระหว่างประเทศเกี่ยวกับท่าเรือและเรือ (International Convention for Prevention of Pollution from Vessels, Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention, the International Convention for Safety of Life at Sea และ the International Security Code for Ports and Ships.)

ธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซน ต้องได้รับการอนุญาตและความเห็นชอบต่างๆ ในการดำเนินธุรกิจ ในอนาคตกลุ่มบริษัทโทรีเซนอาจต้องต่ออายุใบอนุญาตเพื่อทำธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง หรือต้องขอรับใบอนุญาตและใบรับรองใหม่ ไม่สามารถประกันได้ว่ากลุ่มบริษัทโทรีเซนจะได้รับการต่ออายุใบอนุญาต หรือได้รับใบอนุญาตหรือใบรับรองดังกล่าวหรือไม่ หรือจะได้ตามกรอบเวลาที่กลุ่มบริษัทโทรีเซนคาดไว้ ถ้ากลุ่มบริษัทโทรีเซนไม่สามารถต่ออายุ รักษา หรือได้มาซึ่งใบอนุญาตหรือใบรับรองดังกล่าว อาจทำให้การดำเนินงานการบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซนสะดุด หรือล่าช้า และอาจมีผลกระทบต่อการบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซนหรือธุรกิจของกลุ่มบริษัทโทรีเซน

ธุรกิจของกลุ่มบริษัทโทรีเซนมีความเสี่ยงตามปกติต่างๆ จากความการความสูญเสียและภาระผูกพัน และถ้าบริษัทฯ ไม่มีการประกันที่เพียงพอต่อความสูญเสียที่เกิดขึ้นจริงหรือภาระผูกพันที่เกิดขึ้นจริง อาจส่งกระทบต่อสถานภาพทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้

ความสูญเสียของทรัพย์สินทางทะเลอาจเกิดจากสาเหตุหลายอย่าง รวมทั้งสภาพอากาศที่แปรปรวน การชน การเกยตื้น ไฟไหม้ เครื่องยนต์ขัดข้อง ความผิดพลาดของมนุษย์ เรืออาจถูกกักบริเวณ หรือเรืออาจจม และมีการรั่วไหลทำให้เกิดมลภาวะ และอาจทำให้บุคคลอื่นเรียกร้องค่าเสียหาย นอกจากนี้สินค้าในเรืออาจติดไฟ ระเบิด และสารพิษอาจเป็นอันตรายต่อเรือ คน และสิ่งแวดล้อม ในขณะที่กลุ่มบริษัทโทรีเซนให้ความสำคัญกับความปลอดภัย ในการออกแบบและการปฏิบัติการของกองเรือ กลุ่มบริษัทโทรีเซนได้ประสบกับอุบัติเหตุเป็นบางครั้งและเหตุการณ์อื่นๆ ที่เกี่ยวกับเรือ ไม่มีการประกันได้ว่าจะไม่เกิดเหตุการณ์ที่คล้ายกันอีกในอนาคต

แม้ว่ากลุ่มบริษัทโทรีเซนจะสามารถเรียกค่าชดเชยความเสียหายบางส่วนได้ จากบริษัทประกันภัย ค่าชดเชยความเสียหายอาจต้องมีการหักเงินความเสียหายส่วนต้น และข้อจำกัดอื่นๆ และไม่มีการประกันได้ว่าการประกันภัยของกลุ่มบริษัทฯ จะสามารถชดเชยค่าใช้จ่ายจากเหตุการณ์ได้ทั้งหมดเสมอ หรือแม้ว่ากลุ่มบริษัทโทรีเซนจะสามารถทำตามเงื่อนไขตามข้อบังคับของการประกันที่เกี่ยวข้อง สำหรับการชดเชยความเสียหายจากบริษัทประกันภัย ถ้าเหตุการณ์ที่คล้ายคลึงกันเกิดขึ้นอีกในอนาคต อาจทำให้เกิดความสูญเสียต่างๆ โดยตรงหรือมีภาระผูกพันต่างๆ ความสูญเสียของกำไร หรือต้นทุนที่สูงขึ้น ซึ่งทำให้มีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ สภาพการเงิน และผลการดำเนินงาน

นอกจากนี้กลุ่มบริษัทโทรีเซนไม่ได้มีการประกันที่เกี่ยวกับความสูญเสียของกำไร การสูญเสียของการว่าจ้าง ความล่าช้า ความสูญเสียที่เป็นผลต่อเนื่อง หรือความสูญเสียของรายได้จากการที่เรือไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ยกเว้นเฉพาะกรณีที่เป็นข้อเรียกร้องต่อบุคคลที่สาม นอกจากนี้ความเสี่ยงบางอย่าง อย่างเช่นที่เกี่ยวกับความเสียหายทางเคมีชีวภาพไม่สามารถประกันได้ เนื่องจากมีการเรียกร้องค่าเสียหายประกันภัยกันทั่วไป ในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล ผู้รับประกันและสมาคมพีแอนด์ไออาจขอเพิ่มค่าเบี้ยประกันได้ ถ้ากลุ่มบริษัทฯ ไม่สามารถประกันการดำเนินธุรกิจได้หรือขอรับประกันในเงื่อนไขที่ต้องการ หรือมีภาระผูกพันใดที่กลุ่มบริษัท ต้องรับผิดชอบและไม่สามารถเอาเงินประกันมาชดใช้ได้หมด อาจส่งผลต่อการดำเนินงาน โอกาสในอนาคต สภาพการเงิน และผลการดำเนินการของกลุ่มบริษัท

สมาคมพีแอนด์ไอที่กลุ่มบริษัทโทรีเซนเป็นสมาชิกอยู่ อาจขอให้สมาชิกเพิ่มการสนับสนุนทางการเงิน ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อสภาวะทางการเงินและผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทโทรีเซน

กลุ่มบริษัทโทรีเซนจะได้รับการชดเชยความเสียหาย สำหรับภาระบางอย่างที่เกิดขึ้นในขณะที่เรือของกลุ่มบริษัทโทรีเซนปฏิบัติการอยู่ จากการเป็นสมาชิกของการคุ้มครองและการชดเชยความเสียหายหรือสมาคมพีแอนด์ไอ สมาคมพีแอนด์ไอเป็นสมาคมการประกันที่สมาชิกต้องช่วยออกเงินเพื่อช่วยสมาชิกคนอื่นรับผิดชอบความสูญเสียต่างๆ สมาคมพีแอนด์ไอมีจุดประสงค์ในการให้ประกันซึ่งกันและกันในกลุ่มโดยวัดจากจำนวนน้ำหนักเป็นตันรวมของเรือสมาชิก การชดเชยความเสียหายจะจ่ายตามเบี้ยประกันรวมของสมาชิกสมาคมทั้งหมด แม้ว่าอาจมีการขอให้เพิ่มการสนับสนุนทางด้านการเงินเพิ่ม ถ้าเบี้ยประกันรวมไม่พอที่จะชำระค่าเรียกร้องชดเชยความเสียหายที่ส่งให้กับสมาคม การเรียกร้องความเสียหายที่ยื่นให้กับสมาคม อาจรวมถึงการเรียกร้องค่าเสียหายต่างๆ ที่เกิดจากสมาชิกของกลุ่มรวมทั้งการเรียกร้องต่างๆ ต่อสมาคมจากสมาคมพีแอนด์ไออื่นๆ ที่ทางสมาชิกมีข้อตกลงระหว่างสมาคม สมาคมพีแอนด์ไอที่กลุ่มบริษัทโทรีเซนเป็นสมาชิกอยู่อาจของให้สมาชิกจ่ายเงินเพิ่ม และการเพิ่มเงินสนับสนุนสมาคมดังกล่าวอาจมีจำนวนมาก ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อสภาพการเงินและผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทโทรีเซน

ถ้ากลุ่มบริษัทโทรีเซนไม่สามารถดึงดูดทรัพยากรบุคคลที่มีคุณภาพ สำหรับธุรกิจของกลุ่มบริษัทโทรีเซน อาจทำให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินงานหรือธุรกิจของกลุ่มบริษัทโทรีเซน

ปัจจัยที่สำคัญต่อความสำเร็จของธุรกิจของกลุ่มบริษัทโทรีเซน คือความสามารถในการหา อบรม และอบรมอย่างต่อเนื่องให้กับเจ้าหน้าที่ที่เหมาะสม และมีประสบการณ์ในการประจำการเรือ และเจ้าหน้าที่ประจำสำนักงาน ธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซนต้องการบุคลากรที่มีฝีมือเพื่อปฏิบัติการในเรือขุดเจาะ และเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ ตลาดของเจ้าหน้าที่ที่มีคุณภาพและมีประสบการณ์นั้น มีความแข่งขันสูงและเติบโตขึ้นมากในไม่กี่ปีมานี้ เนื่องจากการเติบโตของเศรษฐกิจโลก โอกาสในการจ้างงานอื่นๆ และเงินเดือนที่สูงขึ้น ไม่สามารถประกันได้ว่ากลุ่มบริษัทโทรีเซนจะประสบความสำเร็จในการสรรหาและอบรมบุคลากรที่มีฝีมือในราคาที่สมเหตุสมผล ถ้ากลุ่มบริษัทโทรีเซนไม่สามารถทำเช่นนั้นได้ จะทำให้เกิดผลกระทบต่อชื่อเสียงของกลุ่มบริษัทโทรีเซน และความสามารถของกลุ่มบริษัทโทรีเซนในการดำเนินการอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพทางต้นทุน นอกจากนี้กลุ่มบริษัทโทรีเซนคาดว่าอัตราเงินเดือนสำหรับเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ที่เป็นคนไทยที่ปฏิบัติการในทะเล จะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 7 ตามมาตรฐานแรงงานของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแรงงานในทะเล (International Maritime Labour Convention) ในปี 2552

การดำเนินการของกลุ่มบริษัทโทรีเซนมีความเสี่ยงจากความน่าเชื่อถือของลูกค้า

กลุ่มบริษัทโทรีเซนมีความเสี่ยงจากความความสูญเสียจากการไม่ชำระเงินหรือการที่ลูกค้าไม่ปฏิบัติตามสัญญา ถ้าลูกค้าของกลุ่มบริษัทโทรีเซนรายสำคัญรายใดไม่ชำระเงินหรือไม่ปฏิบัติตามสัญญา โดยเฉพาะที่เป็นช่วงซบเซาของธุรกิจ อาจทำให้เกิดผลกระทบต่อสภาพทางการเงินของกลุ่มบริษัทโทรีเซนหรือผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทโทรีเซน ถ้าลูกค้าสำคัญรายใดของกลุ่มบริษัทโทรีเซนผิดนัดชำระหนี้ ผลประกอบการทางการเงินของกลุ่มบริษัทโทรีเซนอาจได้ผลกระทบ ผลจากการที่ลูกค้าผิดนัดชำระหนี้จะส่งกระทบรุนแรงกว่ากับธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งที่อายุสัญญามีระยะเวลายาวนาน มูลค่าของสัญญาสูงกว่าและมีจำนวนสัญญาน้อยกว่า

นโยบายของกลุ่มบริษัทโทรีเซน คือการทำงานร่วมกับบริษัทลูกค้าที่มีคุณภาพสูงเป็นหลัก ซึ่งได้ทำการคัดเลือกจากภายในของกลุ่มบริษัทแล้ว หรือในกรณีที่เป็นไปได้ กลุ่มบริษัทฯ จะให้ลูกค้าจ่ายเงินล่วงหน้าก่อนเริ่มปฏิบัติงานตามที่ได้รับมอบหมาย

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 ความเป็นมา

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ก่อตั้งเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2526 และได้แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2537 ปัจจุบันบริษัทมีทุนจดทะเบียน 868,684,422 บาท และทุนชำระแล้ว 643,684,422 บาท

การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจในระยะ 5 ปีที่ผ่านมาคือ

ปี 2545 - ณ ต้นปี กองเรือของบริษัทมี 25 ลำ และในระหว่างปีกลุ่มบริษัทขายเรือออกไป 5 ลำ และซื้อเรือมาเพิ่มเติมจำนวน 5 ลำ เพื่อทดแทนเรือที่ปลดระวางไปทำให้กองเรือมีจำนวน 25 ลำ ณ สิ้นสุดรอบบัญชี 30 กันยายน 2545

- ขยายธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ โดยจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่จำนวน 2 บริษัท คือ โทรีเซน ชิปปิ้ง เอฟ แซด อี (บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 100) ประกอบธุรกิจตัวแทนเรือ)

- บริษัท โทรีเซน ชาเตอร์ริ่ง (เอชเค) จำกัด (บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 99.9) และมีบริษัทร่วมซึ่งบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นทางอ้อมผ่านบริษัทย่อย โทรีเซน ชิปปิ้ง เอฟ แซด อี จำนวน 1 บริษัท คือ Sharjah Ports Services ประกอบธุรกิจการบริหารท่าเรือ (โทรีเซน ชิปปิ้ง เอฟ แซด 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 จากเดิม ใบสำคัญสิทธิ 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 โทรีเซน (อินโดไชน่า) เอสเอ (บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ 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 ฮอไรซัน โมบาย คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด ทั้งหมดให้กับบริษัท แซทคอม กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ทำให้บริษัท ฮอไรซัน โมบาย คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด ไม่เป็นบริษัทร่วมของบริษัทฯ อีกต่อไป

- ลงทุนในหุ้นเพิ่มทุนของ บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ 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

- บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ได้รับรางวัล Best Performance Award ในกลุ่มอุตสาหกรรมธุรกิจบริการจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ปี 2549 - บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) เน้นการกระจายธุรกิจให้มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น โดยลงทุนเพิ่มในบริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด เป็นร้อยละ 74.01 ณ 30 กันยายน 2549 เพื่อรองรับการขยายตัวอย่างรวดเร็วในด้านอุตสาหกรรมน้ำมัน และก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่ง

- บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ติดอันดับ 1 ใน 200 บริษัทจดทะเบียนที่ดีที่สุดในเอเชีย ซึ่งมีรายได้ใกล้ 1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยนิตยสาร Forbes Asia

ปี 2550 - บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ได้ออกหุ้นกู้แปลงสภาพจำนวน 169.80 ล้านดออลาร์สหรัฐอเมริกาเพื่อนำมาใช้ในแผน และการขยาย และปรับปรุงกองเรือของบริษัทฯ

- บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ได้มีการสั่งต่อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองใหม่จำนวน 5 ลำ ขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ย 53,000 เดทเวทตัน ซึ่งจะได้รับมอบเรือในปี 2552 และ 2554

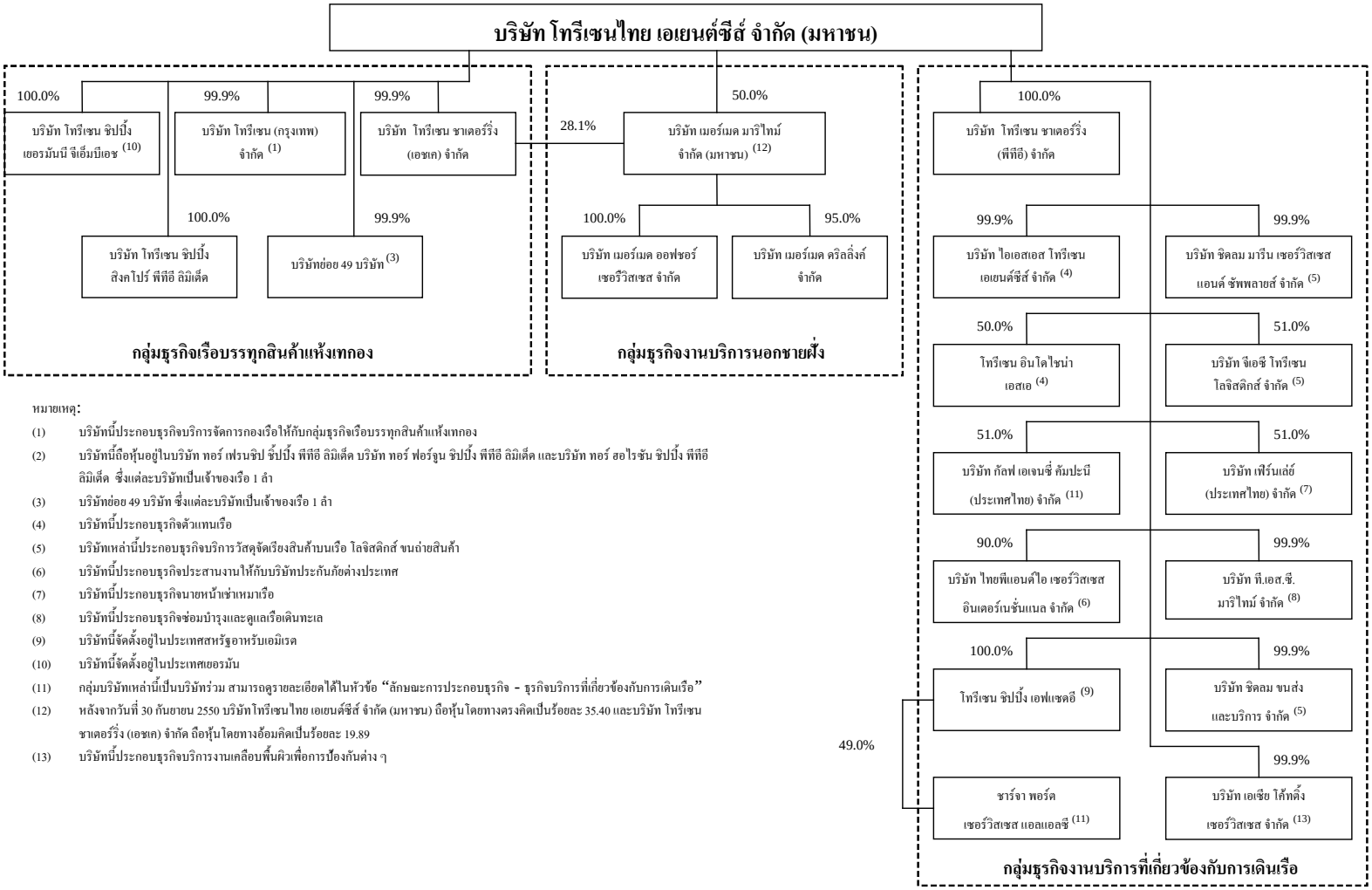
- เมอร์เมดได้จัดหาเงินทุนจำนวน 246,000,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ จากการออกและเสนอขายหุ้นกู้แก่ประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก และจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศสิงคโปร์ นอกจากนี้ยังได้มีการสั่งต่อเรือขุดเจาะใหม่จำนวน 1 ลำ และเรือสนับสนุนงานเทคนิคใต้น้ำใหม่จำนวน 1 ลำ ซึ่งจะได้รับมอบเรือในปี 2552 เมอร์เมดร่วมลงทุนร้อยละ 22.5 โดยอ้อมใน Allied Marine & Equipment Sdn. Bhd. และร่วมลงทุนกับ บริษัท เคนซาน่า

ปิโตรเลียม เบอร์แฮด เพื่อจัดตั้งบริษัทใหม่สำหรับทำการตลาดและบริหารเรือขุดเจาะในประเทศมาเลเซีย

- กองเรือโทรีเซน ณ ปัจจุบัน (31 ธันวาคม 2550) มีทั้งหมด 43 ลำ (30 กันยายน 2550 มีทั้งหมด 45 ลำ) เป็นเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปและเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง นอกจากนี้ยังมีเรือสำหรับให้บริการนอกชายฝั่งจำนวน 4 ลำ และเรือขุดเจาะอีก 2 ลำ

2.2 ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

โครงสร้างธุรกิจในกลุ่มบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 30 กันยายน 2550



หมายเหตุ:

(1) บริษัทนี้ประกอบธุรกิจบริการจัดการกองเรือให้กับกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง

(2) บริษัทนี้ถือหุ้นอยู่ในบริษัท ทอร์ เฟรนชิป ชิ้ปปิ้ง พีทีอี ลิมิเต็ด บริษัท ทอร์ ฟอร์จูน ชิปปิ้ง พีทีอี ลิมิเต็ด และบริษัท ทอร์ ฮอไรซัน ชิปปิ้ง พีทีอี ลิมิเต็ด ซึ่งแต่ละบริษัทเป็นเจ้าของเรือ 1 ลำ

(3) บริษัทย่อย 49 บริษัท ซึ่งแต่ละบริษัทเป็นเจ้าของเรือ 1 ลำ

(4) บริษัทนี้ประกอบธุรกิจตัวแทนเรือ

(5) บริษัทเหล่านี้ประกอบธุรกิจบริการวัสดุจัดเรียงสินค้าบนเรือ โลจิสติกส์ ขนถ่ายสินค้า

(6) บริษัทนี้ประกอบธุรกิจประสานงานให้กับบริษัทประกันภัยต่างประเทศ

(7) บริษัทนี้ประกอบธุรกิจนายหน้าเช่าเหมาเรือ

(8) บริษัทนี้ประกอบธุรกิจซ่อมบำรุงและดูแลเรือเดินทะเล

(9) บริษัทนี้จัดตั้งอยู่ในประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรต

(10) บริษัทนี้จัดตั้งอยู่ในประเทศเยอรมัน

(11) กลุ่มบริษัทเหล่านี้เป็นบริษัทร่วม สามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจ - ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ”

(12) หลังจากวันที่ 30 กันยายน 2550 บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นโดยทางตรงคิดเป็นร้อยละ 35.40 และบริษัท โทรีเซน ชาเตอร์ริ่ง (เอชเค) จำกัด ถือหุ้นโดยทางอ้อมคิดเป็นร้อยละ 19.89

(13) บริษัทนี้ประกอบธุรกิจบริการงานเคลือบพื้นผิวเพื่อการป้องกันต่าง ๆ

2.3 โครงสร้างรายได้

(ล้านบาท)

รายได้	ประเภทธุรกิจ	2548		2549		2550	
		รายได้	ร้อยละ	รายได้	ร้อยละ	รายได้	ร้อยละ
1. ค่าระวาง	ธุรกิจเดินเรือ	14,518.55	96.02	12,820.99	75.17	15,865.29	74.42
2. ค่าบริการ	ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ	203.18	1.34	263.75	1.55	259.48	1.22
3. ค่าบริการ	ธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	-	-	2,752.82	16.14	4,025.55	18.88
4. ค่านายหน้า	ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ	165.25	1.10	159.65	0.94	205.75	0.97
5. ส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วม			28.94	0.19	-	9.40	0.04
6. อื่น ๆ			203.84	1.35	1,059.79	953.12	4.47
รวม		15,119.76	100.00	17,057.00	100.00	21,318.59	100.00

รายได้หลักของบริษัทมาจากธุรกิจเดินเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง คิดเป็นร้อยละ 74.42 ของรายได้รวม รายได้จากกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง คิดเป็นร้อยละ 18.88 ของรายได้รวม ส่วนรายได้กลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือมีรายได้จากค่าบริการและค่านายหน้า คิดเป็นร้อยละ 2.19 ของรายได้รวม ลักษณะรายได้ของกลุ่มธุรกิจทั้งสามประเภทมีดังนี้

ก. ลักษณะรายได้ของกลุ่มธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง

การให้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทในกลุ่มโทรีเซน มีทั้งประเภทประจำเส้นทาง (Liner Service) และแบบไม่ประจำเส้นทาง (Tramp Service)

ก.1 การให้บริการแบบประจำเส้นทาง

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

ก.2 การให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง

รายได้จากการให้บริการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทางแบ่งเป็น 2 ประเภทคือ

- รายได้จากการให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยว (Voyage Charter)

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

- รายได้จากการให้เช่าเหมาเป็นระยะเวลา (Time Charter)

ผู้เช่าจะจ่ายค่าเช่าเรือตามระยะเวลาที่เช่าเรือ เช่น จ่ายเป็นต่อวัน (หรือต่อเดือน) และต่อเดทเวทตันของเรือ ผู้เช่าจะเป็นผู้จ่ายค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิง รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในเมืองท่า (port disbursement) ตลอดจนการว่าจ้างตัวแทนเรือทั้งต้นทางและปลายทาง และเจ้าของเรือเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายด้านการดำเนินงานของเรือทั้งหมด สำหรับโครงสร้างรายได้การให้บริการเช่าเหมาเป็นเวลาจะอยู่ในรูปค่าเช่าเรือ ซึ่งการคิดอัตราค่าเช่า (Time Charter Rate หรือ TC Rate) จะคิดเป็นรายวัน (ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน) ซึ่งอัตราค่าเช่าจะแปรผันตามอัตราค่าเช่าของตลาดโลก และถูกกำหนดโดยอุปสงค์ และอุปทานของเส้นทางนั้น ๆ

<u>ข. ลักษณะรายได้ของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง</u>

- ธุรกิจบริการงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ
  รายได้มาจากการให้บริการซ่อมบำรุงท่อน้ำมันและท่อแก๊สใต้ทะเล รวมทั้งโครงสร้างของแท่นขุดเจาะโดยใช้นักประดาน้ำ และอุปกรณ์หุ่นยนต์ดำน้ำ รายได้ประกอบด้วยค่าเช่าเรือ อุปกรณ์ดำน้ำ หุ่นยนต์ดำน้ำ และค่าจ้างนักประดาน้ำ ตามวันและเวลาที่ใช้จริง

- ธุรกิจให้บริการเรือขุดเจาะ
  รายได้มาจากค่าเช่าเรือขุดเจาะคิดเป็นรายวัน และทำสัญญาให้บริการเป็นระยะเวลาตามที่ตกลงกัน

<u>ค. ลักษณะรายได้ของกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ</u>

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)
  รายได้มาจากการขายอุปกรณ์สำหรับรัดตรึงและปกป้องสินค้าบนเรือ ค่าเช่าพื้นที่ในคลังสินค้า

- ธุรกิจบริการงานเคลือบพื้นผิวเพื่อการป้องกันต่าง ๆ
  รายได้มาจากค่าบริการ ซึ่งคิดเป็นกรณีๆ ไป ตามปริมาณการให้บริการ

3. การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์

บริษัทฯ มีธุรกิจหลักคือ ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง และธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ แต่รายได้หลักจะเกิดจากธุรกิจเดินเรือ (ประมาณร้อยละ 74.42 ของรายได้รวม) รายได้จากกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง คิดเป็นร้อยละ 18.88 ของรายได้รวม ส่วนรายได้กลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือมีรายได้จากค่าบริการและค่านายหน้า คิดเป็นร้อยละ 2.19 ของรายได้รวม

จุดแข็งในการแข่งขันของกลุ่มบริษัทโทรีเซน

ความสำเร็จของกลุ่มบริษัทโทรีเซนขึ้นอยู่กับการบริหารกลุ่มธุรกิจหลัก และการดำเนินการที่รอบคอบและมีประสิทธิภาพที่สามารถทำให้กลุ่มบริษัทฯ ขยายและปรับปรุงกองเรือได้อย่างต่อเนื่อง ปรับปรุงการบริการที่เสนอให้กับลูกค้าให้ดียิ่งขึ้น และชำระหนี้คืนได้ตามกำหนด กลุ่มบริษัทฯ มีจุดแข็งในการแข่งขันดังต่อไปนี้

เป็นผู้เสนอธุรกิจบริการทางทะเลอย่างครบวงจร กลุ่มบริษัทโทรีเซนเป็นบริษัทชั้นนำบริษัทหนึ่งที่ให้บริการธุรกิจทางทะเลอย่างครบวงจร มีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศไทย กลุ่มบริษัทโทรีเซนได้ขยายธุรกิจของบริษัทโดยรวมไปถึง ธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห้งแบบเทกอง ธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง บริการวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ และธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือต่างๆ กลุ่มบริษัทโทรีเซนยังคงเป็นบริษัทที่มีกองเรือขนาดใหญ่ที่สุดบริษัทหนึ่งในประเทศไทย และมีความหลากหลายของเรือที่ให้บริการมากที่สุดบริษัทหนึ่ง กองเรือของบริษัทฯ มีเรือจำนวนทั้งสิ้น 45 ลำ ซึ่งประกอบด้วยเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปและเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง เรือสนับสนุนงานบริการนอกชายฝั่ง 4 ลำ และเรือขุดเจาะ 2 ลำ (ไม่รวมเรือที่เช่ามาเสริมกองเรือ) ความหลากหลายของกิจกรรมการเดินเรือเหล่านี้ ทำให้กลุ่มบริษัทโทรีเซนสามารถลดความผันผวนของวัฏจักรทางธุรกิจ และความไม่แน่นอนของกระแสเงินสดหมุนเวียนของกลุ่มบริษัทฯ ตัวอย่างเช่น ในธุรกิจบริการขุดเจาะของกลุ่มบริษัทฯ จะให้บริการแก่กลุ่มธุรกิจต้นน้ำ ในขณะที่ธุรกิจวิศวกรรมโยธาใต้น้ำจะให้บริการแก่กลุ่มธุรกิจปลายน้ำ กลุ่มบริษัทโทรีโซนจึงสามารถลดความผันผวนของรายได้ นอกจากนี้เนื่องจากประเภทของสินค้าที่ใช้ขนส่งโดยเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองนั้น มีความหลากหลาย จึงช่วยลดความเสี่ยงจากวัฏจักรขาขึ้นและขาลงของสินค้าแต่ละตัวได้ อีกทั้งการมีทั้งสัญญาเช่าระยะสั้น (spot rate) และสัญญาเช่าระยะยาว (charter contracts) ผสมผสานกัน ช่วยให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถลดความผันผวนของรายได้ และได้ผลดีเมื่ออัตราค่าเช่าเรือระยะสั้นเพิ่มขึ้น

การเริ่มธุรกิจในตลาดะเฉพาะและยังคงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่แรกเริ่ม กลุ่มบริษัทโทรีเซนให้บริการเรือขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง วิ่งระหว่างเอเชียไปยังตะวันออกกลาง และถึงแม้ว่ากลุ่มบริษัทฯ จะมีการขยายกองเรือบรรทุกสินค้าแห้งทเกองเมื่อไม่นานมานี้ รายได้จากการให้บริการเรือขนส่งสินค้าแบบทางประจำเส้นทางยังคงมีสัดส่วนร้อยละ 38 ของรายได้การเดินเรือสุทธิของกลุ่มบริษัทฯ ในปี

2550 ซึ่งเท่ากับสัดส่วนประมาณร้อยละ 37 ของจำนวนวันเดินเรือทั้งหมดของกลุ่มบริษัทโทรีเซนที่ให้บริการเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง การที่มีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศไทยช่วยให้กลุ่มบริษัทฯ ได้เปรียบจากฐานทางภูมิศาสตร์ เพื่อให้บริการในภูมิภาคและสามารถให้กลุ่มบริษัทฯ มีบทบาทสำคัญในเส้นทางการเดินเรือในประเทศจีน เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และตะวันออกกลาง ซึ่งทำให้กลุ่มบริษัทโทรีเซนกลายเป็นกลุ่มธุรกิจที่มีบทบาทสำคัญต่อลูกค้าที่อยู่ในภูมิภาคดังกล่าว นอกจากนี้กลุ่มบริษัทโทรีเซนถือเป็นบริษัทแรกบริษัทหนึ่งที่มุ่งเน้นให้บริการลูกค้าในตลาดเฉพาะของธุรกิจการขุดเจาะ และด้านวิศวกรรมโยธาใต้น้ำในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยผ่านเมอร์เมด กลุ่มบริษัทโทรีเซนเชื่อว่าการมุ่งเน้นที่ตลาดเฉพาะจะช่วยให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถคงความสามารถในการแข่งขันไว้ได้

กองเรือและบริการที่มีความหลากหลายและมีคุณภาพสูง กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองมีกองเรือประเภท Handysize 30 ลำ และ ประเภท Handymax 15 ลำ ทั้งนี้ 18 ลำ เป็นเรือที่มีระวางสองชั้น และ 27 ลำ เป็นเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ซึ่งสามารถมั่นใจได้ว่าเรือเหล่านี้สามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายชนิด และอาจนำมาใช้สลับสับเปลี่ยนสำหรับการให้บริการเรือขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางหรือบริการแบบไม่ประจำเส้นทางตามความต้องการของลูกค้าที่หลากหลาย กลุ่มบริษัทโทรีเซนได้ลงทุนจำนวนมากเพื่อให้มั่นใจได้ว่าเรือของกลุ่มบริษัทฯ จะรักษามาตรฐานให้สูงกว่าข้อกำหนดขั้นต่ำที่สถาบันจัดอันดับชั้นเรือกำหนดไว้ กลุ่มธุรกิจให้บริการนอกชายฝั่งมีกองเรือที่ประกอบไปด้วยเรือขุดเจาะ 2 ลำ ที่ให้บริการขุดเจาะต่างๆ และเรือสนับสนุนนอกชายฝั่งจำนวน 4 ลำ ซึ่งให้บริการตรวจสอบใต้น้ำ บำรุงรักษา งานก่อสร้างบางประเภท งานซ่อมแซมและช่วยเหลือฉุกเฉิน ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นหลัก กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งเป็นเจ้าของสินทรัพย์สำหรับขุดเจาะและสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ ช่วยให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถให้บริการที่เป็นเลิศแก่ลูกค้า และสามารถควบคุมต้นทุนการดำเนินงานให้ดีขึ้น รวมทั้งสามารถเสนอราคาที่แข่งขันในตลาดได้ ซึ่งได้ผลเป็นอย่างมากในการสร้างชื่อของกลุ่มบริษัทฯ ให้เป็นที่รู้จักโดยทั่วไป และรักษาสัมพันธภาพในระยะยาวกับลูกค้าของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองและกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งได้เช่าเรือมาเสริมกองเรือเป็นครั้งคราว ซึ่งทำให้บริษัทมีความยืดหยุ่นในการเพิ่มความสามารถในการให้บริการ โดยไม่ต้องเสียต้นทุนเพิ่มแต่อย่างใด นอกจากนี้กลุ่มเรือธุรกิจบรรทุกสินค้าแห้งเทกองมีแผนที่จะซื้อเรือสั่งต่อใหม่อย่างน้อย 10 ลำ และกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งมีแผนที่จะซื้อเรือขุดเจาะใหม่อย่างน้อย 1 ลำ และเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำใหม่อีก 1 ลำ ภายใน 2 ถึง 3 ปี ข้างหน้านี้ อีกทั้งกลุ่มบริษัทโทรีเซนเชื่อว่าการที่กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นความสำคัญไปในเรื่องของความปลอดภัย ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากทีมเทคนิคที่มีความแข็งแกร่งและงานการให้บริการเสริมต่างๆ จากกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือจะช่วยให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถรักษาประวัติการให้บริการที่ดีต่อไป และลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน

โครงสร้างพื้นฐานและเครือข่ายการให้บริการที่เน้นความสำคัญของลูกค้า กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองได้สร้างเครือข่ายโดยมีตัวแทนในระดับภูมิภาคที่มีประสิทธิภาพ และสำนักงานต่างๆ ใน

ตลาดที่สำคัญ รวมทั้งที่จีน อินเดีย เวียดนาม สิงคโปร์ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และเยอรมัน กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองยังได้พัฒนาความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นกับท่าเรือนานาชาติหลายแห่ง ซึ่งทำให้กลุ่มบริษัทฯ ได้รับสิทธิพิเศษในการดำเนินธุรกิจ กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองยังมีความได้เปรียบจากการมีเครือข่ายตัวแทนเดินเรือและสำนักงานต่างๆ รวมทั้งความสัมพันธ์กับท่าเรือ เพื่อให้บริการกับลูกค้า ซึ่งส่วนใหญ่เป็นลูกค้าระยะยาวที่ทำธุรกิจด้วยกันหลายครั้ง กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งมีโรงงานมาตรฐานระดับโลกที่ชลบุรี ประเทศไทย และมีหน่วยสนับสนุนงานชายฝั่งในประเทศมาเลเซีย (กัวลาลัมเปอร์) ประเทศไทย (สงขลา) และประเทศอินโดนีเซีย (จาการ์ต้า) เพื่อสนับสนุนการขยายธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ และยังได้แต่งตั้งตัวแทนในท้องถิ่นในตลาดลูกค้าที่สำคัญ ซึ่งจะช่วยให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถพัฒนาความสัมพันธ์ที่แข็งแกร่งกับบริษัทน้ำมันในท้องถิ่นและก๊าซธรรมชาติที่ดำเนินธุรกิจอยู่ในภูมิภาค

มีลูกค้าที่มีความแข็งแกร่งและมีความหลากหลาย กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองให้บริการลูกค้าที่มีความหลากหลายจำนวนมากกว่า 600 ราย รวมทั้งบริษัทการค้าระหว่างประเทศชั้นนำ เจ้าของเรือและผู้ประกอบการที่มีชื่อเสียง ผู้ผลิตสินค้ารายใหญ่ และบริษัทที่รัฐบาลเป็นเจ้าของ เนื่องจากลูกค้ารายใหญ่สิบอันดับแรกมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 29 ของรายได้จากการเดินเรือทั้งหมด ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองจึงไม่อิงกับลูกค้ากลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งได้สร้างชื่อเสียงให้เป็นที่ยอมรับกับฐานลูกค้าที่อยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในฐานะที่เป็นหนึ่งในผู้ให้บริการงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำและการบริการขุดเจาะชั้นนำบริษัทหนึ่ง โดยมีการให้บริการที่มีคุณภาพสูง มีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพให้กับคู่ค้าระดับสูง อาทิ Amerada Hess, Chevron, British Petroleum และ Exxon Mobil ซึ่งเป็นบริษัทน้ำมันที่ใหญ่ที่สุดในโลกหลายบริษัท

รูปแบบการทำธุรกิจที่ขยายได้ กลุ่มบริษัทโทรีเซน เริ่มก่อตั้งครั้งแรกในปี 2447 โดยเริ่มจากเป็นบริษัทเล็กๆ ที่ให้บริการเกี่ยวกับการเดินเรือ ที่ให้บริการกับบริษัทนอร์เวย์รอบๆ ฝั่งของประเทศจีน นับจากนั้นมากลุ่มบริษัทฯ ได้แสดงให้เห็นความสามารถในการปรับตัว และการขยายรูปแบบธุรกิจ โดยขยายการบริการต่างๆ ของกลุ่มบริษัทฯ และการดำเนินการไปสู่บริการเรือขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง งานบริการนอกชายฝั่งและบริการอื่นๆ กลุ่มบริษัทฯ ได้สร้างฐานการดำเนินธุรกิจที่แข็งแรง ที่ทำให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถขยายธุรกิจต่อไปได้อีกในอนาคต นอกจากนี้กลุ่มบริษัทฯ ยังมีทรัพยากรบุคคลที่มีทักษะและมีความสามารถเป็นจำนวนมาก

ผลประกอบการทางการเงินที่แข็งแกร่ง ผลประกอบการทางการเงินที่แข็งแกร่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซน เห็นได้จากรายได้จากดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นจาก 3,546.9 ล้านบาท ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2545 เป็น 20,356.1 ล้านบาท ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 และกำไรก่อนดอกเบี้ย/ภาษี/ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายตัดจำหน่าย (EBITDA) จาก 794.7 ล้านบาท ในรอบปีบัญชีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2545 เป็น 6,995.0 ล้านบาท ในรอบปีบัญชีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2550 นอกจากนี้กลุ่มบริษัทฯ

ได้ดำเนินกลยุทธ์การทำธุรกิจอย่างรอบคอบในด้านการกู้เงิน ดังจะเห็นได้จากจำนวนหนี้ทั้งหมดตามสัดส่วนของกำไรก่อนดอกเบี้ย/ภาษี/ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายตัดจำหน่าย (EBITDA) ซึ่งลดลงจาก 3.0 เท่า ในปี 2545 เป็น 1.3 เท่า เมื่อสิ้นรอบบัญชีปี 2550 ซึ่งสะท้อนความสำเร็จในการดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจและประวัติการเงินที่ดี ดังนั้นกลุ่มบริษัทฯ เชื่อว่าสถานภาพที่เข้มแข็งทางการเงินของกลุ่มบริษัทฯ จะทำให้กลุ่มบริษัทฯ มีความสามารถที่จะได้รับผลประโยชน์ถ้าราคาเรือลดลง โดยสามารถซื้อเรือในราคาที่ถูก

กลยุทธ์การทำธุรกิจของกลุ่มโทรีเซน

กลุ่มบริษัทโทรีเซนเป็นผู้ประกอบการธุรกิจพานิชย์นาวีที่มีศักยภาพในการเติบโต และมีความมุ่งมั่นที่จะจะขยายธุรกิจใน 3 กลุ่มหลักต่อไป ส่วนประกอบที่สำคัญของกลยุทธ์การขยายธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ คือ (ก) ซ่อมแซม ปรับปรุงและขยายกองเรือของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง และกองเรือของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งอย่างต่อเนื่อง โดยการซื้อเรือสั่งต่อใหม่ และซื้อเรือในตลาดมือสอง และ (ข) หาโอกาสการขยายธุรกิจและบริการไปยังภูมิภาคใหม่ๆ (เช่นเดียวกับที่ได้ขยายธุรกิจไปสู่ธุรกิจงานบริการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่งเมื่อไม่นานมานี้) ซึ่งจะช่วยให้กลุ่มบริษัทฯ มีจุดแข็งในการแข่งขันในตลาดมากขึ้น หรือช่วยต่อยอดธุรกิจที่มีอยู่

กลยุทธ์ทางธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทโทรีเซนมีดังนี้

ทำการขยายแผนธุรกิจครบวงจรต่อไป กลุ่มบริษัทโทรีเซนมีแผนจะส่งเสริมสถานภาพการเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ธุรกิจงานบริการขุดเจาะนอกชายฝั่งและวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ และธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ กลยุทธ์ของกลุ่มบริษัทโทรีเซนคือการต่อยอดนโยบายธุรกิจครบวงจรของกลุ่มบริษัทฯ และหาโอกาสหารายได้ให้กับกลุ่มบริษัทฯ มากขึ้นและมีกระแสเงินสดที่มั่นคงในอนาคตข้างหน้า กลุ่มบริษัทฯ จะทำการลงทุนเพิ่มเติมเพื่อทำให้สายธุรกิจในปัจจุบันเข้มแข็งขึ้นและทำการเลือกขยายไปยังตลาดเฉพาะที่ช่วยสนับสนุนธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทฯ เช่น แนวโน้มการว่าจ้างบริษัทภายนอกให้ทำงานทางด้านโลจิสติกส์มากขึ้น ซึ่งทำให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถเพิ่มการลงทุนในกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ กลุ่มบริษัทฯ ได้มีแผนที่จะทยอยซื้อเรือและปรับปรุงกองเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้กลุ่มบริษัทฯ มีแผนที่จะซื้อสินทรัพย์เพิ่มโดยเฉพาะเรือขุดเจาะและเรือสนับสนุนงานนอกชายฝั่ง เพื่อใช้ในอุตสาหกรรมขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่ง ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่กลุ่มบริษัทฯ เห็นโอกาสในการเจริญเติบโตในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นภูมิภาคที่กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นเป็นหลัก ในขณะที่ทั่วโลกมีความต้องการมาตรฐานความปลอดภัยที่เพิ่มสูงขึ้น กลุ่มบริษัทโทรีเซนได้ให้ความสำคัญกับคุณภาพ และความปลอดภัย และประวัติการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งทำให้กลุ่มบริษัทฯ ได้เปรียบในธุรกิจที่กลุ่มบริษัทฯ กำลังดำเนินการอยู่ นอกจากนี้กลุ่มบริษัทฯ ยังได้วางแผนให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถได้รับประโยชน์จากความต้องการในบริการงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำที่คาดว่าจะเติบโตขึ้นอีก ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ค่อนข้างจะมีคู่แข่งน้อยราย

ความหลากหลายของกองเรือ การใช้ประโยชน์จากทรัพยากร และกลุ่มลูกค้า กลยุทธ์ของอัตราการใช้ประโยชน์จากกองเรือในกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง คือการเน้นให้มีแหล่งรายได้ที่หลากหลาย กลุ่มธุรกิจบรรทุกสินค้าแห้งเทกองมีความตั้งใจที่จะผสมผสานรูปแบบของการให้บริการขนส่งสินค้า ทั้งแบบประจำเส้นทางและแบบไม่ประจำเส้นทางให้มีความสมดุลย์กันให้คงอยู่ต่อไป ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ เชื่อว่าจะสามารถลดความเสี่ยงจากความผันผวนของความต้องการขนส่งสินค้า เรือเหล่านี้จะยังคงขนส่งสินค้าที่มีความหลายหลาย ซึ่งเห็นได้จากตัวเลขการขนส่งสินค้าหลายประเภทโดยเรือของกลุ่มบริษัทฯ จำนวน 13.32 ล้านตัน ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 รวมทั้งผลิตภัณฑ์ที่ทำจากแร่/สินแร่ (ประมาณร้อยละ 25) ผลิตภัณฑ์เหล็ก (ประมาณร้อยละ 22) กระดาษและไม้ (ประมาณร้อยละ 17) ปุ๋ย (ประมาณร้อยละ 17) ผลิตภัณฑ์เกษตร (ประมาณร้อยละ 11) และสินค้าทั่วไป (ร้อยละ 8) นอกจากนี้กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองจะพยายามกระจายกลุ่มลูกค้า เพื่อลดความเสี่ยงในการดำเนินการ และความเสี่ยงทางการเงิน นอกจากจะมีกลุ่มลูกค้าที่หลากหลายโดยให้บริการทั้งในกลุ่มธุรกิจต้นน้ำและปลายน้ำแล้ว กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งยังมีจุดมุ่งหมายในการที่จะรักษาความผสมผสานของระยะเวลา ในการทำสัญญา ทั้งสัญญาการขุดเจาะระยะยาวและสัญญาวิศวกรรมโยธาใต้น้ำระยะสั้น ซึ่งจะช่วยให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถลดความผันผวนของรายได้

เน้นกลยุทธ์การซื้อเรือและปรับปรุงกองเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง เนื่องจากฐานลูกค้าของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองได้ขยายตัวสูงขึ้นและมีอัตราการใช้ประโยชน์จากเรือที่สูงขึ้น กลุ่มบริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงกองเรือ เพื่อทำให้กลุ่มบริษัทฯ อยู่ในตลาดในฐานะผู้ให้บริการเรือที่มีอายุน้อยกว่าและมีประสิทธิภาพเหนือกว่า กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองคาดว่าแผนการปรับปรุงกองเรือจะทำให้มีประสิทธิภาพในการดำเนินงานมากขึ้น และมีความสามารถในการทำกำไรมากขึ้น โดยเพิ่มสมรรถภาพของกองเรือซึ่งจะช่วยในเรื่องการขยายธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองมุ่งเน้นการซื้อเรือสั่งต่อใหม่มากขึ้น เทียบกับในอดีตที่กลุ่มบริษัทฯ ได้เน้นซื้อเรือมือสองที่มีอายุงานระดับกลาง ในปี 2550 กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองได้สั่งต่อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองใหม่จำนวน 5 ลำ (ขนาดระวางเฉลี่ยประมาณ 53,000 เดทเวทตัน) โดยคาดว่าจะมีต้นทุนค่าใช้จ่ายประมาณ 6,688.98 ล้านบาท และคาดว่าจะมีการส่งมอบเรือในปี 2552 และ 2554 อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทฯ จะยังซื้อเรือมือสองและเรือใหม่ต่อไปหากโอกาสอำนวย

ขยายอายุการทำงานของกองเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง นอกเหนือจากกลยุทธ์ซื้อเรือและปรับปรุงกองเรือของกลุ่มบริษัทฯ แล้ว กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองยังมีแผนขยายอายุงานของกองเรือจำนวนหนึ่งที่มีอยู่ในขณะนี้ ซึ่งจะทำให้เรือมีอายุงานยาวนานขึ้น สามารถทำรายได้ได้อย่างเต็มที่ และโดยเฉพาะเพื่อให้ตรงกับความพอใจของลูกค้า ในสภาวการณ์ของตลาด ณ ปัจจุบันที่อัตราค่าเช่าเหมาเรือนั้นสูง กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองมีแผนที่จะใช้ทรัพยากรจำนวนมาก เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายการในรักษาเรือให้อยู่ในสภาพดีที่ผ่านข้อกำหนดขั้นต่ำของสถาบันจัดอันดับชั้นเรือต่างๆ ยกตัวอย่างเช่น กลุ่มธุรกิจเรือ

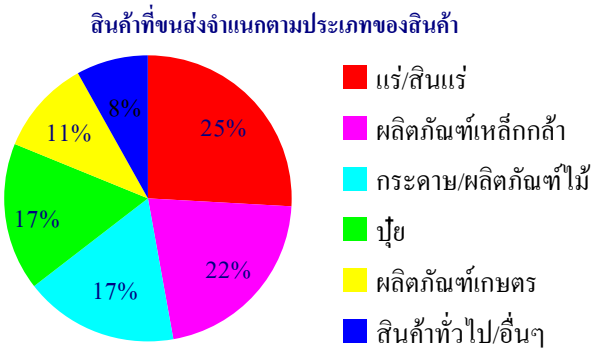
บรรทุกสินค้าแห้งเทกองมีแผนที่จะใช้เงินจำนวน 21.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับเรือ 22 ลำ และ 12.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับเรือ 14 ลำ ในปี 2550 และ 2551 ตามลำดับ ในการนำเรือเข้าอู่แห้งและเข้ารับการตรวจสอบภาพเรือ ภายในปี 2554 เรือจำนวน 24 ลำ จากจำนวน 45 ลำ ของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองที่มีอยู่จะมีอายุ 25 ปี

ใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีใหม่และนำเสนอวิธีการทำงานแบบใหม่ ปัจจุบันกลุ่มบริษัทโทรีเซนได้ทำการปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขั้นแรก การปรับปรุงขั้นแรกมีกำหนดเวลา 18 เดือน และมีค่าใช้จ่ายประมาณ 100 ล้านบาท การปรับปรุงครั้งนี้มีจุดประสงค์เพื่อทำให้กระบวนการทำงานภายในมีประสิทธิภาพมากขึ้น และคาดว่าจะปรับปรุงการสื่อสารระหว่างเรือกับฝั่ง และทำให้ระบบการวิเคราะห์ข้อมูลรวดเร็วขึ้น ด้วยวิสัยทัศน์ที่จะเพิ่มประสิทธิภาพของการทำงาน กลุ่มบริษัทฯ กำลังอยู่ในขั้นตอนของการแก้ไขเพิ่มเติมระบบค่าตอบแทนโดยดูจากผลของการทำงาน (performance-related pay system) ซึ่งจะทำมาทดลองใช้กับผู้บริหารระดับสูงก่อน และนำไปใช้กับกลุ่มบริษัทโทรีเซนทั้งหมดในภายหลัง

3.1 การประกอบธุรกิจเดินเรือ

3.1.1 ลักษณะบริการธุรกิจเดินเรือ

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง



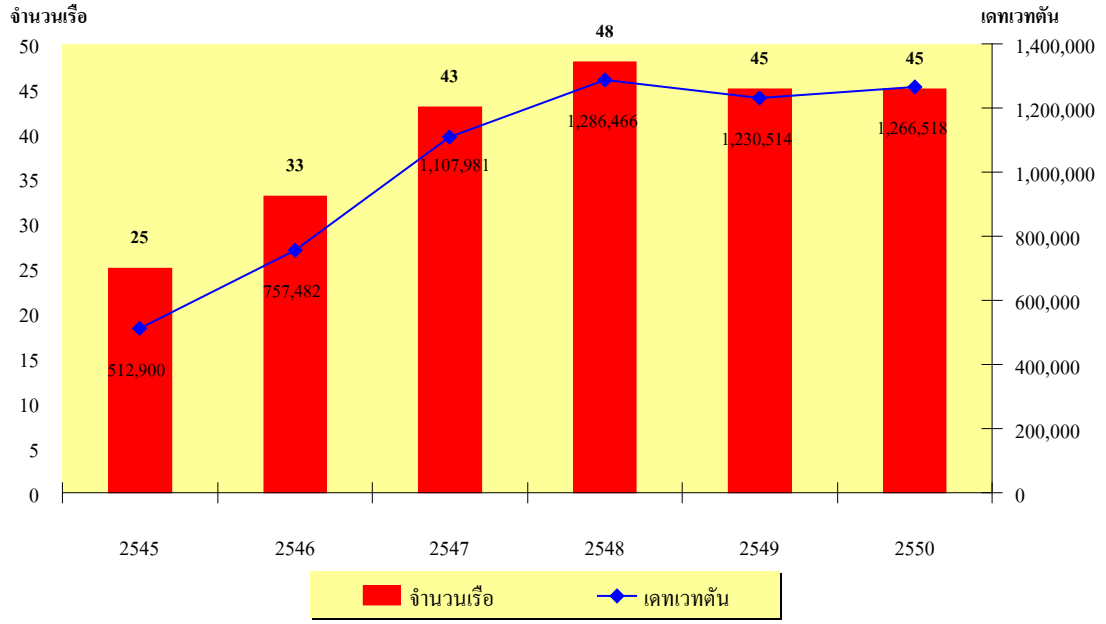
ที่มา: TTA

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทเดินเรือที่บริหารงานโดยคนไทยที่ใหญ่ที่สุด โดยเป็นเจ้าของเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป เรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองประเภท Handysize และประเภท Handymax โดยขนาดของเรือมีตั้งแต่ 16,211 เดทเวทตัน ไปจนถึง 52,375 เดทเวทตัน เรือของบริษัทฯ สามารถบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ทั้งแบบขนส่งเป็นปริมาณมากๆ ในครั้งเดียว หรือขนส่งเป็นปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยว ไม่ว่าจะเป็น แร่เหล็ก ถ่านหิน เมล็ดธัญพืช ซีเมนต์ ปุ๋ย ผลิตภัณฑ์เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากป่าไม้

ในปี 2550 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือมือสองมา 1 ลำ และสั่งต่อเรือใหม่ 5 ลำ ขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ย 53,000 เดทเวทตัน เพื่อทำการส่งมอบในปี พ.ศ. 2552 และ พ.ศ. 2554 ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 กองเรือโทรีเซนเป็นเจ้าของเรือแต่ละลำ โดยผ่านบริษัทย่อยที่อยู่ในกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง มีขนาดระวางบรรทุกสินค้ารวม 1,266,518 เดทเวทตัน ระวางบรรทุกเฉลี่ย 28,145 เดทเวทตัน และมีอายุเฉลี่ย 18.04 ปี ขนาดของ กองเรือของกลุ่มบริษัทโทรีเซนได้เพิ่มจากจำนวน 25 ลำ ในปี 2545 เป็นจำนวน 45 ลำ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และมีขนาดระวางบรรทุกสินค้ารวม 512,900 เดทเวทตัน ในปี 2545 เป็น 1,266,518 เดทเวทตัน ณ วันที่ 30 กันยายน 2550

แผนภูมิต่อไปนี้แสดงพัฒนาการของกองเรือโทรีเซนจากปี 2545 ถึง 2550

จำนวนเรือและระวางบรรทุกรวมในแต่ละปี



ที่มา: TTA

การให้บริการในธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองประกอบด้วย (ก) การให้บริการเรือขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง เป็นการให้เช่าเรือเพื่อวิ่งตามเส้นทางที่ได้กำหนดไว้แล้ว และเข้าจอดเทียบท่าตามที่ได้แจ้งไว้ล่วงหน้า และ (ข) การให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง เป็นการให้เช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหรือรับส่งสินค้าตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญา การให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางสามารถทำรายได้ที่แน่นอนมากกว่าเมื่อเทียบกับการให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง

กองเรือของบริษัท

กองเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ประกอบด้วยเรือที่บริษัทย่อยในกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองเป็นเจ้าของ บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด มีหน้าที่ในการบริหารกองเรือในกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง กองเรือที่มีอยู่ประกอบด้วย เรือที่มีระวางสองชั้น (tween-deckers) เรือที่มีระวางบรรทุกสินค้าแห้งเทกองโดยเฉพาะ (Open hatch/box-shaped vessels) และเรือบรรทุกสินค้าเทกองแบบมาตรฐาน (conventional bulk vessels) แม้ว่าเรือแต่ละประเภทดังกล่าวจะสามารถใช้สลับสับเปลี่ยนกันในการขนส่งสินค้าได้ เรือแต่ละประเภทก็มีข้อดีของตัวเอง ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

คุณลักษณะของเรือแต่ละประเภท

แบบเรือ	ลักษณะ
เรือที่มีระวางสองชั้น	เรือประเภทนี้มีระวางกั้นกลางหรือมีระวางเพิ่มมาอีกชั้นหนึ่ง ซึ่งทำให้สะดวกมากขึ้นในการขนส่งสินค้าที่เป็นกระสอบ เป็นชิ้นๆ หรือที่ไม่สามารถมัดรวมกันได้ นอกจากนี้เรือชนิดนี้ยังสามารถบรรทุกสินค้าเทกองแบบทั่วไปได้เช่นกัน การใช้ปั้นจั่นหรือรอกสองหัวเข้าด้วยกันยังช่วยให้เรือสามารถยกสินค้าที่มีน้ำหนักมากได้
เรือที่มีระวางบรรทุกสินค้าเทกองโดยเฉพาะ	เรือบรรทุกสินค้าเทกองที่มีระวางบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ มีฝาระวางที่เปิดได้กว้างกว่าเรือบรรทุกสินค้าเทกองแบบทั่วไป ทำให้มีประสิทธิภาพมากกว่าในการบรรทุกสินค้าที่เป็นชิ้นๆ เช่น เหล็กเส้น และผลิตภัณฑ์จากป่าไม้ นอกจากนี้เรือชนิดนี้ยังสามารถบรรทุกสินค้าเทกองแบบทั่วไปได้เช่นกัน
เรือบรรทุกสินค้าเทกองแบบมาตรฐาน	เรือบรรทุกสินค้าเทกองแบบมาตรฐาน เป็นเรือที่ออกแบบมาให้เหมาะสมกับการบรรทุกสินค้าเทกองทั่วๆ ไป มากที่สุด สมกับชื่อของเรือนั่นเอง

ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลของกองเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองของโทรีเซน ณ วันที่ 30 กันยายน 2550

โครงสร้างกองเรือโทรีเซน

จำนวนเรือ					
	จำนวนเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ	เรือที่เช่ามา	เรือที่เช่ามาซึ่งจะส่งมอบในอนาคต	เรือที่สั่งต่อใหม่	รวม
Handysize	30	-	-	-	30
Handymax	15	4	2	5	26
รวม	**45**	**4**	**2**	**5**	**56**

อายุเฉลี่ยของกองเรือโทรีเซน					
	จำนวนเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ	เรือที่เช่ามา	เรือที่รอการส่งมอบ	เรือที่สั่งต่อใหม่	รวม
Handysize	21.69	-	-	-	21.69
Handymax	14.34	3.76	-	-	11.65
รวม	**18.04**	**3.76**	**-**	**-**	**15.97**

ที่มา: TTA

รายชื่อกองเรือโทรีเซน

เรือที่มีระวางสองชั้น						
	ชื่อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ	เดทเวทตัน	อายุ	ชนิดของเรือ	การจัดชั้นเรือ
1	ทอร์เซลเลอร์	21/03/2529	16,248	21.54		ABS
2	ทอร์ซี	28/04/2529	16,248	21.44		LR
3	ทอร์สกิปเปอร์	04/11/2529	16,211	20.92		LR
4	ทอร์สกาย	18/12/2529	16,225	20.8	TD-15A	LR
5	ทอร์สปิริต	11/06/2529	16,248	21.32		LR
6	ทอร์สตาร์	22/11/2528	16,248	21.87		BV
7	ทอร์ซัน	04/07/2529	16,223	21.25		LR
8	ทอร์ มารีเนอร์	18/01/2526	17,298	24.72		LR
9	ทอร์ มาสเตอร์	02/08/2525	17,298	25.18	Multi-Purpose	LR
10	ทอร์ เมอร์แชนท์	01/11/2525	17,326	24.93		BV
11	ทอร์ เมอร์คิวรี่	03/07/2527	17,322	23.26		BV
12	ทอร์ นาวิเกเตอร์	29/03/2530	20,358	20.52		LR
13	ทอร์ นอติก้า	09/12/2531	20,542	18.82		BV
14	ทอร์ เนปจูน	01/03/2532	20,377	18.59		GL
15	ทอร์ เน็กซัส	01/01/2532	20,377	8.76	Passat	GL
16	ทอร์ นอติลุส	06/05/2531	20,457	19.74		BV
17	ทอร์ เนคตาร์	01/01/2533	20,433	17.76		GL
18	ทอร์ เนรัส	01/01/2531	20,380	19.76		GL

ABS : American Bureau of Shipping

BV : Bureau Veritas

DNV : Det Norske Veritas

GL : Germanischer Lloyd

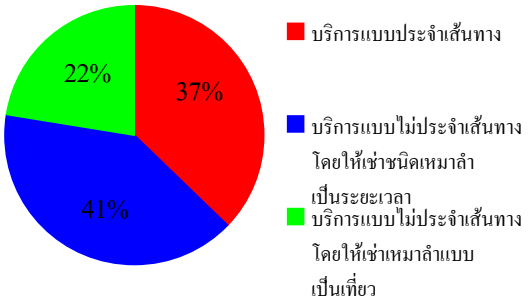
LR : Lloyd's Register

NKK : Nippon Kaiji Kyokai

เรือบรรทุกสินค้าเทกอง							
ชื่อเรือ		วันที่ส่งมอบเรือ	เดทเวทตัน	อายุ	ชนิดของเรือ		การจัดชั้นเรือ
19	ทอร์ ไพล็อต	22/05/2529	33,400	21.37			LR
20	ทอร์ ออร์คิด	27/09/2528	34,800	22.02	Standard	Bulk	LR
21	ทอร์ โลตัส	18/02/2528	35,458	22.63		< 40,000 dwt	BV
22	ทอร์ อลายอันซ์	27/06/2527	40,940	23.27			LR
23	ทอร์ เวนเจอร์	14/06/2529	41,824	21.31	Standard	Bulk	DNV
24	ทอร์ ไดนามิค	30/04/2534	43,497	16.43		> 40,000 dwt	BV
25	ทอร์ อินทิกริตี้	02/04/2544	52,375	6.5			BV
26	ทอร์ จัสมิน	22/08/2528	36,633	22.12	Box Shape		DNV
27	ทอร์ จูปิเตอร์	18/08/2529	36,992	21.13		Bulk (Box)	ABS
28	ทอร์ เวฟ	30/07/2541	39,042	9.18	Open Hatch /	< 40,000 dwt	ABS
29	ทอร์ วิน	18/11/2541	39,087	8.87	Box Shape		ABS
30	ทอร์ การ์เดียน	29/05/2528	41,876	22.35	Box Shape		LR
31	ทอร์ เอนเนอร์ยี	16/11/2537	42,529	12.88			NKK
32	ทอร์ เอนเดฟเวอร์	11/04/2538	42,529	12.48	Open Hatch /	Bulk (Box)	NKK
33	ทอร์ เอนเตอร์ไพรส์	28/07/2538	42,529	12.18	Box Shape	> 40,000 dwt	LR
34	ทอร์ ฮาร์โมนี่	21/03/2545	42,978	5.53			DNV
35	ทอร์ ฮอไรซัน	01/10/2545	47,111	5.00			LR
36	ทอร์ แชมเปี้ยน	01/12/2525	25,150	24.85			GL
37	ทอร์ กัปตัน	01/05/2526	25,085	24.43	Open Hatch /	Con-Bulkers	GL
38	ทอร์ คอนฟิเดนซ์	24/06/2526	24,900	24.28	Box Shape	(Box)	GL
39	ทอร์ คอมมานเดอร์	01/05/2527	26,140	23.43			GL
40	ทอร์ ทริบิวท์	03/01/2528	23,224	22.75			BV
41	ทอร์ เทรดเดอร์	20/11/2528	24,126	21.87			LR
42	ทอร์ แทรเวลเลอร์	30/11/2528	24,126	21.85	Open Hatch /	Wismar	LR
43	ทอร์ ทรานสปอร์ตเตอร์	08/08/2529	23,930	21.16	Box Shape	(Box)	BV
44	ทอร์ ทรานสิท	01/12/2529	23,042	20.84			ABS
45	ทอร์ ไทรอัมพ์	30/09/2530	23,245	20.01			LR
รวมระวางบรรทุกของกองเรือโทรีเซน			1,266,518 เดทเวทตัน				

กองเรือของบริษัทฯ จดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติไทย (ยกเว้น *เรือ ทอร์ ฮอไรซัน* จดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติสิงคโปร์) บริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือแต่ละลำโดยผ่านบริษัทย่อย กลยุทธ์ในการบริหารกองเรือของบริษัทฯ ทำให้บริษัทฯ มีสินค้าและลูกค้าที่หลากหลาย บริษัทฯ พยายามที่จะรักษาความสมดุล ระหว่างการให้บริการเรือขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง การให้เช่าเหมาลำระยะยาว และการให้เช่าเหมาลำแบบระยะสั้น

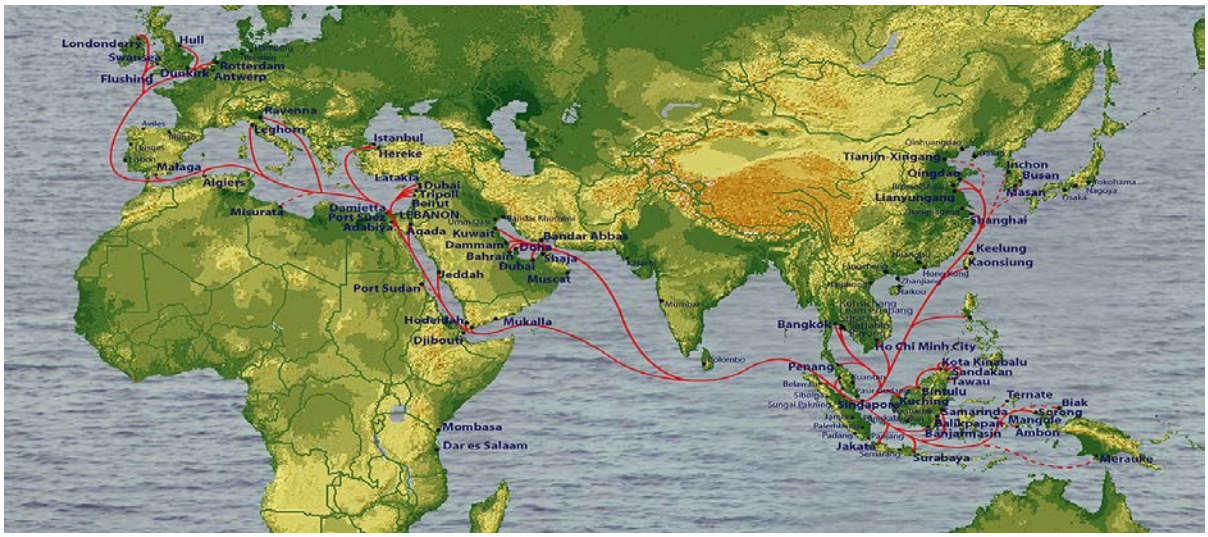
การให้บริการของกองเรือโทรีเซนจำแนกตามวันเดินเรือ



ที่มา: TTA

<u>การให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง</u>

รูปภาพต่อนี้แสดงเส้นทางการให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางของบริษัทฯ



การให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง เป็นการขนส่งสินค้าแห้งที่เป็นหีบห่อ (Pallets) ในหลายลักษณะ ตั้งแต่แรกเริ่มเส้นทางเดินเรือสายหลักจะวิ่งระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปยังอ่าวเปอร์เซีย ทะเลแดง และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน จากการที่เศรษฐกิจของประเทศจีนเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าจากประเทศจีนไปยังตะวันออกกลาง มีจำนวนสูงที่สุดในเครือข่ายการเดินเรือแบบประจำเส้นทางของบริษัทฯ ปัจจุบันประเทศอินเดียได้มีการบรรทุกสินค้าในเที่ยวกลับมายังภูมิภาคเอเชียจำนวนมาก กลุ่มบริษัทโทรีเซนได้ให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง 3 ถึง 5 เที่ยวต่อเดือน ระหว่างประเทศจีน และ 7 ถึง 10 เที่ยวต่อเดือน ระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปยังตะวันออกกลาง ข้อได้เปรียบอย่างหนึ่งของการให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางก็คือ สามารถทำรายได้ที่แน่นอนมากกว่าเมื่อเทียบกับการให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง รูปภาพต่อนี้แสดงเส้นทางการให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางของบริษัทฯ

สถิติการให้บริการในการเดินเรือแบบเส้นทางประจำ

เส้นทางเดินเรือ	จำนวนเที่ยวเรือ		ปริมาณสินค้า		% ที่เพิ่มขึ้น	สินค้าหลักที่ขนส่ง
	2549	2550	2549	2550		
ประเทศจีน – ตะวันออกกลาง	33	32	1,131,847	1,121,950	7.96%	ผลิตภัณฑ์จากไม้และเหล็ก
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ – ตะวันออกกลาง	99	116	1,510,741	2,151,941	42.44%	ผลิตภัณฑ์จากไม้และเหล็ก
อื่นๆ	6		202,335			ผลิตภัณฑ์จากไม้
รวม	**138**	**148**	**2,844,923**	**3,373,891**	**18.59%**	

ที่มา: TTA

ในการให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง เรือจะวิ่งในเส้นทางที่กำหนดไว้แล้ว ผู้ส่งสินค้าจะจ่ายค่าระวางเรือที่กำหนดไว้แล้วคิดเป็นต่อตัน ในขณะที่บริษัทฯ จ่ายค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเดินเรือซึ่งประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือ และค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ ในการขนส่งสินค้าประจำเส้นทางจะมีจำนวนลูกค้าและสินค้าที่หลากหลายมาก อัตราค่าเช่าเรือระยะสั้นจะผันผวนไปตามสภาพตลาดเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองในขณะนั้น ในขณะที่อัตราค่าระวางของเรือขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางมักจะเปลี่ยนแปลงทีหลัง เพราะว่าการจองพื้นที่ขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางมักจะทำกันล่วงหน้าประมาณ 2 ถึง 4 เดือน การบรรทุกสินค้าในเที่ยวกลับส่วนใหญ่แล้วจะทำในรูปของการเซ็นสัญญารับขนส่งล่วงหน้า (contracts of affreightment) หรือในรูปของการใช้บริการแบบเช่าเหมาลำ

กลุ่มบริษัทโทรีเซนให้บริการเดินเรือแบบประจำเส้นทางกับผู้ผลิตสินค้าและผู้ส่งสินค้า หลากหลาย ซึ่งจะแตกต่างกันในแต่ละปี จากการที่เศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย เช่น จีน อินเดีย เติบโตอย่างรวดเร็ว ทำให้รูปแบบและปริมาณการค้าเพิ่มมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด บริษัทฯ หาสินค้าที่ต้องการเรือบรรทุกสินค้าจากตัวแทนเรือ นายหน้าเช่าเหมาเรือ และการติดต่อกับลูกค้าโดยตรง

กลุ่มบริษัทโทรีเซนแข่งขันกับบริษัทอื่นๆ ที่ให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางจาก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีนไปยังตะวันออกกลาง ถึงแม้ว่าคู่แข่งในอันดับต้นๆ ของบริษัทฯ จะมีกองเรือที่ใหญ่กว่า แต่บริษัทฯ ก็เชื่อว่าบริษัทฯ มีข้อได้เปรียบ เช่น คุณภาพ ชนิดและความหลากหลายของเรือ ความถี่ของตารางเดินเรือ เครือข่ายตัวแทนเรือ นายหน้าเช่าเหมาเรือ และลูกค้าในแถบเอเชียแปซิฟิกและตะวันออกกลางที่กว้างขวางกว่า

กลุ่มบริษัทโทรีเซนเริ่มจากการเป็นผู้ให้บริการขนส่งแบบประจำเส้นทาง แต่หลังจากที่กองเรือของบริษัทเติบโตขึ้นมากในช่วงห้าปีที่ผ่านมาสัดส่วนของเรือที่ให้บริการแบบประจำเส้นทางค่อยๆ ลดลงจากมากกว่าร้อยละ 65 ในปี 2546 เป็นประมาณร้อยละ 37 ของจำนวนวันเดินเรือทั้งหมดในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 ถึงแม้ว่าจะมีการให้บริการขนส่งสินค้าประจำเส้นทางในเส้นทางใหม่ๆ เพิ่มขึ้นก็ตาม

<u>การบริการแบบไม่ประจำเส้นทาง</u>

การบริการแบบไม่ประจำเส้นทาง เป็นอีกบริการหนึ่งของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง รายได้จากการเดินเรือของบริษัทฯ มาจาก

- การให้เช่าเหมาลำแบบเป็นเที่ยว การให้เช่าเหมาลำในตลาดให้เช่าระยะสั้น ซึ่งคิดค่าเช่าตามอัตราของตลาด ณ ขณะนั้น
- การให้เช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา เป็นการให้เช่าเรือโดยกำหนดระยะเวลาไว้ และโดยทั่วไปจะกำหนดอัตราค่าเช่าแบบคงที่ แต่มักจะมีปัจจัยอื่นๆ เช่น การปรับค่าเงินเฟ้อ หรืออัตราค่าเช่าเรือของตลาดปัจจุบัน มาเป็นองค์ประกอบในการคิดอัตราค่าเช่าเรือ และ
- การเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า (contracts of affreightment) ซึ่งบริษัทฯ จะรับขนส่งสินค้าจำนวนหนึ่งให้แก่ลูกค้าในเส้นทางที่กำหนดไว้แล้วในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง

ตารางข้างล่างนี้แสดงข้อแตกต่างที่สำคัญของการเช่าและการทำสัญญาแต่ละแบบ ในธุรกิจการเดินเรือของบริษัทฯ

ประเภทของการเช่าเหมาเรือ

	การเช่าเหมาลำเป็นเที่ยว	การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา	การเช่าเรือเปล่า	การเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า
ระยะเวลาของสัญญา	เป็นระยะเวลาสำหรับการเดินทางเที่ยวเรือเดียว	หนึ่งปีหรือมากกว่า	หนึ่งปีหรือมากกว่า	หนึ่งปีหรือมากกว่า
อัตราค่าเช่า	แตกต่างกันไปตามการเช่าแต่ละเที่ยว	คิดเป็นรายวัน	คิดเป็นรายวัน	โดยทั่วไปคิดเป็นรายวัน
ค่าใช้จ่ายของเรือ	เจ้าของเรือจ่าย	ลูกค้าจ่าย	ลูกค้าจ่าย	เจ้าของเรือจ่าย
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ	เจ้าของเรือจ่าย	เจ้าของเรือจ่าย	ลูกค้าจ่าย	เจ้าของเรือจ่าย
เมื่อเรืออยู่ในระยะเวลาที่ไม่อาจใช้ประโยชน์ได้ (Off-hire)	ลูกค้าไม่ต้องจ่าย	แล้วแต่ตกลง	โดยทั่วไปลูกค้าจ่าย	โดยทั่วไปลูกค้าไม่ต้องจ่าย

บริษัทฯ ให้บริการเดินเรือแบบเส้นประจำแบบขาเดียว (one-way liner services) จากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีนไปยังตะวันออกกลาง ด้วยขนาดของกองเรือที่บริษัทฯ มีอยู่ทำให้บริษัทฯ ไม่ต้องให้เรือวิ่งกลับตรงมาที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีน บริษัทฯ สามารถที่จะปล่อยเรือขากลับให้เป็นการเช่าระยะสั้นหรือขนสินค้ากลับมาภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเพื่อเตรียมตัวในการเดินทางรอบต่อไป สินค้าที่บรรทุกขากลับนั้นหามาโดยเป็นสัญญาเช่าขนส่งสินค้าล่วงหน้า และแบบเช่าเหมาลำแบบต่างๆ

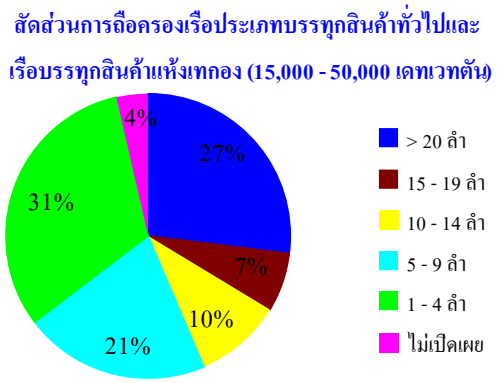
การให้บริการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง มีการแข่งขันสูงซึ่งมักจะได้รับผลกระทบจากเรือขนาดอื่นที่กลุ่มบริษัทโทรีเซนไม่ได้ดำเนินการอยู่ เข้ามาแข่งขันในตลาด เนื่องจากความแตกต่างของขนาดเรือ เรือ Capesize มักจะไม่มาแข่งขันกับเรือ Handymax ในกรณีที่สินค้ามีลักษณะเฉพาะแบบ เนื่องจากเรือ Capesize มีขนาดใหญ่กว่าเรือ Handymax มาก อย่างไรก็ตาม การที่เรือ Capesize เข้ามาแข่งขันในตลาดของเรือ Panamax และการที่เรือ Panamax เข้ามาแข่งขันในตลาดของเรือ Handymax จะทำให้การแข่งขันในตลาดรุนแรงขึ้นจากเดิมที่มีการแข่งขันกันรุนแรงอยู่แล้ว

กลุ่มบริษัทโทรีเซน ได้ทำสัญญาเช่าเหมาลำแบบระยะเวลาเป็นจำนวนหลายลำ ซึ่งมีตั้งแต่หนึ่งปีถึงสามปีและมีการกำหนดการจ่ายเงินค่าเช่าคงที่เดือนละ 2 ครั้งล่วงหน้า การเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา คือ การเช่าเรือจากเจ้าของเรือเป็นระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ซึ่งเจ้าของเรือจะต้องส่งมอบเรือ (รวมลูกเรือและอุปกรณ์) ที่พร้อมให้บริการแก่ผู้เช่า และผู้เช่าจ่ายค่าเช่าในอัตราคงที่ที่คิดเป็นรายวันเดือนละ 2 ครั้ง และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเที่ยวเรือทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือและการผ่านคลอง ผู้เช่าเป็นผู้กำหนดประเภทและปริมาณของสินค้าที่จะขนส่งและท่าเรือที่จะขนถ่ายสินค้า ในส่วนของการดำเนินงานและการเดินเรือรวมถึงค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ เช่น เงินเดือนลูกเรือ ค่าประกันภัย ค่าซ่อมบำรุงและดูแลรักษาเรือ และค่าอะไหล่และอุปกรณ์ต่างๆ เจ้าของเรือจะเป็นผู้รับผิดชอบ การให้เช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา ปกติระยะเวลาการให้เช่าจะถูกจำกัดอยู่ที่ 12 ถึง 24 เดือน

ในปี 2550 บริษัทฯ ได้มีสัญญารับขนส่งสินค้าแบบเช่าเหมาลำระยะยาวคิดเป็นร้อยละ 33 ของระวางบรรทุกสินค้าทั้งหมด และประมาณร้อยละ 22 ได้มีการว่าจ้างเรือไว้แล้วไว้แล้วในปี 2551 ทางเลือกหนึ่งที่จะทำให้เรือได้รับการว่าจ้างก็คือการให้เช่าผ่านตัวแทนนายหน้าจัดหาสินค้า ในตลาดให้เช่าเรือระยะสั้นมีความเป็นไปได้ที่จะฉวยโอกาสจากการปรับตัวดีขึ้นของตลาด แต่ก็มีความเสี่ยงในช่วงขาลงเช่นกัน จำนวนเรือที่ให้บริการในตลาดให้เช่าเรือระยะสั้น มักจะมีจำนวนไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับจำนวนเรือที่เหลือมาจากการให้เช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาและแบบประจำเส้นทาง

ในการให้เช่าเหมาเรือ บริษัทฯ จะจ่ายค่านายหน้าตั้งแต่ร้อยละ 1.25 ถึง 6.25 ของอัตราเช่ารายวันทั้งหมดแก่บริษัทนายหน้าที่จัดหาผู้เช่าให้

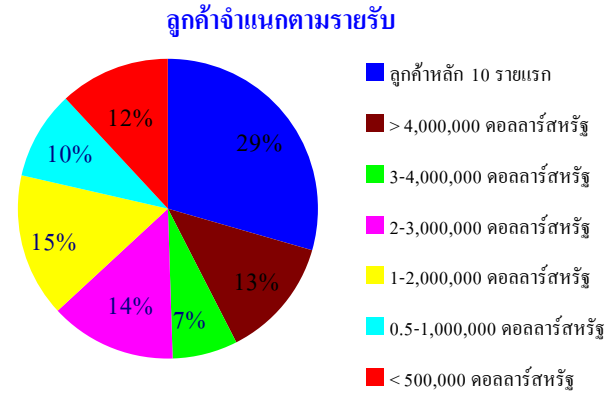
การให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทางของกลุ่มบริษัทโทรีเซน มีความผันผวนไปตามอุปสงค์และอุปทานของสินค้าแห้งเทกอง สำหรับการให้เช่าเหมาลำในตลาดให้เช่าระยะสั้น จากพื้นฐานของราคา เส้นทางการเดินเรือ ขนาด อายุและสภาพของเรือ รวมไปถึงชื่อเสียงของกลุ่มบริษัทโทรีเซน ในการเป็นทั้งผู้ประกอบการ และเป็นเจ้าของเรือ นอกจากนี้กลุ่มบริษัทโทรีเซน ยังต้องแข่งขันกับ



ที่มา: Fairplay World Shipping Encyclopedia

ผู้ประกอบการรายอื่นในตลาดของเรือขนาดกลาง (Handysize) และขนาดเล็ก (Handymax) อย่างไรก็ดี ผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป และเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ในโลกที่มีขนาดตั้งแต่ 15,000 เดทเวทตันถึง 50,000 เดทเวทตัน มีอยู่ค่อนข้างกระจัดกระจาย และแบ่งออกเป็นเจ้าของเรือรายย่อยๆ ได้ประมาณ 1,163 ราย ซึ่งเป็นเจ้าของเรือ ประมาณ 5,022 ลำ

ลูกค้าของบริษัทฯ



ที่มา: TTA

เนื่องจากกลุ่มบริษัทโทรีเซน บริหารกองเรือที่มีทั้งเรือที่ให้บริการแบบประจำเส้นทาง แบบไม่ประจำเส้นทาง แบบเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา และแบบที่เซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า ลูกค้าของบริษัทฯ จึงครอบคลุมไปถึงบริษัทผู้ค้าระหว่างประเทศชั้นนำ และผู้ประกอบการเดินเรืออื่นด้วย จะใช้กลยุทธ์ของบริษัทฯ คือการปล่อยเรือให้เช่าแบบเหมาลำกับบริษัทการค้าขนาดใหญ่ (trading house) (ซึ่งรวมถึงผู้ค้าสินค้าด้วย) เจ้าของเรือและผู้ประกอบการด้านเรือบรรทุกสินค้าที่มีชื่อเสียง ผู้ผลิตสินค้ารายใหญ่ และหน่วยงานราชการ มากกว่าบริษัทที่มีฐานะทางการเงินไม่มั่นคง กลุ่มบริษัทโทรีเซนมีความมุ่งมั่นที่จะให้บริการเดินเรือในหลายรูปแบบ ในรอบบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 ลูกค้าหลัก 10 รายแรกของกลุ่มธุรกิจบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง คิดเป็นร้อยละ 29 ของรายได้ค่าระวางทั้งหมดของกลุ่มบริษัทโทรีเซน

คู่แข่ง

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง เป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันสูง ตลาดในประเทศไทยเป็นตลาดที่มีส่วนแบ่งกระจัดกระจาย และคู่แข่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซนมีการดำเนินงานที่เล็กกว่าธุรกิจของกลุ่มบริษัทโทรีเซนมาก ตลาดระหว่างประเทศ ก็มีส่วนแบ่งที่กระจัดกระจายด้วยเช่นกัน และกลุ่มบริษัทฯ ได้แข่งขันกับบริษัทขนส่งชั้นนำในเอเชียหลายบริษัท รวมทั้ง บริษัท เอสทีเอ็กซ์ แพนโอเชี่ยน จำกัด บริษัท ฮุนได เมอร์ชั่น มารีน จำกัด และบริษัท ไชน่าโอเชี่ยน ชิปปิ้ง จำกัด (กลุ่มบริษัท) คาดว่าการแข่งขันจะเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากการรวมและการขยายกิจการของบริษัทขนส่งระดับนานาชาติขนาดใหญ่ และการเข้ามาของคู่แข่งรายใหม่เนื่องจากสภาพตลาดที่อำนวย

ตารางที่ 6: คู่แข่งหลักในการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง

- บริษัท ฮุนได เมอร์ชั่น มารีน จำกัด
- เรือ Handysize 13 ลำ ระวางบรรทุก 301,751 เดทเวทตัน
- เรือ Handymax 13 ลำ ระวางบรรทุก 712,451 เดทเวทตัน
- บริษัท เอสทีเอ็กซ์แพน โอเชี่ยน จำกัด
- เรือ Handysize 31 ลำ ระวางบรรทุก 864,528 เดทเวทตัน
- เรือ Handymax 19 ลำ ระวางบรรทุก 808,289 เดทเวทตัน
- บริษัท ไชน่า โอเชี่ยน ชิปปิ้ง จำกัด
- เรือ Handysize 159 ลำ ระวางบรรทุก 3.6 ล้านเดทเวทตัน
- เรือ Handymax 113 ลำ ระวางบรรทุก 4.9 ล้านเดทเวทตัน

ที่มา: Fairplay World Shipping Encyclopedia

ดังที่ได้กล่าวไปข้างต้นในหัวข้อ “จุดแข็งทางการแข่งขันของกลุ่มบริษัทฯ” ธุรกิจของกลุ่มบริษัทโทรีเซนแข่งขันในตลาดบางตลาด (เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จีน อินเดีย และ ตะวันออกกลาง)

สิทธิประโยชน์ - บัตรส่งเสริมการลงทุน

บริษัทเดินเรือของกลุ่มบริษัทโทรีเซนที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ณ 30 กันยายน 2550 มีดังนี้คือ

ชื่อบริษัท	ชื่อเรือ	เลขที่ บัตรส่งเสริม	วันที่อนุมัติ บัตรส่งเสริม	ระยะเวลาที่ได้ รับยกเว้นภาษี (ปี)
บริษัท ทอร์ เมอร์แชนท์ ชิปปิ้งจำกัด	Thor Merchant	1323(1)/2544	27 ธ.ค. 43	8
บริษัท ทอร์ มารีเนอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Mariner	1150(1)/2544	27 ธ.ค. 43	8
บริษัท ทอร์ เมอร์คิวรี่ 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 ไพล็อต ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Pilot	1269(2)/2545	20 มี.ค. 45	8
บริษัท ทอร์ จัสมิน ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Jasmine	1444(2)/2545	12 มิ.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 แชมเปี้ยน ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Champion	1669(2)/2545	02 ต.ค. 45	8
บริษัท ทอร์ นาวิเกเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Navigator	1179(2)/2546	19 มี.ค. 46	8
บริษัท ทอร์ ทรานสปอร์ตเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Transporter	1468(2)/2546	13 ส.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 เวนเจอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Venture	1420(2)/2546	16 ก.ค. 46	8
บริษัท ทอร์ นอติก้า ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Nautica	1506(2)/2546	13 ส.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 เน็กซัส 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 ทริบิวท์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Tribute	1074(2)/2547	14 ม.ค. 47	8
บริษัท ทอร์ จูปิเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Jupiter	1059(2)/2547	14 ม.ค. 47	8
บริษัท ทอร์ อลายอันซ์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Alliance	1073(2)/2547	14 ม.ค. 47	8
บริษัท ทอร์ นอติลุส ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Nautilus	1290(2)/2547	17 มี.ค. 47	8
บริษัท ทอร์ วิน ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Wind	1612(2)/2547	18 มิ.ย. 47	8
บริษัท ทอร์ เวฟ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Wave	1613(2)/2547	18 มิ.ย. 47	8
บริษัท ทอร์ ไดนามิค ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Dynamic	1618(2)/2547	18 มิ.ย. 47	8
บริษัท ทอร์ เอนเตอร์ไพรส์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Enterprise	1687(2)/2547	18 มิ.ย. 47	8
บริษัท ทอร์ ฮาร์โมนี่ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Harmony	1609(2)/2547	18 มิ.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 เนรัส 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 อินทิกริตี้ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Integrity	1114(2)/2548	27 ธ.ค. 47	8
บริษัท ทอร์ เอนเดฟเวอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Endeavour	1851(2)/2548	08 ส.ค. 48	8
บริษัท ทอร์ เอนเนอร์ยี ชิปปิ้ง จำกัด	Thor Energy	2074(2)/2548	17 ต.ค. 48	8

สิทธิและผลประโยชน์ที่ได้รับ

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

เงื่อนไขที่สำคัญ

บริษัทต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่สำคัญที่กำหนดไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุนดังนี้

1. จะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จ พร้อมที่จะเปิดดำเนินการได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกิน 30 เดือน นับแต่วันที่ออกบัตรส่งเสริมการลงทุน
2. การหยุดดำเนินกิจการเป็นระยะเวลาเกินกว่า 2 เดือน จะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากสำนักงาน
3. จะต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระเต็มมูลค่าหุ้นแล้วดังนี้คือ

ชื่อบริษัท	ทุนจดทะเบียน	ชื่อบริษัท	ทุนจดทะเบียน
บริษัท ทอร์ เมอร์แชนท์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 20 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ ไทรอัมพ์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 55 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ มารีเนอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 35 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ เน็กซัส ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 75 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ เมอร์คิวรี่ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 60 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ เนปจูน ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 75 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ มาสเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 188 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ ทริบิวท์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 55 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ ออร์คิด ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 47.25 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ จูปิเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 85 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ ไพล็อต ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 80 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ อลายอันซ์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 80 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ จัสมิน ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 70 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ นอติลุส ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 50 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ โลตัส 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 แชมเปี้ยน ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 75 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ เอนเตอร์ไพรส์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 300 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ นาวิเกเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 45 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ ฮาร์โมนี่ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 350 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ ทรานสปอร์ตเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 200 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ ทรานสิท ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 100 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ เทรดเดอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 45 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ เนรัส ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 165 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ แทรเวลเลอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 45 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ เนคตาร์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 210 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ เวนเจอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 75 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ อินทิกริตี้ ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 280 ล้านบาท
บริษัท ทอร์ นอติก้า ชิปปิ้ง จำกัด	ไม่น้อยกว่า 50 ล้านบาท	บริษัท ทอร์ เอนเดฟเวอร์ 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. ต้องมีบุคคลสัญชาติไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน

5. จะต้องดำเนินการตามสาระสำคัญของโครงการที่ได้การส่งเสริมดังนี้คือ

5.1 ชนิดการบริการ : เป็นเรือที่ใช้ขนส่งระหว่างประเทศ

5.2 ขนาดของกิจการ : จะต้องมีเรือเดินทะเลระหว่างประเทศและเป็นเรือแบบเอนกประสงค์ (Multi Purpose)

5.3 จะต้องมีขนาดการลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนไม่น้อยกว่า 1 ล้านบาท

6. จะต้องจัดทำบัญชีรายรับ - รายจ่ายสำหรับกิจการที่ได้รับการส่งเสริมแยกต่างหากจากกิจการส่วนอื่น

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

8. เรือที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทยก่อนเปิดดำเนินการ

ปัจจุบันบริษัทเดินเรือของกลุ่มบริษัทโทรีเซน ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว และได้ดำเนินการให้มีคุณสมบัติครบถ้วน ตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ยกเว้นเรือทอร์ ฮอไรซัน ซึ่งจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติสิงคโปร์

3.1.2 การตลาดและภาวะการแข่งขันธุรกิจเดินเรือ

อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ

ภาพรวมอุตสาหกรรมของเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง

อุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีเป็นตัวเชื่อมที่สำคัญอย่างมากต่อการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าด้วยเรือเดินทะเล เป็นวิธีการขนส่งสินค้าวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปครั้งละมากๆ ที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดและบ่อยครั้งที่การขนส่งสินค้าครั้งละมากๆ นั้นทำได้โดยการขนส่งทางทะเลอย่างเดียว สินค้าที่ขนส่งทางทะเลจำแนกออกเป็น 2 ประเภท คือ สินค้าแห้ง และวัสดุเหลว สินค้าแห้งรวมถึงสินค้าแห้งเทกอง สินค้าบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ และสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ไม่ได้ สินค้าแห้งเทกองจะบรรจุในเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ในขณะที่สินค้าสำหรับบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์จะบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 หรือ 40 ฟุต โดยวางบนเรือสำหรับบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์โดยเฉพาะ สินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ไม่ได้รวมถึงสินค้าแห้งอื่นๆ ที่ไม่สามารถบรรจุในคอนเทนเนอร์ได้ เพราะมีขนาดน้ำหนักหรือมีข้อจำกัดในการขนย้าย เช่น เครื่องมือขนาดใหญ่ เครื่องจักร หรือยานพาหนะขนาดใหญ่ที่ใช้ในอุตสาหกรรม สินค้าเหล่านี้ส่วนใหญ่จะถูกบรรทุกไปในเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปหรือเรือบรรทุกสินค้าเอนกประสงค์ วัสดุเหลวรวมทั้งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นน้ำมัน ก๊าซเหลว เคมีภัณฑ์และสินค้าที่เกี่ยวข้องต่างๆ ทั้งหมดนี้จะบรรทุกในเรือบรรทุกน้ำมัน (tanker vessels) ที่ออกแบบมาเพื่อบรรทุกสินค้าเหล่านี้โดยเฉพาะ

ปริมาณการค้าทางทะเลของโลกปี 2544 และ 2549

สินค้าทั้งหมด	2544 ตัน (ล้าน)	2549 ตัน (ล้าน)	ซีเอจีอาร์[1] ร้อยละ 2544 - 2550	2544 ร้อยละของปริมาณการค้าทางทะเลทั้งหมด	2550 ร้อยละของปริมาณการค้าทางทะเลทั้งหมด
สินค้าทั้งหมด					
สินค้าแห้งเทกอง	3,196	4,500	7.1	50.8	54.3
วัสดุเหลว	3,092	3,782	4.1	49.2	45.7
รวม	**6,288**	**8,282**	**5.7**	**100.0**	**100.0**
สินค้าแห้ง					
สินค้าแห้งเทกอง	**2,142**	**2,771**	5.3	34.1	33.4
สินค้าที่ขนส่งจำนวนมากต่อครั้ง	**1,252**	**1,685**	6.1	19.9	20.4
ถ่านหิน	565	701	4.4	9.0	8.5
แร่เหล็ก	452	722	9.8	7.2	8.7
ธัญพืช	235	262	2.2	3.7	3.2
สินค้าขนส่งจำนวนครั้งละไม่มาก	**890**	**1,086**	4.1	14.2	13.1
สินค้าบรรจุคอนเทนเนอร์	**648**	**1,161**	12.4	10.3	14.0
สินค้าไม่ได้บรรจุคอนเทนเนอร์/สินค้าทั่วไป	**406**	**568**	6.9	6.5	6.9
จำนวนสินค้าแห้งรวม	**3,196**	**4,500**	7.1	100.0	100.0

(1) อัตราการเติบโตต่อปีรวม

ที่มา : Drewry

ในปี 2549 สินค้าทางทะเลสูงถึง 8.3 พันล้านตัน เทียบกับจำนวน 6.3 พันล้านตัน ในปี 2544 ในช่วงเวลานี้ อัตราการเติบโตรวมเฉลี่ยต่อปี (“CAGR”) ในการขนส่งทางทะเล คิดเป็นร้อยละ 5.7 ซึ่งเป็นจำนวนที่สูงขึ้นกว่าจำนวนที่บันทึกไว้ในช่วงปี 2533-2543 มากกว่าเท่าตัว การค้าได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก เนื่องจากการเติบโตขึ้นอย่างมากของเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะในประเทศ จีน อินเดีย และประเทศในแถบเอเชียอื่นๆที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว

อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศในปี 2544 ถึง 2549

(ความเปลี่ยนแปลงเป็นร้อยละเทียบกับปีก่อน)

ปี	2544	2545	2546	2547	2548	2549
เศรษฐกิจโลก	2.4	3.0	4.1	5.3	4.7	5.2
สหรัฐอเมริกา	0.3	1.6	2.7	3.9	3.2	3.3
ยุโรป	1.7	1.1	1.1	2.1	1.6	2.8
ญี่ปุ่น	0.4	-0.3	1.8	2.7	1.9	2.2
จีน	7.5	8.3	10.0	10.1	10.4	10.7
อินเดีย	4.4	4.7	7.4	7.0	8.7	9.2

ที่มา : Drewry

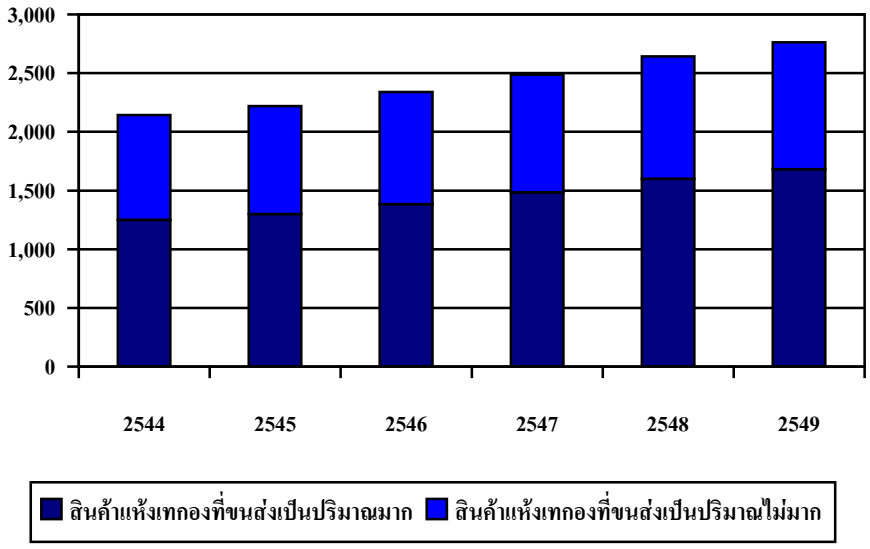
การค้าสินค้าแห้งเทกองทางทะเล

สินค้าแห้งเทกองสามารถนิยามต่อไปได้อีกว่า คือสินค้าแห้งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณมากในแต่ละเที่ยว (major bulks) และสินค้าแห้งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยว (minor bulks) ซึ่งทั้งหมดนี้จะบรรทุกโดยเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง สินค้าแห้งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณมากในแต่ละเที่ยว ได้แก่ แร่เหล็ก ถ่านหิน และธัญพืช (รวมถึงข้าวสาลี ธัญพืชหยาบ และถั่วเหลือง) สินค้าแห้งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยว ได้แก่ ผลิตภัณฑ์เกษตร ผลิตภัณฑ์จากแร่ (รวมทั้งสินแร่โลหะ) ซีเมนต์ ผลิตภัณฑ์จากป่าไม้ และผลิตภัณฑ์โลหะต่างๆ

ในช่วงปี 2523-2533 และช่วงปี 2533-2543 การเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยประจำปีของการค้าสินค้าแห้งเทกองเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 2.5 เพียงเล็กน้อยต่อปี อย่างไรก็ตาม ในช่วงปี 2544 ถึง ปี 2549 การค้าสินค้าแห้งเทกองทางทะเลเพิ่มขึ้นจาก 2.1 พันล้านตัน เป็น 2.8 พันล้านตัน คิดเป็นอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยรวม (“CAGR”) เท่ากับร้อยละ 5.3 ทำให้อุปสงค์ของการใช้เรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองเพิ่มขึ้นอย่างมาก แผนภูมิต่อไปนี้แสดงการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ในการค้าทางทะเลของสินค้าแห้งเทกองที่ขนส่งเป็นประมาณมากและปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยว ตั้งแต่ ปี 2544 ถึง 2549

การพัฒนาของการค้าสินค้าแห้งเทกอง

(ล้านตัน)



ที่มา : Drewry

สินค้าแห้งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณมากในแต่ละเที่ยว คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 60.9 ของการค้าสินค้าแห้งเทกองทางทะเลทั้งหมดในปี 2549 ในจำนวนนี้ ผลิตภัณฑ์จากแร่เหล็กและถ่านหินเติบโตเร็วที่สุด โดยมีอัตราการเติบโตรวมเฉลี่ยต่อปี (“CAGR”) เท่ากับ ร้อยละ 9.8 และ ร้อยละ 4.4 ในปี 2544 และ 2549 ตามลำดับ

ปริมาณการค้าสินค้าแห้งเทกองทางทะเลตั้งแต่ ปี 2544 ถึง 2549

(ล้านตัน)

	2544	2545	2546	2547	2548	2549	อัตราการเติบโตรวมปี 2544/2549 ร้อยละ
ถ่านหิน	565	570	619	650	675	701	4.4
แร่เหล็ก	452	484	524	587	660	722	9.8
ธัญพืช	235	245	240	248	253	262	2.2
สินค้าแห้งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยว	890	920	957	1,025	1,049	1,086	4.1
รวม	**2,142**	**2,219**	**2,340**	**2,510**	**2,637**	**2,771**	**5.3**
เปลี่ยนแปลงต่อปี	**1.6%**	**3.6%**	**5.5%**	**7.3%**	**5.1%**	**5.1%**	

ที่มา : Drewry

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างต่างๆ ของรูปแบบทางการค้า อุปสงค์ต้นไม้ล์ของสินแร่เหล็ก และถ่านหินเติบโตในอัตราที่เร็วกว่าการค้า ดังจะเห็นได้จากตัวเลขในตารางดังต่อไปนี้

อุปสงค์ของสินค้าแห้งเทกอง[1] 2544 ถึง 2549

(พันล้านตัน-ไมล์)

	2544	2545	2546	2547	2548	2549	อัตราการเติบโตโดยรวม ปี 2544/2549 ร้อยละ
ถ่านหิน	2,532	2,531	2,852	3,319	3,565	3,716	8.0
แร่เหล็ก	2,580	2,741	3,050	3,463	3,905	4,259	10.5
ธัญพืช	1,319	1,218	1,251	1,277	1,301	1,347	0.4
สินค้าแห้งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยว	3,292	3,481	3,610	3,919	4,021	4,257	5.3
รวม	**9,723**	**9,971**	**10,763**	**11,978**	**12,792**	**13,579**	**6.9**

(1) ไม่รวมเรือที่มีขนาดระวางบรรทุกต่ำกว่า 10,000 เดทเวทตัน

ที่มา : Drewry

ในอดีตที่ผ่านมามีเพียงบางประเทศเท่านั้น ที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนการค้าสินค้าแห้งเทกอง ในช่วงปี 2533 – 2543 ประเทศญี่ปุ่นเป็นพลังขับเคลื่อนทางการค้าที่สำคัญของธุรกิจนี้ เมื่อการผลิตในทางอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นกระตุ้นการนำเข้าสินค้าแบบเทกอง เมื่อไม่กี่ปีที่ผ่านมานี้ ประเทศจีน และตามด้วยอินเดีย ได้กลายมาเป็นพลังขับเคลื่อนที่สำคัญในการเพิ่มการค้าสินค้าแห้งเทกองทางทะเล

ในระดับโลกการผลิตและการใช้เหล็กของประเทศจีน กลายเป็นตัวผลักดันที่สำคัญที่ทำให้การค้าสินค้าแห้งเทกองนั้นเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งได้รับแรงสนับสนุนอย่างเต็มที่มาจากการค้าสินแร่เหล็ก

การผลิตเหล็กดิบของโลก

(ล้านตัน)

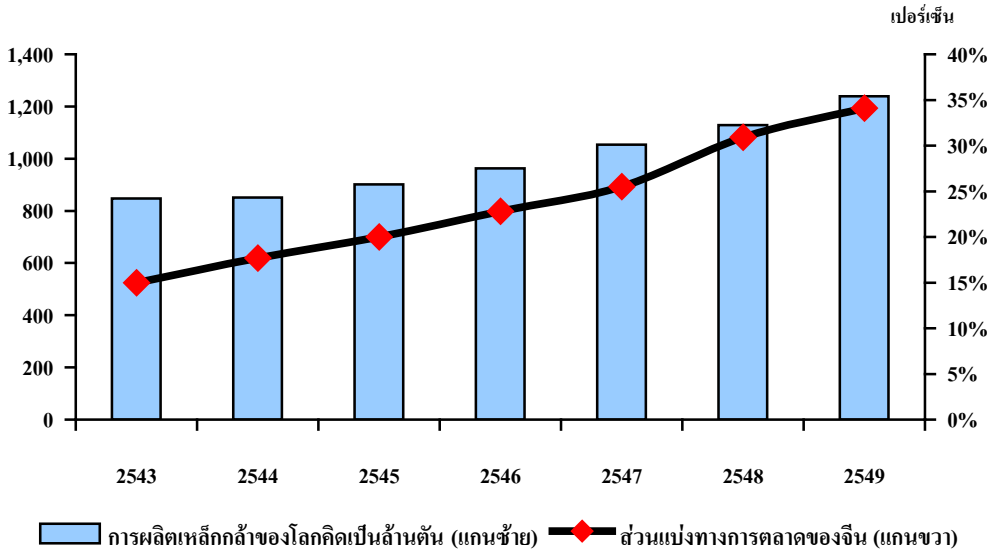
	อียู-15	สหรัฐ	ญี่ปุ่น	จีน	เกาหลีใต้	ไต้หวัน	อินเดีย	รวมที่สำคัญ	อื่นๆ	รวม
2544	**158.5**	**90.1**	**102.9**	**150.9**	**43.9**	**17.2**	**27.3**	**590.8**	**260.0**	**850.8**
2545	**158.1**	**91.6**	**107.7**	**179.7**	**45.4**	**18.3**	**28.8**	**629.6**	**272.3**	**901.9**
2546	**159.5**	**90.9**	**110.5**	**219.3**	**46.3**	**19.1**	**31.8**	**677.4**	**285.9**	**963.3**
2547	**169.7**	**98.6**	**112.7**	**269.3**	**47.5**	**19.5**	**32.6**	**749.9**	**304.2**	**1,054.4**
2548	**164.2**	**93.8**	**112.5**	**349.3**	**47.7**	**18.5**	**38.1**	**824.1**	**305.1**	**1,129.2**
2549 (p) (ชั่วคราว)	**173.5**	**98.5**	**116.2**	**422.1**	**48.4**	**20.2**	**42.8**	**921.7**	**317.8**	**1,239.5**
เปลี่ยนแปลงร้อยละ จาก 2544-2549	**9.5**	**9.3**	**12.9**	**179.7**	**10.3**	**17.4**	**56.8**	**56.0**	**22.2**	**45.7**

(p) คือ (ชั่วคราว)

ที่มา : Drewry

การผลิตเหล็กกล้าของจีน จากที่เคยผลิตได้ประมาณ 220 ล้านตัน ในปี 2546 เพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 270 ล้านตัน ในปี 2547 (เพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 22.7 ต่อปี) และประมาณ 350 ล้านตันในปี 2548 (เพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 29.6 ล้านตันต่อปี) ในปี 2549 คาดว่าการผลิตเหล็กดิบจะเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 20.9 ทำให้ผลผลิตทั้งหมดจะอยู่ที่ประมาณ 422 ล้านตัน ปัจจัยนี้แทบจะเป็นเหตุผลเดียวที่ทำให้มีการเพิ่มอย่างรวดเร็วของตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกอง

การผลิตเหล็กของโลกและส่วนแบ่งทางการตลาดของจีน

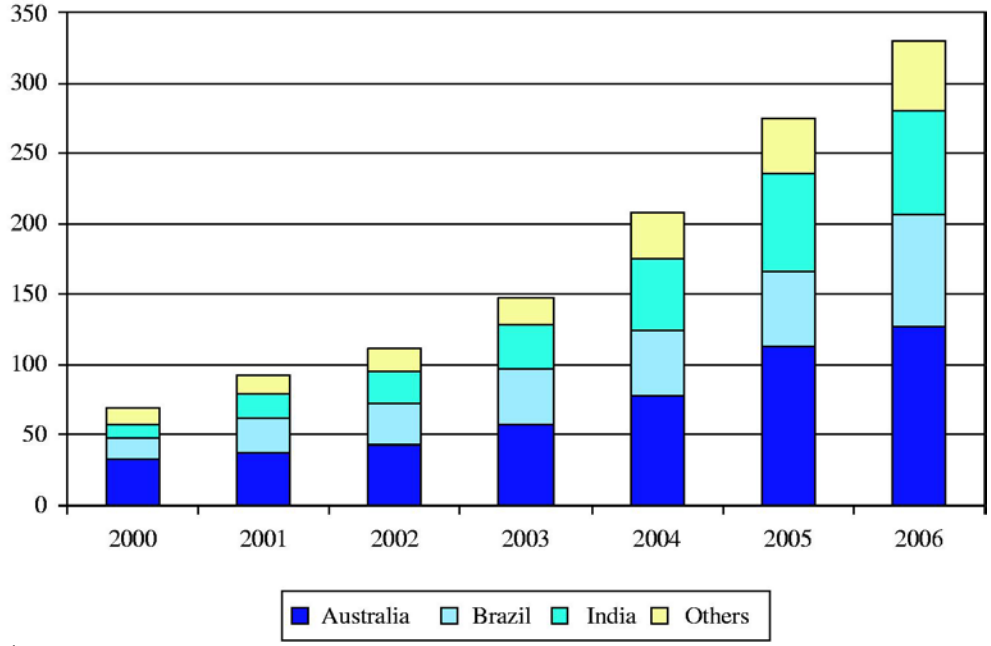


ที่มา : Drewry

ในช่วงห้าปีที่ผ่านมา การผลิตเหล็กกล้าของจีนเติบโตขึ้นในอัตราเฉลี่ยต่อปีที่ร้อยละ 22.8 เทียบกับการเพิ่มการผลิตของโลกเฉลี่ยร้อยละ 7.8 ต่อปี จากการเติบโตของการผลิตเหล็กกล้า เป็นผลให้การนำเข้าแร่เหล็กของจีนเติบโตอย่างมากตามไปด้วย

การนำเข้าแร่เหล็กของจีนจากประเทศต่างๆ

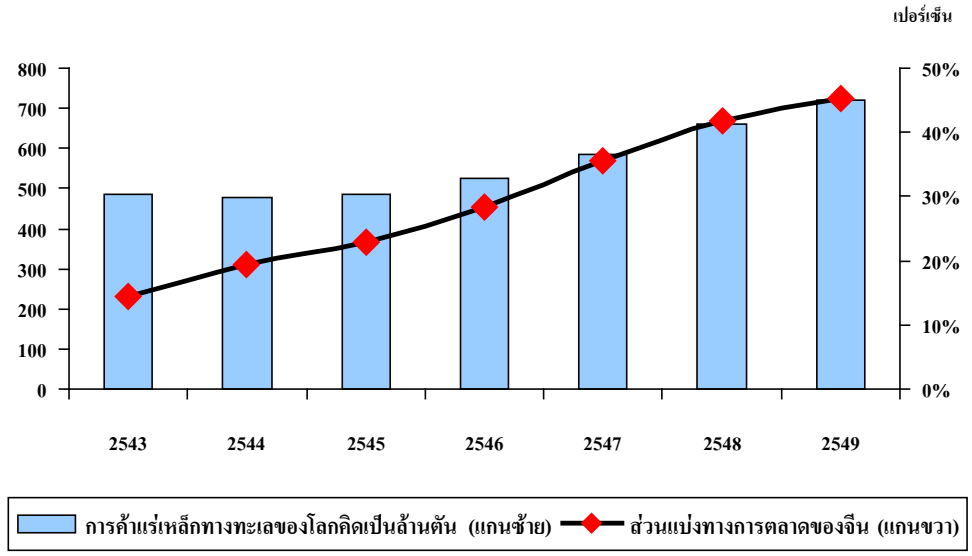
(ล้านตัน)



ที่มา : Drewry

การนำเข้าแร่เหล็กของจีนในปี 2549 เท่ากับ 327.0 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.0 จากปี 2548 ซึ่งมีจำนวนเท่ากับ 275.0 ล้านตัน ทำให้อัตราการเติบโตรวมเฉลี่ยต่อปีเพิ่มเป็นร้อยละ 23.0 ตั้งแต่ปี 2544 จีนมีอุปสงค์ของการนำเข้าแร่เหล็กอย่างมาก ซึ่งปกติแล้วจะนำเข้ามาจากออสเตรเลีย บราซิล อินเดีย แอฟริกาใต้ และเปรู ตั้งแต่ปี 2543 ส่วนแบ่งทางการตลาดของออสเตรเลียและแอฟริกาใต้ลดลง โดยที่ส่วนแบ่งทางการตลาดของอินเดียและบราซิลเพิ่มขึ้นมาแทนที่ การเปลี่ยนแปลงนี้ เกิดจากการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของปริมาณตันไมล์ที่เพิ่มขึ้นของแร่เหล็กเทียบกับตลาดสินค้าแห้งเทกองทั้งหมด ซึ่งเป็นปัจจัยที่เอื้อประโยชน์ให้กับเรือที่ขนาดใหญ่ในกองเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง

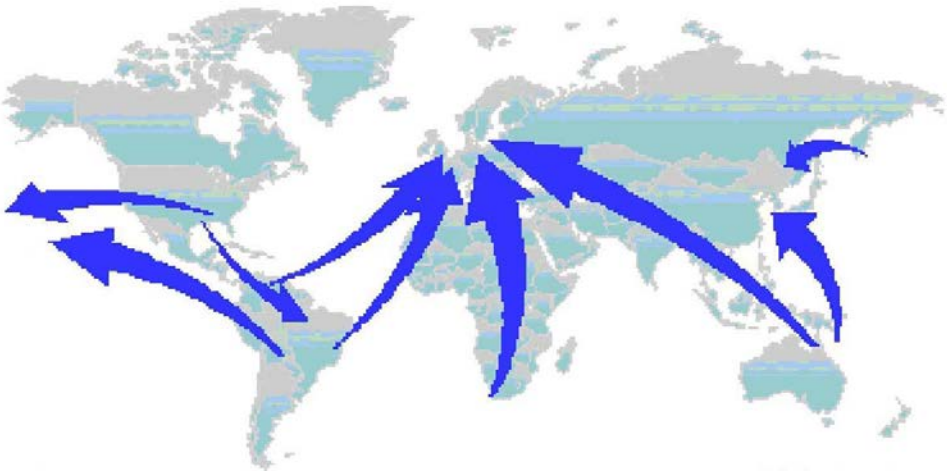
การค้าแร่เหล็กทางทะเลของโลกและส่วนแบ่งทางการตลาดของจีน



ที่มา : Drewry

มีเส้นทางการค้าหลักบางเส้นทางสำหรับสินค้าแห้งเทกอง ที่ขนส่งเป็นปริมาณมากในแต่ละเที่ยว ส่วนใหญ่ถ่านหินจะมีการขนส่งจากออสเตรเลียและแคนาดาไปยังภูมิภาคตะวันออกไกลและยุโรป ในขณะที่ส่วนใหญ่แล้วแร่เหล็กจะถูกขนส่งจากออสเตรเลียและบราซิลไปยังประเทศจีน ญี่ปุ่นและยุโรป ส่วนใหญ่ธัญพืช จะถูกขนส่งจากอ่าวสหรัฐอเมริกา บราซิล หรือ อาร์เจนตินา ไปยังยุโรป และตะวันออกไกล

เส้นทางการขนส่งสินค้าแห้งแบบเทกองทางทะเลที่สำคัญ



เส้นทางการขนส่งถ่านหิน

ออสเตรเลีย - ญี่ปุ่น
ออสเตรเลีย - ยุโรปตะวันตก
แอฟริกาใต้ - ยุโรปตะวันตก
จีน - เกาหลีใต้
โคลัมเบีย —ยุโรปตะวันตก
จีน —ญี่ปุ่น

เส้นทางการขนส่งธัญพืช

อ่าวสหรัฐ —อเมริกาใต้
อ่าวสหรัฐ —ญี่ปุ่น
อ่าวสหรัฐ —เอเชีย
อาร์เจนตินา —บราซิล

เส้นทางการส่งแร่เหล็ก

ออสเตรเลีย —ญี่ปุ่น
ออสเตรเลีย —จีน
บราซิล —จีน
บราซิล —ยุโรปตะวันตก

ที่มา : Drewry

ในขณะที่ภาพทางด้านบนแสดงเส้นทางการค้าสินค้าแห้งเทกองที่สำคัญในปัจจุบัน เป็นสิ่งสำคัญที่ต้องคำนึงถึงว่าการค้าทางทะเลเปลี่ยนแปลงไปตามเวลา ยกตัวอย่างเช่น จีนเคยเป็นประเทศผู้ส่งออกถ่านหินในตลาดโลกขนาดใหญ่ แต่เมื่อไม่นานมานี้มีการเปลี่ยนแปลงกลายเป็นประเทศนำเข้าถ่านหินในอัตราที่สูงขึ้นเรื่อยๆ เส้นทาง และโอกาสทางการค้าใหม่ๆ มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาตลอดเวลาในตลาดนี้

เรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง เป็นปัจจัยที่มีความผันผวนมากที่สุดในกองเรือโลกในแง่ที่ว่าเรือสินค้าส่วนใหญ่แทบจะไม่ได้เดินเส้นทางไปกลับเท่านั้น และมักจะเดินทางไปเส้นทางไปยังแห่งอื่นๆ ก่อนจะกลับมายังจุดเริ่มต้น ดังนั้นระยะทางของเส้นทางการค้าจึงมีความสำคัญมากขึ้นในด้านความสมดุลของอุปสงค์ของการใช้เรือ และการเพิ่มการขนส่งทางเรือระยะยาวทำให้มีผลกระทบมากขึ้นต่ออุปสงค์ของการใช้เรือโดยรวม

อุปสงค์ของระวางบรรทุกของเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ยังได้รับผลกระทบจากประสิทธิภาพการดำเนินงานของกองเรือโลก ในไม่กี่ปีที่ผ่านมาการเจริญเติบโตของการค้านำไปสู่ความแออัดของท่าเรือทำให้เรือหลายลำต้องจอดรอนอกท่าเรือ เพื่อขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงเรือเนื่องจากอุปทานที่จำกัดของท่าเทียบเรือในท่าเรือที่สำคัญ สิ่งนี้เป็นปัจจัยอีกประการหนึ่งที่ทำให้เกิดภาวะตึงตัวในตลาด โดยเฉพาะในเรือที่มีขนาดใหญ่ เช่น เรือ Panamax และ Capesize ซึ่งยังประสบปัญหาความล่าช้าหลายครั้งที่ท่าเรือสำคัญในสถานที่อย่างเช่น ออสเตรเลีย และบราซิล

อุปทานของเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง

ในตอนแรกนั้นเรือบรรทุกสินค้าเทกองได้รับการพัฒนามา เพื่อขนส่งสินค้าแห้งเทกองที่ถูกส่งครั้งละจำนวนมากและไม่จำเป็นต้องขนส่งในรูปแบบที่มีการบรรจุหีบห่อ ข้อได้เปรียบของการขนส่งสินค้าแบบเทกองคือสามารถลดต้นทุนในการบรรจุหีบห่อ และการขนสินค้าขึ้นลงเรือสามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ณ ปัจจุบันกองเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองของโลกนี้จำแนกออกเป็น 4 ประเภท ตามขนาดระวางบรรทุกสินค้า ได้แก่

Capesize : เรือที่มีระวางบรรทุกมากกว่า 100,000 เดทเวทตัน โดยปกติแล้วเรือประเภทนี้จะใช้บรรทุกสินค้าประเภทแร่เหล็กและถ่านหินในเส้นทางระยะไกล และการที่เรือมีขนาดใหญ่ทำให้มีท่าเรือไม่กี่แห่งในโลกสามารถรองรับการเทียบท่าได้

Panamax : เรือที่มีระวางบรรทุกระหว่าง 60,000 ถึง 100,000 เดทเวทตัน เรือประเภทนี้ได้รับการออกแบบมาเพื่อให้สามารถแล่นผ่านช่องแคบปานามาได้ (ดังนั้นจึงเรียกว่า “Panamax” เรือประเภทที่ใหญ่

ที่สุดที่สามารถแล่นผ่านคลองปานามา) ทำให้เรือมีความคล่องแคล่วมากกว่าเรือประเภท Capesize เรือประเภทนี้ใช้บรรทุกถ่านหิน ธัญพืช และสินแร่ แม้จะเป็นจำนวนน้อย เช่น โบไซท์/อลูมินา และหินฟอสเฟต เนื่องจากจำนวนเรือประเภท Capesize ที่ให้บริการลดลง จึงมีการใช้เรือ Panamax ในการขนส่งสินค้าเหล็กด้วย

Handymax/Supramax : เรือที่มีระวางบรรทุกระหว่าง 30,000 ถึง 60,000 เดทเวทตัน เรือบรรทุกประเภทนี้ขนส่งอยู่ในเส้นทางกระจายทางภูมิศาสตร์ทั่วโลก โดยบรรทุกสินค้าประเภทธัญพืชและสินค้าแห้งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยวเป็นหลัก ประเภทของเรือตามมาตรฐานมักจะต่อขึ้นพร้อมด้วยอุปกรณ์ที่ใช้ยกสินค้าขึ้นและลงเรือ ขนาด 25 ถึง 30 ตัน ซึ่งทำให้เรือสามารถขนถ่ายสินค้าในที่กรณีที่ต้องใช้อุปกรณ์ช่วยในการขนถ่ายสินค้าแห้งเทกอง (โดยเฉพาะแร่ที่ใช้ในอุตสาหกรรม) และเพื่อทำการขนส่งสินค้าในประเทศและท่าเรือและที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกจำกัด เรือประเภทเหล่านี้ทำให้มีความคล่องตัวทางการค้า ดังนั้นจึงสามารถนำมาใช้ในการขนส่งสินค้าแบบเทกองหลายประเภทและการค้าสินค้าเทกองประเภทใหม่ๆ

Handysize : เรือที่มีระวางบรรทุกระหว่าง 10,000 ถึง 30,000 เดทเวทตัน ซึ่งส่วนใหญ่จะขนส่งสินค้าแห้งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยวเป็นหลัก เรือประเภทนี้ใช้ในเส้นทางการค้าระดับภูมิภาคมากขึ้นเรื่อยๆ และสามารถเป็นเรือส่งต่อสินค้าให้เรือที่ใหญ่กว่าด้วย เรือประเภท Handysize มีขนาดพอเหมาะกับท่าเรือขนาดเล็กที่มีข้อจำกัดทางด้านขนาด อุปกรณ์ที่ใช้ยกสินค้าขึ้นและลงเรือนั้นช่วยให้เรือสามารถให้บริการในท่าเรือที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกจำกัดสำหรับการขนถ่ายสินค้าขึ้นลง

ในเดือนตุลาคม ปี 2550 กองเรือสินค้าบรรทุกสินค้าแห้งแบบเทกองของโลกประกอบไปด้วยเรือทั้งหมด 6,685 ลำ ระวางบรรทุกรวมเท่ากับ 388.2 ล้านเดทเวทตัน ตารางข้างล่างนี้แสดงกองเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองแยกประเภทตามขนาดระวาง ณ เดือนตุลาคม 2550 อายุเฉลี่ยของเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ณ เดือนตุลาคม 2550 คือ 15.5 ปี

กองเรือบรรทุกสินค้าแห้งแบบเทกอง เดือนตุลาคม 2550

ขนาด ประเภท	เดทเวทตัน	จำนวนเรือ	ร้อยละของกองเรือรวม	ระวางบรรทุกรวม (ล้านเดทเวทตัน)	ร้อยละของกองเรือ (เดทเวทตัน)
Capesize	100,000+	751	11.2	128.1	33.0
Panamax	60,000-99,999	1,471	22.0	107.5	27.7
Handymax	30,000-59,999	2,517	37.7	108.6	28.0
Handysize	10,000-29,999	1,946	29.1	44.0	11.3
รวม		**6,685**	**100.0%**	**388.2**	**100.0%**

ที่มา : Drewry

ถึงแม้ว่ากองเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองของโลกจะได้รับการพัฒนาให้มีขนาดใหญ่ขึ้น เพื่อตอบสนองกับการเพิ่มขึ้นของการค้าทางทะเลและอุปสงค์ของเรือ อุปทานของอัตราเติบโตโดยเฉลี่ยโดยรวมต่อปี หรือ CAGR ในช่วงปี 2544 ถึง 2549 ตามหน่วยเดทเวทตัน คิดเป็นอัตราร้อยละ 4.6 เมื่อเทียบกับการใช้ตันไมล์ที่เพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 6.9 และช่วยอธิบายว่าทำไมตลาดการขนส่งทางทะเลจึงตึงตัวและอัตราค่าระวางของสินค้าแห้งเทกองจึงสูงขึ้น

การสั่งเรือต่อใหม่มีเข้ามาอย่างสม่ำเสมอ และความสัมพันธ์ระหว่างรายการการสั่งซื้อรวมและจำนวนกองเรือที่มีอยู่เป็นแนวทางแสดงให้เห็นระดับในอนาคตของอุปทาน ณ วันที่ 30 ตุลาคม 2550 รายการการสั่งซื้อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองของโลกมีจำนวน 186.5 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 48.0 ของกองเรือสินค้าแห้งเทกองในปัจจุบัน ในบางกรณีการส่งมอบตามรายการสั่งซื้อนี้ยืดไปถึงปี พ.ศ. 2555

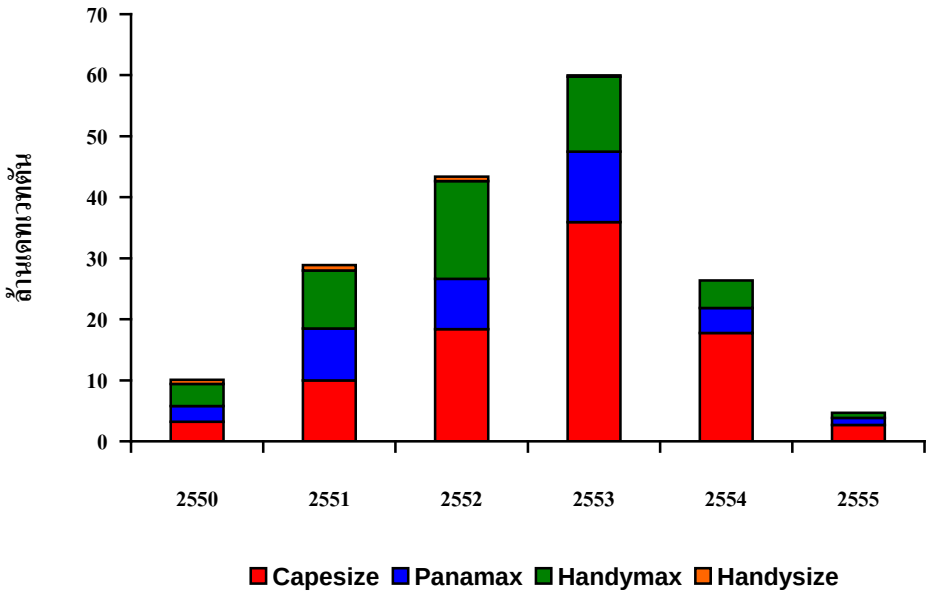
การสั่งซื้อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองที่สั่งต่อใหม่ เดือนตุลาคม 2550

ขนาด ประเภท	เดทเวทตัน	จำนวนเรือ	ร้อยละของ กองเรือรวม	ระวางบรรทุกรวม (ล้านเดทเวทตัน)	ร้อยละของกองเรือ (เดทเวทตัน)
Capesize	100,000+	501	66.7	92.8	72.4
Panamax	60,000-99,999	500	34.0	40.5	37.7
Handymax	30,000-59,999	1,065	42.3	50.5	46.5
Handysize	10,000-29,999	119	6.2	2.6	5.7
รวม		**2,185**	**32.7%**	**186.5**	**48.0%**

ที่มา : Drewry

การสั่งซื้อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองที่สั่งต่อใหม่ เดือนตุลาคม 2550

(ตามปีที่กำหนดการส่งมอบ)



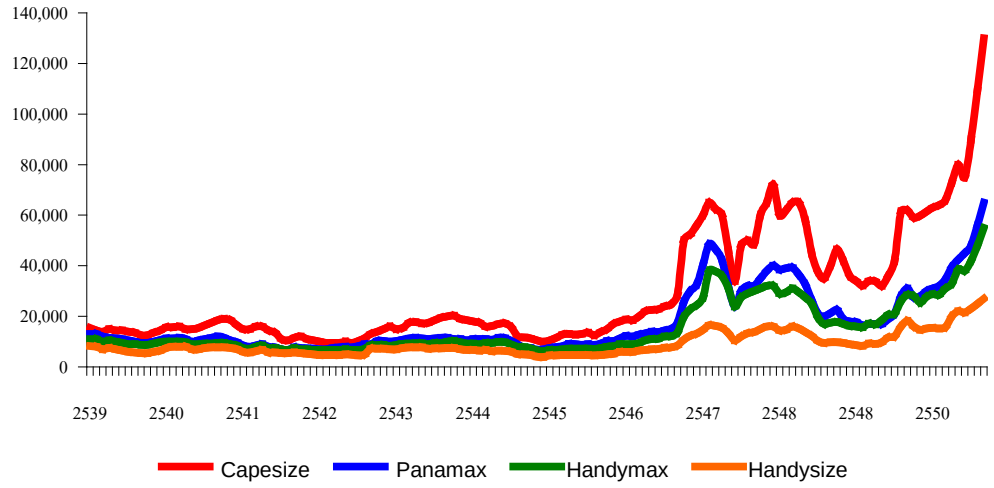
ตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลและอัตราค่าเช่าเรือ

อัตราค่าเช่าเรือของเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองถูกกำหนดโดยความสมดุลของอุปสงค์ และอุปทานของเรือบรรทุก แม้ว่าจะเป็นจริงที่ว่าความรู้สึกของตลาดอาจมีส่วนในการกำหนดแนวโน้มอัตราระยะสั้น

อัตราการเช่าเรือยังผันผวนตามขนาดของเรือ อย่างเช่นปริมาตรและรูปแบบการค้าของวัตถุดิบไม่กี่ชนิด (สินค้าแห้งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณมากในแต่ละเที่ยว) จะมีผลต่อความต้องการของเรือบรรทุกที่มีขนาดใหญ่กว่า เพราะอุปสงค์ในการใช้เรือบรรทุกแห้งเทกองขนาดที่ใหญ่กว่าได้รับผลกระทบจากปริมาณและรูปแบบการค้าของจำนวนสินค้าวัตถุดิบไม่กี่ตัว อัตราค่าเช่าเรือ (และมูลค่าของเรือ) ของเรือบรรทุกที่ใหญ่ขึ้นมักจะผันผวนได้มากกว่า ในทางกลับกัน การค้าวัตถุดิบหลายชนิด (สินค้าแห้งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยว) เป็นตัวผลักดันอุปสงค์ของเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองขนาดที่เล็กกว่า ดังนั้นอัตราค่าเช่าเรือและมูลค่าของเรือสำหรับเรือเหล่านั้นจึงมีความผันผวนน้อยกว่า

อัตราเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา 1 ปี

(ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน)



1 อัตราสำหรับเรืออายุ 1-5 ปี ยกเว้นเรือ Handysize ที่มีอายุ 10 - 15 ปี*

ที่มา : Drewry

ในตลาดการเช่าเรือเหมาลำแบบเป็นระเวลา อัตราแตกต่างกันตามระยะเวลาเช่าเหมาและปัจจัยเฉพาะต่างๆ ของเรือบรรทุกอย่างเช่นอายุ ความเร็ว และการเผาผลาญเชื้อเพลิง ในตลาดเรือเช่าเหมาแบบเป็นเที่ยว อัตราจะถูกกำหนดจากขนาดของสินค้าบรรทุก วัตถุดิบ เวลาที่ถึงท่า และค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง รวมทั้งภูมิภาคที่มีการส่งมอบและการส่งมอบอีกครั้ง

ปัจจัยหลักที่ทำให้อัตราค่าระวางของเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตั้งแต่ ปี 2547 คือความต้องการใช้เรือสูง เนื่องจากการนำเข้าวัตถุดิบของประเทศจีนและประเทศในเอเชียอื่นที่มีความต้องการเพิ่มมากขึ้น

เรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง อัตราการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา 1 ปี

(ระยะเวลาโดยเฉลี่ย –ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน)

ขนาด ประเภท	Handysize	Handymax	Panamax	Capesize
เดทเวทตัน	26-28,000 10 - 15 ปี	50-55,000 1 - 5 ปี	70-75,000 1 - 5 ปี	170,000+ 1 - 5 ปี
2544	5,629	8,472	9,543	14,431
2545	4,829	7,442	9,102	13,608
2546	8,289	13,736	17,781	30,021
2547	14,413	31,313	36,708	55,917
2548	12,021	23,038	27,854	49,333
2549	12,558	21,800	22,475	45,646
2550*	21,600	40,475	47,275	90,550
ตุลาคม 2550	30,500	62,000	79,000	155,000

** เฉลี่ยของปีจนถึงปัจจุบัน*

ที่มา : Drewry

ตารางข้างบนแสดงให้เห็นการเพิ่มขึ้นอย่างมากของอัตราการเช่าของเรือ Handysize และ Handymax และ เรือ Capesize สะท้อนให้เห็นความต้องการที่เพิ่มสูงขึ้นจากเศรษฐกิจในเอเชีย

ราคาเรือ

ราคาเรือสั่งต่อใหม่

ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองสั่งต่อใหม่สูงขึ้นมากตั้งแต่ ปี 2546 เนื่องจากภาวะตึงตัวของความสามารถในการผลิตของอู่ต่อเรือ การสั่งซื้อที่เพิ่มขึ้น และอัตราค่าเช่าเรือที่สูงขึ้น มีการประมาณการว่าราคาของเรือบรรทุกแห้งเทกองสั่งต่อใหม่เพิ่มขึ้นเป็นเท่าตัวจากเดือนมกราคม 2545 ถึง เดือนตุลาคม ปี 2550

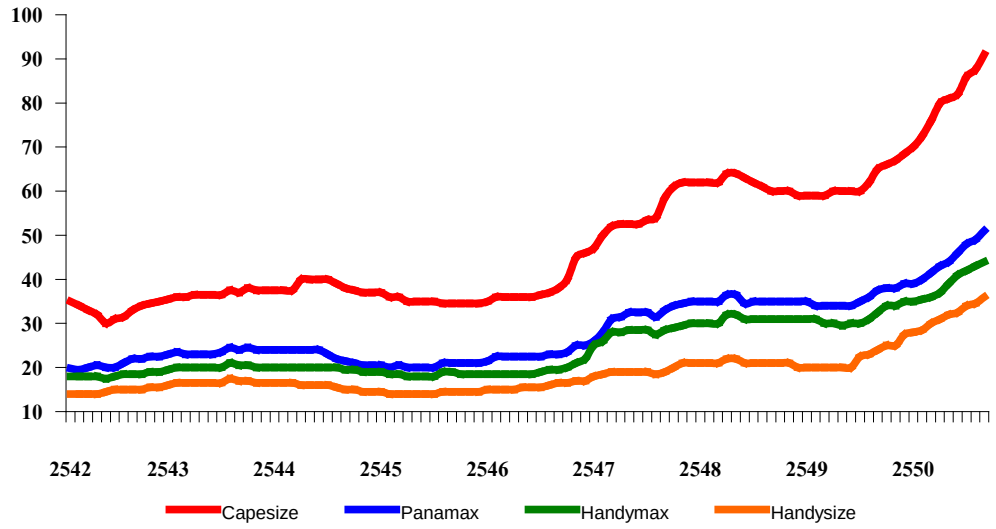
ราคาเรือมือสอง

ในตลาดเรือมือสอง ราคาของเรือสั่งต่อใหม่ที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็วและและความแข็งแกร่งของตลาดค่าระวางสินค้ายังมีผลต่อราคาทำให้ราคาพุ่งอย่างรวดเร็วในปี 2547 ก่อนที่จะตกลงในช่วงแรกของปี 2549 และขึ้นไปอีกครั้งในช่วงปลายปี ในปี 2550 ราคายังคงสูงอยู่ หลายครั้งที่ราคาขึ้นไปที่สร้างสถิติสูงสุดใหม่ๆ และราคาเรือบางชนิดสูงกว่าเรือต่อใหม่โดยเฉพาะเรือที่ยังมีอายุน้อย

ดังนั้น ในปี 2548 และอีกครั้งในขณะนี้ ในปี 2550 อุปสงค์ของเรือสมัยใหม่มีผลทำให้ราคาของเรือเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองมือสองประเภท Handysize, Handymax, Panamax และ Capesize บางลำที่มีอายุประมาณ 5 ปี มักจะสูงกว่าเทียบกับราคาของเรือที่สั่งต่อใหม่ที่มีขนาดใกล้เคียงกัน

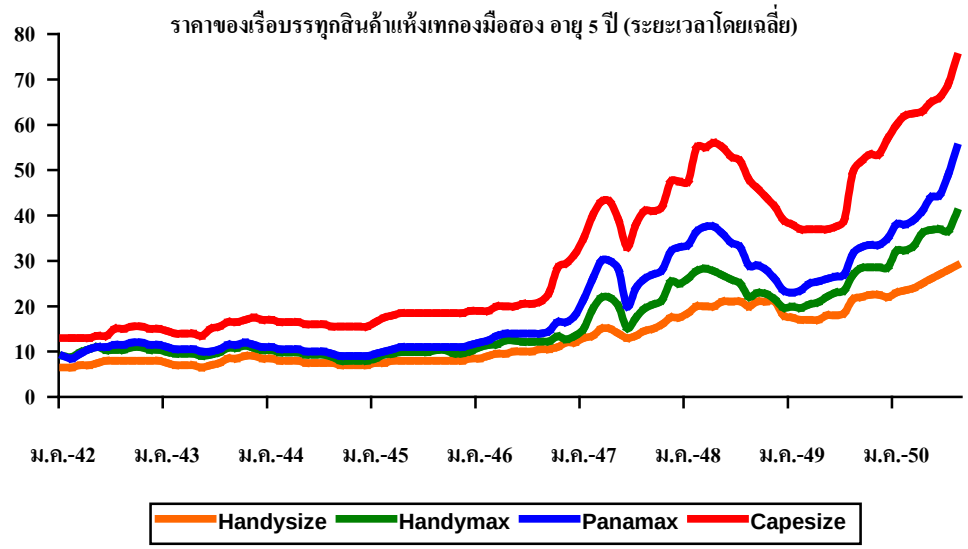
ราคาของเรือบรรทุกสินค้าเทกองสั่งต่อใหม่ ปี 2542 ถึง 2550

(ล้านเหรียญสหรัฐ)



ที่มา: Drewry

ราคาของเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองมือสอง ปี 2542 ถึง 2550



ที่มา: Drewry

3.2 การประกอบธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง

3.2.1 ลักษณะธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง

ตาราง xxx : บริษัทย่อยที่สำคัญของเมอร์เมด

- บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเซส จำกัด (“MOS”) ให้บริการงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำโดยมีเรือที่ใช้สนับสนุนงานดังกล่าว ที่พร้อมด้วยนักประดาน้ำและเครื่องตรวจสอบใต้น้ำ
- บริษัท เมอร์เมด ดริลลิ่งค์ จำกัด (MDL) ให้บริการเรือขุดเจาะเพื่อใช้ในการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ นอกชายฝั่ง

บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน) (“เมอร์เมด”) เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2525 บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ได้เข้าเป็นผู้ถือหุ้นของเมอร์เมด ในปี 2538 และ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 บริษัทฯ ถือหุ้นในเมอร์เมดร้อยละ 78.09 โดยหุ้นจำนวนร้อยละ 50.00 ถือโดยบริษัทฯ โดยตรงและ อีกร้อยละ 28.09 ถือผ่านบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 100 คือบริษัท โทรีเซน ชาเตอร์ริ่ง (เอชเค) จำกัด เมอร์เมดรับผิดชอบในการเป็นผู้ให้บริการนอกชายฝั่งของบริษัทฯ โดยให้บริการในอุตสาหกรรมขุดเจาะน้ำมันและก๊าซนอกชายฝั่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะบริเวณน้ำตื้นนอกฝั่งประเทศไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย และเวียดนาม เมอร์เมดมีที่ทำการที่จังหวัดชลบุรี ประเทศไทย และมีฐานปฏิบัติงานสนับสนุนงานบนฝั่งในกัวลาลัมเปอร์ มาเลเซีย สงขลา ประเทศไทย และ จากาตาร์ ประเทศอินโดนีเซีย เพื่อสนับสนุนการขยายกิจการไปในส่วนของภูมิภาค ในที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นที่จัดขึ้นเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2550 ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้รับทราบมติของคณะกรรมการบริษัทฯ ในการอนุมัติให้เมอร์เมดออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อขายให้ประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก (IPO) และเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 เมอร์เมดได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศสิงคโปร์ (“SGX”) และได้เงินจากการซื้อขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าวเป็นเงินจำนวน 246 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ เนื่องจากบริษัทฯไม่ได้เข้าไปซื้อหุ้นออกใหม่ดังกล่าว สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในเมอร์เมดจึงลดลงเหลือร้อยละ 55.29

เมอร์เมดถือเป็นบริษัทลำดับต้นๆ บริษัทหนึ่ง ที่ให้บริการขุดเจาะนอกชายฝั่งในประเทศไทย และได้กลายเป็นหนึ่งในจำนวนไม่กี่บริษัทที่เป็นผู้ให้บริการดังกล่าวแบบครบวงจรในเอเชีย การที่มีฐานธุรกิจในประเทศไทย ช่วยให้เมอร์เมดสามารถรักษาความได้เปรียบจากต้นทุนที่ต่ำ เมื่อเทียบกับคู่แข่งในประเทศเพื่อนบ้าน เมอร์เมดดำเนินธุรกิจหลักสองประเภท คือการให้บริการขุดเจาะนอกชายฝั่ง และบริการงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ

บริษัท เมอร์เมด ดริลลิ่งค์ จำกัด (“MDL”) เป็นบริษัทย่อยของเมอร์เมด โดยเมอร์เมดถือหุ้นอยู่ร้อยละ 95 MDL ปฏิบัติการโดยใช้เรือขุดเจาะ 2 ลำ และให้บริการการขุดเจาะที่เกี่ยวข้องในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เรือขุดเจาะของ MDL ถูกออกแบบให้ใช้ในที่น้ำลึกถึง 100 เมตรและมีความสามารถในการขุดเจาะ 24 ชั่วโมง ต่อวัน โดยสามารถเจาะไปถึงความลึกที่ 6,100 ฟุตสำหรับเรือขุดเจาะเอ็มอาร์ที-1

และ 5,900 ฟุต สำหรับ เอ็มอาร์ที-2 เรือขุดเจาะสามารถจอดที่ความลึกถึง 6,500 ฟุตโดยใช้การทอดสมอจอดเรือที่เตรียมไว้

บริษัทฯ ให้บริการงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำผ่านบริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเซส จำกัด ("MOS") ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของเมอร์เมด โดยเมอร์เมดถือหุ้นอยู่ร้อยละ 100 MOS มีกองเรือที่ให้บริการ 4 ลำ และเรือที่เช่ามาเพิ่มเติมเพื่อให้บริการอีก 2 ลำ และให้บริการนักประดาน้ำและเครื่องตรวจสอบใต้น้ำ กองเรือของ MOS ได้ถูกออกแบบให้เหมาะสำหรับงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ ซึ่งสามารถควบคุมการทำงานโดยนักประดาน้ำหรือควบคุมด้วยยานสำรวจใต้ทะเล (ROV) และรวมทั้งเรือที่มีระบบการบังคับตำแหน่งของเรือแบบอัตโนมัติเชื่อมต่อกับสัญญาณดาวเทียม (dynamically positioned vessels) เรือดังกล่าวสามารถปฏิบัติงานประดาน้ำที่ความลึกกว่า 300 เมตรได้โดยใช้ระบบควบคุมและอุปกรณ์สำหรับดำน้ำลึก (saturation diving system) สำหรับเรือบริการและสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำที่ควบคุมด้วยยานสำรวจใต้ทะเล (ROV) สามารถทำงานในน้ำได้ในความลึกกว่า 1 กิโลเมตร การให้บริการงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำของบริษัทฯ มีหลากหลาย ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบ การซ่อมและการบำรุงรักษา และงานสานต่อโครงการให้สมบูรณ์ (Commissioning Projects)

ตั้งแต่ปี 2546 เมอร์เมดได้ขยายกองเรือสำหรับให้บริการวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ โดยการเข้าซื้อเรือ 4 ลำ ได้แก่ เรือ เมอร์เมด เรสพอนเดอร์ (ในเดือนสิงหาคม 2546) เรือ เมอร์เมด ซัพพอร์ตเตอร์ (ในเดือนกันยายน 2548) และ เรือ เมอร์เมด เพอฟอร์มเมอร์ (ในเดือนตุลาคม 2547) ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 เมอร์เมดได้ทำการเช่าเรือที่ใช้สนับสนุนงานขุดเจาะนอกชายฝั่งมาเสริมกองเรืออีกจำนวน 2 ลำ โดยมีสัญญาเช่าถึงปี 2553 เมอร์เมดมีแผนที่จะซื้อเรือขุดเจาะใหม่มือสอง และ/หรือเรือที่สนับสนุนงานขุดเจาะนอกชายฝั่งหากมีโอกาสและกำลังที่จะซื้อ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์การขยายกิจการในส่วนของงานบริการนอกชายฝั่ง ในวันที่ 22 ตุลาคม 2550 เมอร์เมดได้ตกลงลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือขุดเจาะใหม่ ซึ่งจะทำการรับมอบในปี 2552 นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2550 เมอร์เมดได้ถือหุ้นโดยอ้อมร้อยละ 22.5 ใน Allied Marine & Equipment Sdn. Bhd. ซึ่งเป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจด้านวิศวกรรมโยธาใต้น้ำในประเทศมาเลเซีย โดยการถือหุ้นผ่าน Worldclass Inspiration Sdn. Bhd. ร้อยละ 25 และได้ทำสัญญาสั่งต่อเรือที่สนับสนุนงานเทคนิคใต้น้ำใหม่ 1 ลำ ซึ่งจะทำการรับมอบในปี 2552

เมอร์เมดได้รับการรับรองโดยสถาบันจัดชั้นเรือซึ่งเป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากลหลายสถาบัน ที่มีชื่อว่า International Marine Contractors' Association (IMCA) ปัจจุบันนี้ เมอร์เมดเป็นบริษัทเดียวในประเทศไทยที่สามารถให้บริการและสนับสนุนงานขุดเจาะนอกชายฝั่งทั้งบนบกและใต้น้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ

รายได้จากกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งได้จากการทำงานของ MDL ในส่วนของงานขุดเจาะนอกชายฝั่ง และการดำเนินงานของ MOS ที่เกี่ยวกับ การบริการวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ

ส่วนงานขุดเจาะที่เป็นน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่ง

MDL เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเรือขุดเจาะที่มีคุณภาพสูงโดยประหยัดต้นทุนให้มากที่สุด การดำเนินงานจะเน้นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กลยุทธ์ของ MDL คือการเป็นผู้เชี่ยวชาญในการให้บริการขุดเจาะ โดยทำสัญญาระยะเวลากลางถึงระยะยาวเพื่อให้มีกระแสเงินสดอย่างสม่ำเสมอ

รายชื่อกองเรือขุดเจาะ

ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง/ปีที่มีการปรับปรุงล่าสุด	การจัดอันดับชั้นเรือ	ความลึกใต้ทะเล (เมตร)	ความลึกที่ขุดได้ (เมตร)	ขนาดบรรทุก
เอ็มทีอาร์-1	2521/2541	ABS	100	6,100	112 คน
เอ็มทีอาร์-2	2524/2540	BV	100	5,900	115 คน

ที่มา: TTA

เรือขุดเจาะของ MDL เป็นเรือขุดเจาะที่ซื้อมาจากตลาดมือสอง ในเดือนเมษายน และกรกฎาคม ปี 2548 ตามลำดับ เรือขุดเจาะทั้ง 2 ลำ จดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติไทย โดยมีบริษัทย่อยของ บริษัท เมอร์เมด ดริลลิ่งค์ จำกัด คือ บริษัท เอ็มทีอาร์-1 จำกัด (“เอ็มทีอาร์1”) และบริษัท เอ็มทีอาร์-2 จำกัด (“เอ็มทีอาร์2”) เป็นเจ้าของเรือ เรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 สร้างขึ้นในปี 2521 และได้รับการซ่อมบำรุงในปี 2541 สามารถอยู่ในระดับน้ำลึกได้ถึง 100 เมตร และสามารถเจาะลึกลงไปในความลึกถึง 6,100 เมตร ของผิวดิน และบรรทุกคนได้ถึง 112 คน เรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 สร้างขึ้นในปี 2524 และได้รับการซ่อมบำรุงในปี 2540 สามารถอยู่ในระดับน้ำลึกได้ถึง 100 เมตร และสามารถเจาะลึกลงไปในความลึกถึง 5,900 เมตร ของผิวดิน และบรรทุกคนได้ถึง 115 คน

บริษัทที่เป็นลูกค้าของ MDL จะเป็นบริษัทข้ามชาติ องค์กรของรัฐ และบริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติขนาดใหญ่ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 เมอร์เมดได้รับสัญญาว่าจ้างในการขุดเจาะ จาก Amerada Hess (Indonesia-Pangkah) Ltd. และ Chevron Thailand Exploration และ Production Ltd. โดย MDL โดยระยะของสัญญาขุดเจาะครอบคลุมไปถึงปี 2552 และ 2553

สัญญาว่าจ้างในการขุดเจาะได้รับมาจากการประมูลหรือจากการเจรจา ระยะเวลาของสัญญาก็แตกต่างกันขึ้นอยู่กับพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ สภาพธรณีวิทยาที่จะต้องขุดเจาะ อุปกรณ์และการบริการ สภาพพื้นที่ที่จะขุดเจาะ และระยะเวลาการทำงานที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ

เรือขุดเจาะทั้งสองลำได้รับการจัดอันดับชั้นเรือจากสมาคมจัดอันดับชั้นเรือที่มีชื่อเสียง โดยจัดลำดับจากมาตรฐานของการปฏิบัติงานและความปลอดภัย เรือขุดเจาะทั้ง 2 ลำ ดังกล่าว ได้ถูกจัดลำดับโดยสมาคม

จัดชั้นเรือนานาชาติ อาทิ Det Norske Veritas (“DNV”), American Bureau of Shipping (“ABS”), or Bureau Veritas (“BV”) โดยเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 ถูกจัดลำดับชั้นโดย ABS และเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 ถูกจัดลำดับชั้นโดย BV สมาคมจัดชั้นเรือดังกล่าวจะเข้ามาตรวจสภาพเรือทุกปี เรือขุดเจาะทั้ง 2 ลำ เข้าอู่แห้งทุกๆ 5 ปี และได้รับการตรวจสภาพแบบพิเศษจากสมาคมจัดอันดับชั้นเรือต่างๆ ดังกล่าว

คู่แข่งหลักของ MDL คือบริษัทที่ให้บริการเรือขุดเจาะที่อยู่ในภูมิภาคและจากทั่วโลก รวมถึง Seadrill Limited และ Global Geo Services ASA ราคานั้นเป็นปัจจัยในอันดับต้นๆ ในการที่ตัดสินใจเลือกผู้รับงานขุดเจาะ ปัจจัยอื่นๆ เช่น เรือขุดเจาะที่พร้อมใช้งาน ประวัติการทำงานที่ปลอดภัย ชื่อเสียงด้านคุณภาพ ประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ และประสิทธิภาพและคุณภาพของอุปกรณ์

ตารางนี้แสดงถึงบริษัทผู้เป็นเจ้าของเรือขุดเจาะ

ตลาดเรือขุดเจาะ

ชื่อบริษัทที่เป็นเจ้าของเรือ	จำนวนเรือที่เป็นเจ้าของ	จำนวนเรือที่กำลังสร้าง	รวม
SeaDrill Ltd.	13	2	15
KCA Deutag	4	0	4
Mermaid Drilling Ltd.	2	1	3
Global Geo Services ASA	3	0	3
PDVSA	2	0	2
Other	2	1	3

ที่มา : เฟิร์นเล่ย์

ในรอบบัญชี 2550 MDL สามารถทำรายได้ร้อยละ 30.0 ให้แก่รายได้รวมของ เมอร์เมด

ส่วนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ

ในปี 2550 กองเรือของ MOS ประกอบด้วยเรือที่ให้บริการและสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ 4 ลำ ระบบควบคุมอุปกรณ์ดำน้ำลึกแบบเคลื่อนที่ได้ 1 เครื่อง และระบบควบคุมยานสำรวจใต้น้ำ 7 เครื่อง ซึ่งกองเรือของบริษัทจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติไทยและ MOS เป็นเจ้าของโดยตรง นอกจากนี้ MOS ยังเช่าเรือมาเพิ่มเติมอีก 1 ลำ ซึ่งให้บริการและสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำเป็นเรือที่มีอุปกรณ์พิเศษเฉพาะที่จะให้บริการสนับสนุนนักประดาน้ำ ระบบควบคุมยานสำรวจใต้น้ำ และอุปกรณ์พิเศษเฉพาะเรือ MOS มีนักประดาน้ำ และนักสำรวจใต้น้ำมากกว่า 150 คน และมีบุคลากรสำหรับปฏิบัติงานในโครงการงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ

การให้บริการวิศวกรรมโยธาใต้ทะเลรวมถึง การตรวจสอบ การซ่อม การซ่อมบำรุง ให้กับแท่นขุดเจาะที่อยู่นอกชายฝั่ง สิ่งก่อสร้างใต้น้ำ และเรือ เพื่อให้ได้คุณภาพตามเกณฑ์ของสถาบันจัดชั้นเรือ ส่วนงานบริการด้านอื่น ได้แก่ งานวิศวกรรมของโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ เช่น การติดตั้งแท่นขุดเจาะน้ำมัน การวางท่อ การวางสายเคเบิ้ลใต้ทะเล การยึดแท่นขุดเจาะให้แข็งแรงขึ้นและการปรับปรุงแท่นขุดเจาะโดยใช้เทคนิคต่างๆ รวมถึงงานเชื่อมใต้ทะเล

MOS ยังให้บริการในการทดสอบใต้ทะเลที่ไม่ทำลายสภาพแวดล้อม ซึ่งรวมถึงการทดสอบความแข็งแกร่งของตัวเรือและโครงสร้าง และส่วนที่สึกหรอ เพื่อจะบำรุงซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยอย่างเหมาะสม และการซ่อมแซมท่อและโครงสร้างของเรือที่เสียหายในกรณีฉุกเฉินหรือเร่งด่วน

ในปี 2542 เมอร์เมด ได้ก่อสร้างศูนย์ฝึกการดำน้ำ การตรวจสอบ และการเชื่อม โดยได้รับความร่วมมือกับสถาบัน Welding Institute (“TWI”) จากประเทศอังกฤษ MOS ได้รับการรับรองโดยสถาบันจัดชั้นเรือซึ่งเป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากลหลายสถาบัน และเป็นสมาชิกของสถาบัน International Marine Contractors’ Association (“IMCA”) ด้วย กองเรือของ MOS ได้รับการรับรองมาตรฐานจากสถาบัน DNV และ ABS ซึ่งทั้ง 2 สถาบันเป็นสถาบันจัดชั้นเรือชั้นแนวหน้า เรือของ MOS ต้องเข้ารับการตรวจสภาพเรืออย่างจากสถาบันจัดชั้นเรือ นอกเหนือจากการเข้าอู่แห้งและเข้าซ่อมบำรุงตามระยะเวลา

กองเรือของเมอร์เมดสำหรับให้บริการงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ มีดังตารางต่อไปนี้

รายชื่อกองเรือที่ให้บริการนอกชายฝั่ง

ชื่อเรือ	คำอธิบาย	ปีที่สร้าง (พ.ศ.)	สัญชาติ	การจัดอันดับชั้นเรือ	ความยาว (เมตร)	ห้องพัก (จำนวนคน)	ระบบควบคุมตำแหน่งเรือ
เมอร์เมด คอมมานเดอร์	เป็นเรือให้บริการและสนับสนุนการตรวจสอบซ่อมแซม ก่อสร้างใต้น้ำ โดยระบบควบคุมการดำน้ำลึก (Saturation Systems)	2530	ไทย	DNV	90	96	DP 2
เมอร์เมด เพอร์ฟอร์มเมอร์	เป็นเรือให้บริการด้านการสำรวจ และตรวจสอบโครงสร้างใต้น้ำของแท่นขุดเจาะน้ำมัน	2525	ไทย	DNV	49	30	4-point
เมอร์เมด เรสปอนเดอร์	เป็นเรือให้บริการในด้านการตรวจสอบและซ่อมแซมโครงสร้างใต้น้ำและแท่นขุดเจาะน้ำมัน โดยใช้ภาพควบคุมการดำน้ำแบบ AIR Diving และ Mix Gas Diving	2526	ไทย	ABS	56	58	4-point

เมอร์เมด ซัพพอร์ตเตอร์	เป็นเรือให้บริการในด้านการตรวจสอบและซ่อมแซมโครงสร้างใต้น้ำและแท่นขุดเจาะน้ำมัน โดยใช้ภาพควบคุมการดำน้ำแบบ AIR Diving และ Mix Gas Diving	2525	ไทย	DNV	39	26	Anchor
ทีมสยาม[1]	เป็นเรือที่ให้บริการด้านการก่อสร้างโครงสร้างใต้น้ำของแท่นขุดเจาะน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ โดยใช้อุปกรณ์บังคับตำแหน่งเรืออัตโนมัติ เชื่อมต่อสัญญาณดาวเทียมและอุปกรณ์ควบคุมการดำน้ำลึก (Saturation Systems)	2545	จาไมก้า	DNV	90	142	DP 2
เรือ บิณฑ์มิณฑ์[1]	เรือซึ่งสนับสนุนระบบควบคุมยานสำรวจใต้น้ำและนักประดาน้ำ	2545	เวียดนาม		61	42	

หมายเหตุ: (1) เป็นเรือที่เช่ามาโดย MOS

ที่มา: TTA

จากปริมาณงานโครงการต่างๆ ที่ MOS ได้รับมาทำให้ MOS มีลูกค้าจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทสำรวจและผลิตก๊าซธรรมชาติและน้ำมันรายใหญ่ๆ บริษัทที่ให้บริการงานขุดเจาะนอกชายฝั่ง งานติดตั้ง งานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ และบริษัทผู้รับเหมางานก่อสร้าง ในปี 2550 MOS รับสัญญาว่าจ้างงานจากบริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) และจากบริษัทอื่นๆ

คู่แข่งทางการค้าของ MOS เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจให้บริการงานด้านวิศวกรรมโยธาใต้น้ำระดับภูมิภาค ได้แก่ Global GEO Services ASA, Hallin marine Subsea International Plc., และ Sarku Engineering Services Sdn. Bhd. รวมถึงบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ที่อยู่ในยุโรปหรือสหรัฐอเมริกา เช่น Subsea 7 Inc., Global Marine Systems Limited, Acergy S.A. และ Helix Energy Solutions Group Inc. บริษัทเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบธุรกิจทางด้านงานวิศวกรรมโยธานอกชายฝั่ง และนายหน้ารับเหมาโครงการ

ในรอบบัญชี 2550 MOS สามารถทำรายได้ร้อยละ 69.4 ให้แก่เมอร์เมด

สิทธิประโยชน์ - บัตรส่งเสริมการลงทุน

บริษัทเรือของกลุ่มบริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ณ 30 กันยายน 2550 มีดังนี้คือ

ชื่อบริษัท	ชื่อเรือ	เลขที่บัตรส่งเสริม	วันที่อนุมัติบัตรส่งเสริม	ระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษี (ปี)
บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ 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. จะต้องไม่จำนอง จำหน่าย โอน ให้เช่า หรือยินยอมให้บุคคลอื่นใช้เครื่องจักรที่ได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรขาเข้า

3.1 ในกรณีผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับอนุญาตให้จำนองเครื่องจักร หากมีการฟ้องร้องบังคับจำนองเครื่องจักร ต้องแจ้งให้สำนักงานทราบภายใน 15 วันนับจากวันที่ศาลประทับรับฟ้อง และหากผู้รับจำนองไม่อาจชำระภาษีอากรเครื่องจักรที่บังคับจำนองได้ครบถ้วนตามมาตรา 42 แห่ง พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2520 ผู้ได้รับการส่งเสริมต้องรับผิดชอบในการชำระภาษีอากรเครื่องจักรจนครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร

3.2 ในกรณีที่ได้รับอนุญาตให้โอนเครื่องจักรไปเพื่อทำสัญญาเช่าแบบลิสซิ่งหรือทำสัญญาเช่าซื้อ ผู้ได้รับการส่งเสริมต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการที่สำนักงานกำหนด

4. ต้องยืนยันผลการดำเนินการตามโครงการต่อสำนักงานเมื่อครบ 6 เดือน 1 ปี และ 2 ปี

5. จะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จ พร้อมที่จะเปิดดำเนินการได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกิน 36 เดือน นับแต่วันที่ออกบัตรส่งเสริมการลงทุน

6. จะต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระเต็มมูลค่าหุ้นแล้วดังนี้คือ

ชื่อบริษัท	เลขที่บัตรส่งเสริม	ทุนจดทะเบียน
บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเซส จำกัด	1547(2)/2546	ไม่น้อยกว่า 34 ล้านบาท
บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเซส 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. จะต้องดำเนินการตามสาระสำคัญของโครงการที่ได้การส่งเสริมดังนี้คือ

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

ชนิดการบริการ : ขนส่งทางเรือ

(สำหรับบัตรเลขที่ 1100(2)/2549และ 1101(2)/2549)

8.2 ขนาดของกิจการ :

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

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

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

มีเรือบาร์จ จำนวน 1 ลำ สำหรับบัตรเลขที่ 1101(2)/2549

8.3 จะต้องมีขนาดการลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนไม่น้อยกว่า 1 ล้านบาท

9. จะต้องจัดทำบัญชีรายรับ - รายจ่ายสำหรับกิจการที่ได้รับการส่งเสริมแยกต่างหากจากกิจการส่วนอื่น

10. เรือที่จัดซื้อต้องเป็นเรือที่ได้รับการจัดชั้นเรือ (Class) ไว้กับสถาบันจัดชั้นเรือ (Classification Society) ที่เชื่อถือได้

11. เรือที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทยก่อนเปิดดำเนินการ

ปัจจุบันบริษัทเดินเรือของกลุ่มบริษัทเมอร์เมดมาริไทม์ ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว และได้ดำเนินการให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

3.2.2 <u>ภาวะตลาดธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง</u>

ความต้องการบริการการขุดเจาะและวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ เกิดจากการลงทุนและกิจกรรมในการสำรวจ การพัฒนา และการผลิตน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติ ระดับการลงทุนขึ้นอยู่กับกระแสเงินสดของบริษัทน้ำมัน และ รายได้ พื้นที่สำหรับการสำรวจและการพัฒนา รวมทั้งราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ

บริษัทผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติเมื่อไม่นานมานี้ได้เพิ่มการใช้จ่าย เพื่อการสำรวจและการผลิตเพื่อให้เป็นไปตามแผนเชิงรุกที่จะเพิ่มการผลิตปริมาณสำรองและส่วนแบ่งการตลาด โครงการการพัฒนาพื้นที่หลายโครงการที่ก่อนหน้านี้ได้ถูกชะลอไปได้กลับมาเริ่มดำเนินการอีกครั้ง กิจกรรมการขุดเจาะซึ่งมีจำนวนน้อยในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาทำให้ความต้องการบริการด้านดังกล่าวในปัจจุบันเพิ่มขึ้น พิจารณาจากความต้องการของลูกค้า จึงน่าเชื่อว่างบประมาณเพื่อการสำรวจและการพัฒนาจะเพิ่มขึ้นและนำไปสู่ระดับที่ยั่งยืนของกิจกรรมในตลาดการให้บริการการขุดเจาะและวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ

ตามรายงานของ Fearnleys ตลาดบริการการขุดเจาะและวิศวกรรมโยธาใต้น้ำในเอเชียเป็นตลาดที่มีศักยภาพ เนื่องจากความต้องการน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่เพิ่มขึ้นในภูมิภาค การเติบโตอย่างมีนัยสำคัญของเศรษฐกิจในภูมิภาคโดยเฉพาะประเทศจีนและประเทศอินเดีย และโครงการใหม่ๆ ของบริษัทสำรวจและผลิตในเอเชีย ตลาดบริการการขุดเจาะเป็นตลาดวัฏจักรและมีความผันผวน เริ่มจากการสำรวจที่มีความผันผวนสูงสู่ตลาดการบริการผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่มีเสถียรภาพมากกว่า การบริการเรือขุดเจาะแบบ Tender Rig และวิศวกรรมโยธาใต้น้ำตอบสนองตลาดการผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติซึ่งเป็นตลาดแบบเฉพาะเจาะจงที่มีเสถียรภาพมากกว่า

ราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ

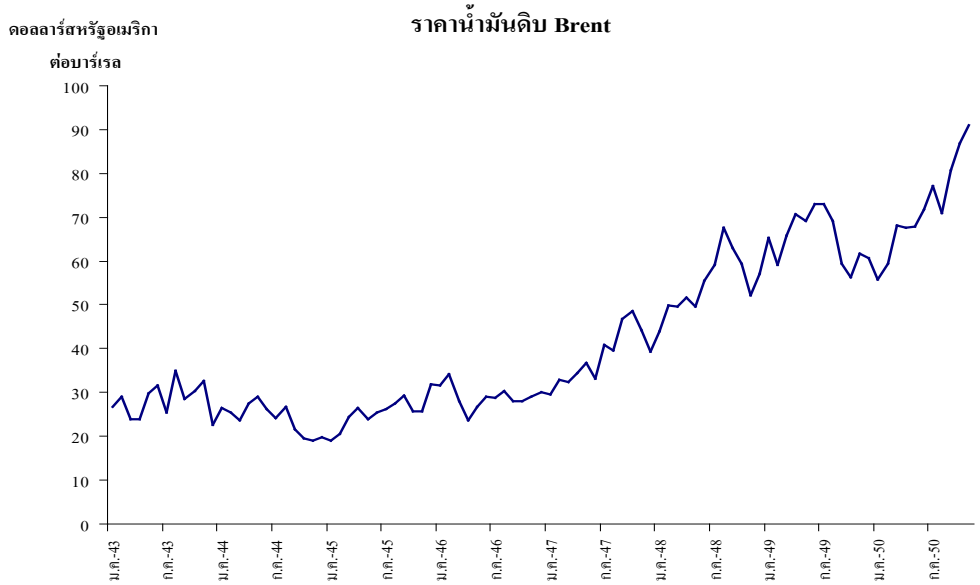
ราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติอยู่ในระดับสูงที่สุดในประวัติศาสตร์ และมากกว่าอัตราทางการเงินที่บริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติใช้เป็นตัวตัดสินใจในการที่จะพัฒนาโครงการ

องค์ประกอบอย่างเช่นความต้องการทั่วโลกที่เพิ่มขึ้น ระดับการผลิตที่ลดลง ภาวะสภาพภูมิอากาศที่มีการเปลี่ยนแปลงมาก และความไม่มีเสถียรภาพทางการเมืองในประเทศผู้ผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติบางประเทศ เป็นปัจจัยที่ทำให้ราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติเพิ่มสูงขึ้น

ในปี 2549 ราคาเฉลี่ยรายปีของน้ำมันดิบ Brent ที่วัดตามอัตราที่เป็นตัวเงินจริงสูงกว่า 60 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อบาร์เรลเป็นครั้งแรก ราคาดังกล่าวเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 15 จากราคาในปี 2548 นอกจากนี้ราคาน้ำมันดิบ Brent ทำสถิติใหม่ที่ 77.05 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อบาร์เรลเมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2550

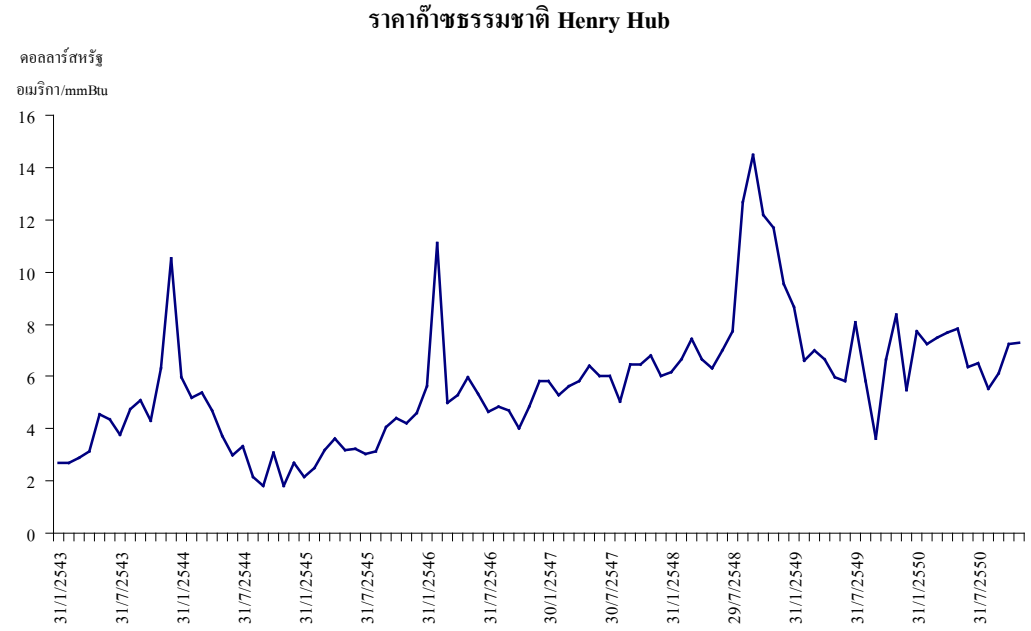
แผนภูมิแสดงราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในอดีต

ราคาน้ำมันในอดีต



ที่มา : Fearnleys

ราคาก๊าซธรรมชาติ Henry Hub ในอดีต



ที่มา : Fearnleys

การผลิตและการบริโภคน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ

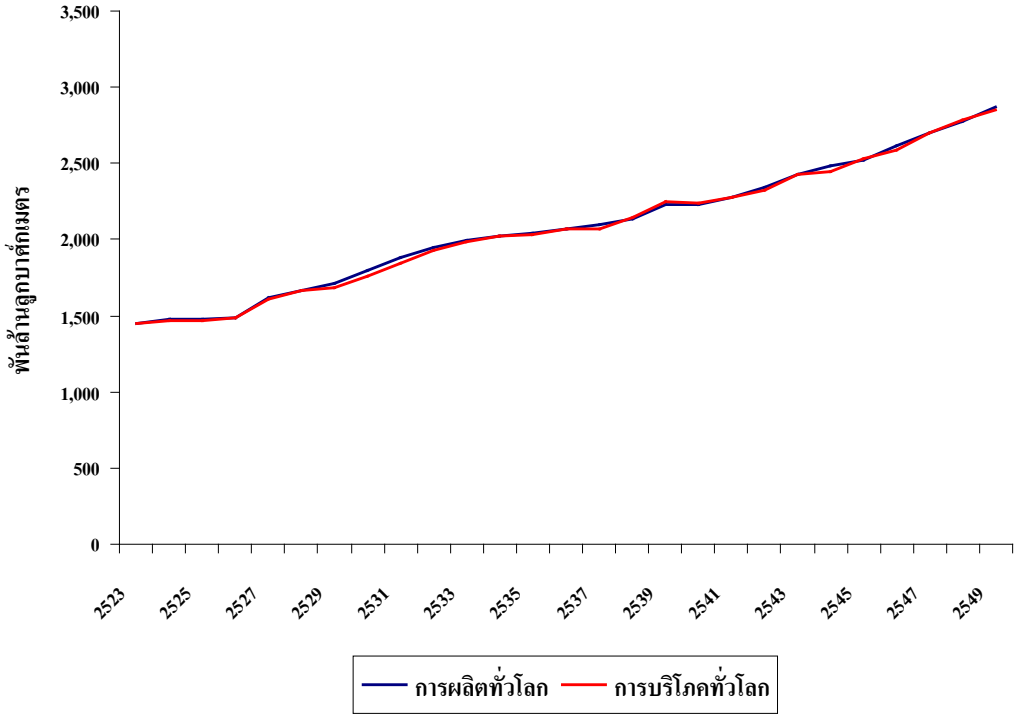
ระหว่างปี 2538 ถึง 2549 การบริโภคน้ำมันเพิ่มขึ้นจาก 69,830 ล้านบาร์เรลต่อวันเป็น 83,719 ล้านบาร์เรลต่อวัน ขณะที่การผลิตน้ำมันเพิ่มขึ้นจาก 68,125 ล้านบาร์เรลต่อวัน เป็น 81,663 ล้านบาร์เรลต่อวันเช่นเดียวกัน ระหว่างช่วงเวลาดังกล่าว การบริโภคก๊าซธรรมชาติเพิ่มขึ้นจาก 208 พันล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน เป็น 276 พันล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน ขณะที่การผลิตก๊าซธรรมชาติเพิ่มขึ้นจาก 207 พันล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน เป็น 277 พันล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน

แผนภูมิข้างล่างแสดงถึงการผลิตและการบริโภคน้ำมันและก๊าซธรรมชาติระหว่างช่วงเวลาดังกล่าว

การผลิตและการบริโภคน้ำมันทั่วโลก (พ.ศ. 2523-2549)

ที่มา : BP Statistical Review of World Energy June 2007

การผลิตและการบริโภคก๊าซธรรมชาติทั่วโลก (พ.ศ. 2523-2549)



ที่มา : BP Statistical Review of World Energy June 2007

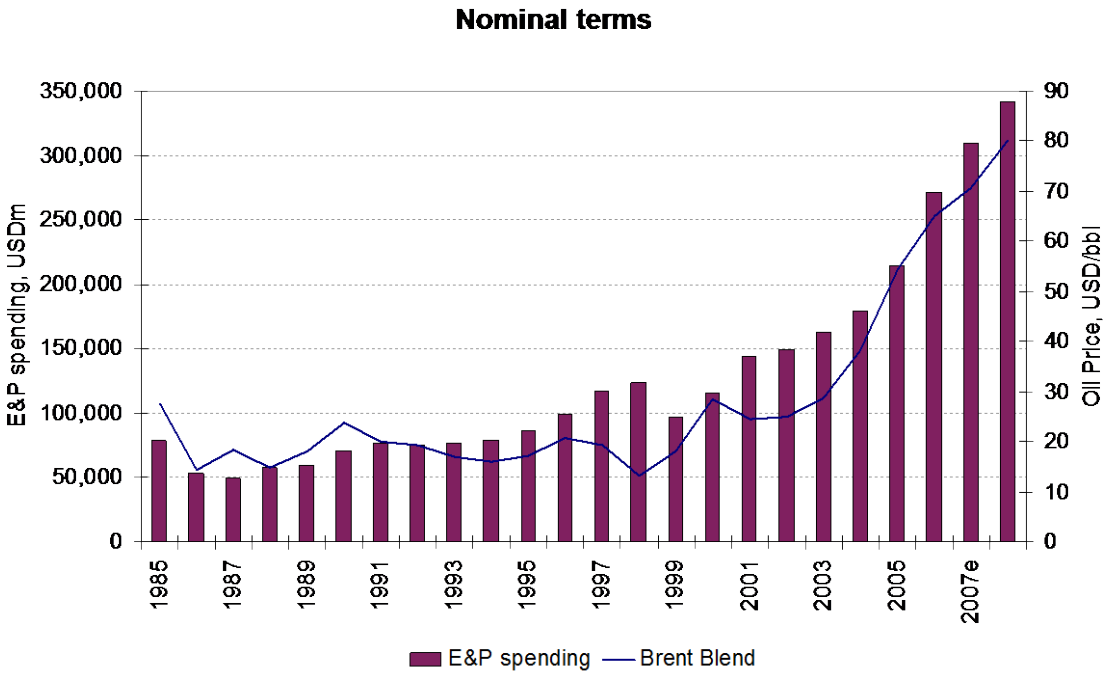
เพื่อสนองตอบต่อความต้องการน้ำมันในโลกที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งมีผลทำให้ปริมาณสำรองจากแหล่งบนบกลงลด ผู้ผลิตพลังงานได้เพิ่มความสนใจในการสำรวจและผลิตแหล่งนอกชายฝั่งทะเล การผลิตน้ำมันจากแหล่งนอกชายฝั่งทะเลส่วนมากเป็นการขุดเจาะระดับน้ำตื้น ดังนั้นบริเวณน้ำลึกเป็นพื้นที่ใหม่ที่มีศักยภาพการเติบโตสำหรับการสำรวจและผลิตพลังงานนอกชายฝั่งทะเล เมื่อไม่นานมานี้จึงมีการมุ่งเน้นการสำรวจและผลิตพลังงานในพื้นที่ที่น้ำลึกขึ้น การพัฒนาด้านเทคโนโลยีทำให้การสำรวจและผลิตในบริเวณดังกล่าวเป็นไปได้มากขึ้นและมีต้นทุนที่ลดลง

การใช้จ่ายด้านการสำรวจและการผลิต

ราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติเป็นตัวตัดสินการใช้จ่ายด้านการสำรวจและการผลิต ขณะที่การใช้จ่ายด้านการสำรวจและการผลิตก็เป็นตัวผลักดันบริการการขุดเจาะและวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ

แผนภูมิด้านล่างแสดงถึงค่าใช้จ่ายในการสำรวจและการผลิตทั่วโลกและราคาน้ำมัน

ตารางค่าใช้จ่ายในการสำรวจและการผลิตและราคาน้ำมัน



ที่มา : Fearnleys

ภาวะอุตสาหกรรมบริการการขุดเจาะ

อุตสาหกรรมการขุดเจาะเป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันสูง ความต้องการของการขุดเจาะและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นผลมาจากหลายปัจจัย รวมทั้งราคาในปัจจุบันและราคาที่คาดหวังในอนาคตของน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ และระดับของกิจกรรมของการสำรวจและการผลิตน้ำมันและก๊าซ

การปฏิบัติงานสำรวจและขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่ง กระจายไปตามภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก โดยเคลื่อนย้ายเรือขุดเจาะจากภูมิภาคหนึ่งไปอีกภูมิภาค แต่ต้นทุนการเคลื่อนย้ายเรือขุดเจาะและจำนวนเรือขุดเจาะที่เคลื่อนที่ได้ที่ว่างอยู่ อาจทำให้ความสมดุลของอุปสงค์และอุปทานแตกต่างไประหว่างตามภูมิภาค อย่างไรก็ตามโดยทั่วไปแล้วความแตกต่างระหว่างภูมิภาคเกิดขึ้นในระยะสั้นเท่านั้น เนื่องจากเรือขุดเจาะนั้นเคลื่อนที่ได้

แบบของเรือขุดเจาะ

เรือขุดเจาะแบบ Tender

เรือขุดเจาะชนิดนี้มีรูปร่างเป็นเรือท้องแบน สามารถผูกยึดกับแท่นขุดเจาะได้ บนเรือประกอบด้วยห้องพักอาศัยสำหรับลูกเรือ ถังเก็บโคลน ปั๊มสำหรับสูบถ่ายโคลนที่ใช้ประกอบการปฏิบัติงานขณะขุดเจาะและเครื่องผลิตกระแสไฟฟ้า อุปกรณ์อย่างเดียวที่จะเคลื่อนย้ายไปยังที่แท่นขุดเจาะในขณะที่ปฏิบัติงานคือชุดอุปการณ์ขุดเจาะ เรือขุดเจาะแบบ Tender มีอุปกรณ์ที่ใช้ในการขุดเจาะพร้อมอยู่บนเรือโดยมีปั้นจั่นที่สามารถยกแม่แรงบนแท่นขุดเจาะ จึงไม่จำเป็นต้องอาศัยเรือแม่แรงและอุปกรณ์อื่น

เรือขุดเจาะแบบ Tender นี้ได้ถูกพัฒนาสำหรับใช้กับการผลิตน้ำมันหรือก๊าซจากแท่นขุดเจาะหลักซึ่งให้บริการสำหรับบ่อขุดเจาะน้ำมันขนาดเล็ก เรือขุดเจาะชนิดนี้จะเคลื่อนย้ายไปปฏิบัติงานตามแท่นขุดเจาะได้โดยมีชุดอุปกรณ์ขุดเจาะพร้อมบนเรือ โดยปกติแล้ว เรือเจาะแบบท้องแบนนั้น มีขนาดยาว 300 ฟุต กว้าง 80 ฟุต มีระวางบรรทุกประมาณ 4,500 ตัน และสามารถใช้ได้ในระดับความลึกที่บริเวณ 30 – 400 ฟุต เรือเจาะท้องแบนนี้ยังสามารถผูกยึดได้ในที่ความลึกถึง 6,500 ฟุต โดยการใช้ที่ผูกยึดที่เตรียมไว้ มีที่พักให้ลูกเรือได้มากกว่า 100 คน

เรือขุดเจาะแบบ Jack-up

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

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

เรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible

เรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible เป็นแท่นขุดเจาะที่ลอยอยู่เหนือน้ำมีระบบปรับระดับกินน้ำลึกของเรือเพื่อใช้ปฏิบัติการที่ระดับความลึกของน้ำทะเลต่างๆ ได้โดยใช้ถังถ่วงน้ำอับเฉาในการปรับแต่ง และเพื่อเป็นการช่วยลดผลกระทบจากสภาวะต่างในทะเล (คลื่น ลม และกระแสน้ำ) และช่วยการทรงตัวของเรือให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible สามารถติดตรึงอยู่กับที่ขณะปฏิบัติงานขุดเจาะโดยใช้การทิ้งสมอหลายๆ ตัว เพื่อยึดตัวเรือหรือระบบคอมพิวเตอร์ปรับแต่งตำแหน่งเรือผ่านสัญญาณดาวเทียม (Dynamic Positioning)

เรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible บางรุ่นมีเครื่องจักรที่ใช้ในการขับเคลื่อนตัวเองไปยังตำแหน่งใหม่ได้ ถึงแม้ว่าเรือขุดเจาะส่วนใหญ่ต้องอาศัยเรือส่งกำลังบำรุงในการลากจูง

เรือขุดเจาะแบบ Drillships

เรือขุดเจาะแบบ Drillships เป็นเรือที่มีเครื่องจักรเคลื่อนตัวเอง รูปร่างคล้ายเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป สามารถเคลื่อนย้ายไปปฏิบัติงานในพื้นที่ต่างๆ ได้มากกว่าเรือขุดเจาะชนิดอื่นๆ การปฏิบัติงานขุดเจาะจะดำเนินการโดยผ่านจากช่องใต้ท้องเรือที่ออกแบบมาโดยเฉพาะ (“moon pools”) เรือแบบ Drillships จะมีขีดความสามารถในการปฏิบัติงานและบรรทุกน้ำหนักได้มากกว่าเรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible rigs และเหมาะสำหรับการขุดเจาะนอกชายฝั่งในและพื้นที่ห่างไกล เนื่องจากความสามารถในการบรรทุกน้ำหนักได้มากกว่าและความสามารถในการเคลื่อนย้าย การตรึงตัวเรือขณะปฏิบัติงานขุดเจาะใช้วิธีการทิ้งสมอหลายตัวหรือระบบคอมพิวเตอร์ปรับแต่งตำบลที่เชื่อมอัตโนมัติผ่านสัญญาณดาวเทียม เฉกเช่นเดียวกันกับเรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible

กองกำลังเรือขุดเจาะเคลื่อนที่ได้นอกชายฝั่งทะเล

การใช้ประโยชน์จากเรือขุดเจาะเคลื่อนที่ได้นอกชายฝั่งทะเล (“MODUs”) อยู่ในระดับสูงเป็นประวัติการณ์ อัตราค่าเช่าต่อวันของเรือประเภทนี้ยังสูงต่อไปจนแตะระดับสูงสุดใหม่ๆ เนื่องจากจำนวนเรือขุดเจาะว่างที่มีจำกัด ในขณะนี้บริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจึงทำสัญญาล่วงหน้าในการขุดเจาะก่อนที่

สัญญาจะเริ่มต้น อุตสาหกรรมมีความเห็นตรงกันว่าระดับการใช้ประโยชน์ของเรือประเภทนี้จะยังคงสูงต่อไปอย่างน้อยในอีกห้าปีข้างหน้า โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการที่บริษัทน้ำมันและก๊าซพยายามทำสัญญาล่วงหน้าเพื่อให้ให้ได้มาซึ่งความสามารถในการขุดเจาะในอีกสามถึงห้าปี

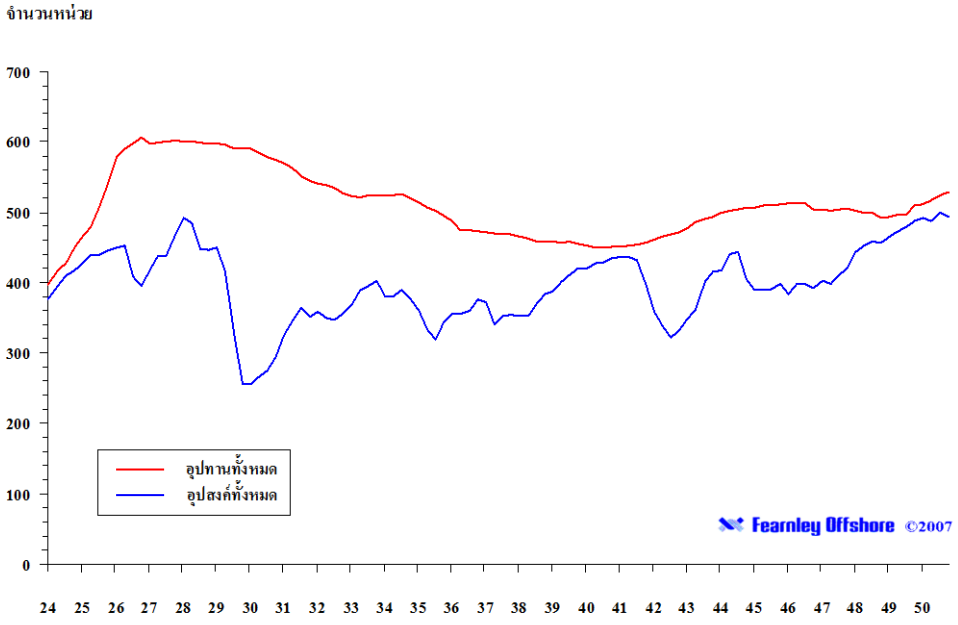
กองเรือขุดเจาะเคลื่อนที่ได้นอกชายฝั่งทะเล ณ ธันวาคม 2550

บริเวณ	Jack-ups	Semisubmersibles	Drillships	Tenders
แอฟริกา-ที่อื่น		2		
แอฟริกา-ตะวันตก	25	18	10	7
เอเชีย-แคสเปียน	9	7		
เอเชีย-ตะวันออกไกล	23	21	22	
เอเชีย-ใต้	37	3	6	
เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	80	29	6	22
ออสเตรเลีย	5	10	1	
ทะเลดำ	5	1		
ยุโรป-ตะวันออก	5	4		
ยุโรป-ทะเลเหนือ	36	39	1	
เมดิเตอร์เรเนียน	10	6	3	
ตะวันออกกลาง-อ่าวเปอร์เซีย	95	5		
ตะวันออกกลาง-ทะเลแดง	13			
อเมริกาเหนือ-แคนาดา แอตแลนติค		1		
อเมริกาเหนือ-เม็กซิโก	34	6		
อเมริกาเหนือ-US GOM	98	30	6	
อเมริกาใต้-บราซิล	8	25	7	
อเมริกาใต้-อื่นๆ&แคริบเบียน	6	4		
อเมริกาใต้-เวเนซูเอล่า	2			2
รวม	491	211	62	31

ที่มา : Fearnleys

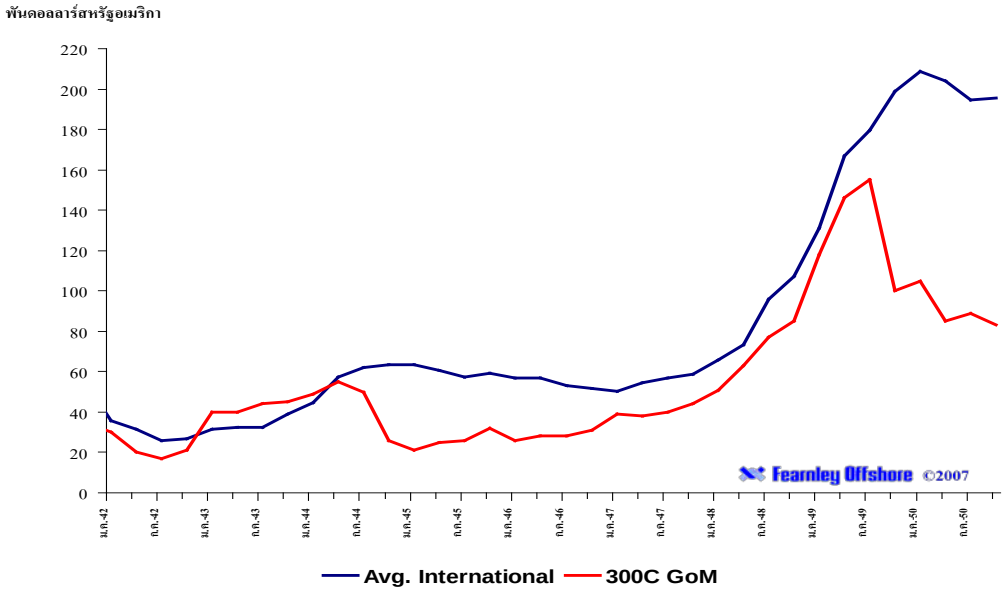
แผนภูมิข้างล่างแสดงอุปสงค์และอุปทานของเรือขุดเจาะเคลื่อนที่ได้นอกชายฝั่งทะเล

อุปสงค์และอุปทานทั่วโลกของเรือขุดเจาะแบบ Semisubmersibles, Jack-up, Drillships



ที่มา : Fearnleys

อัตราค่าเช่าเรือขุดเจาะแบบ Jack-Ups ในอดีต



ที่มา : Fearnleys

สัญญาการขุดเจาะนั้นมักจะมอบให้กับบริษัทผู้ชนะการประมูลหรือจากการเจรจา ราคามักจะเป็นปัจจัยที่สำคัญในการมอบสัญญาการขุดเจาะ จำนวนของเรือที่พร้อมใช้งานและประวัติความปลอดภัยและชื่อเสียงในด้านคุณภาพของผู้รับเหมาแต่ละรายเป็นปัจจัยที่สำคัญในการกระบวนการคัดเลือกด้วย

***ตลาดของเรือขุดเจาะแบบ* Tender**

ตามการประเมินของ Fearnleys กองเรือขุดเจาะแบบ Tender ทั่วโลกมีเรือจำนวน 31 ลำ ณ เดือนธันวาคม 2550 รวมทั้งเรือใหม่ที่ยังอยู่ในระหว่างต่อเรือ ส่วนใหญ่ปฏิบัติการณ์อยู่ที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และมีสัญญาไปอีกหนึ่งถึงสามปีข้างหน้า โดยทำงานให้กับบริษัทน้ำมันและก๊าซในภูมิภาคนี้

โดยปกติแล้วตลาดของเรือขุดเจาะแบบ Tender เป็นตลาดเฉพาะที่มักจะมีวงจรวัฏจักร เหมือนกับตลาดของเรือขุดเจาะเคลื่อนที่ได้นอกชายฝั่งทะเลอื่นๆ โดยเฉพาะเรือจุดเจาะแบบ Jack-up

อย่างไรก็ตามเรือขุดเจาะแบบ Tender มักจะเป็นที่นิยมของบริษัทน้ำมันและก๊าซที่มีแท่นขุดเจาะน้ำมัน ที่สามารถรับทั้งเรือขุดเจาะแบบ Tender และ Jack-up การใช้เรือขุดเจาะแบบ Tender ช่วยลดต้นทุนให้กับบริษัทน้ำมันและก๊าซ เนื่องจากเรือขุดเจาะแบบ Tender ทำให้น้ำหนักของแท่นขุดเจาะน้ำมันลดลง ลดเวลาการก่อสร้างโดยลดความยุ่งยากของแท่นขุดเจาะน้ำมันและเป็นผลทำให้ช่วยให้ลดความเสี่ยงจากการก่อสร้าง

เรือขุดเจาะแบบ Tender มีความพิเศษเฉพาะตรงที่สามารถทำงานในบริเวณความลึกของน้ำที่เรือ Jack-up ไม่สามารถทำได้ อัตราค่าเช่าต่อวันที่สูงกว่าของเรือขุดเจาะแบบ Jack-up ยังช่วยสร้างโอกาสให้กับเรือแบบ Tender ที่สามารถทำงานเดียวกันได้เหมือนกันด้วยราคาที่ต่ำกว่า ด้วยเหตุผลดังกล่าวในขณะที่การใช้ประโยชน์จากเรือขุดเจาะแบบ Jack-up เพิ่มมากขึ้น และอัตราค่าเช่าต่อวันเพิ่มขึ้น ความต้องการเรือขุดเจาะแบบ Tender ก็เพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย

เอเชียตะวันออกเฉียงให้เป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดของเรือขุดเจาะแบบ Tender ตามด้วย แอฟริกา ตะวันตก ระดับกิจกรรมของเรือขุดเจาะแบบ Tender ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยังคงมีสูง โดยอุตสาหกรรมมีความเห็นตรงกันว่าระดับกิจกรรมการใช้งานยังคงสูงอย่างนี้ต่อไปอย่างน้อยหนึ่งถึงสามปี

กองเรือขุดเจาะแบบ Tender ทั่วโลก

ชื่อเรือขุดเจาะ	Manager	Rig Type	Current Region	Current Status
Seahawk	Atwood Oceanics	Tender	แอฟริกา-ตะวันตก	ขุดเจาะ
Charley Graves	KCA Deutag	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
Searex 10	KCA Deutag	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ปรับโครงสร้างตามความต้องการของงาน
Searex 9	KCA Deutag	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ปรับโครงสร้างตามความต้องการของงาน
W. D. Kent	KCA Deutag	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ปรับโครงสร้างตามความต้องการของงาน
Mermaid Tender TBN 1	Mermaid Drilling Ltd.	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	กำลังก่อสร้าง
Mermaid Tender TBN 2	Mermaid Drilling	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	กำลังก่อสร้าง
MTR-1	Mermaid Drilling	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
MTR-2	Mermaid Drilling	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	อยู่ในระหว่างการซ่อมบำรุง
GP-14	PDVSA	Tender	อเมริกาใต้-เวเนซูเอล่า	เตรียมพร้อม
GP-18	PDVSA	Tender	อเมริกาใต้-เวเนซูเอล่า	เตรียมพร้อม
Al Baraka 1	Pride International Inc.	Tender	แอฟริกา-ตะวันตก	ขุดเจาะ
Alligator	Pride International Inc.	Tender	แอฟริกา-ตะวันตก	ขุดเจาะ
Barracuda	Pride International Inc.	Tender	แอฟริกา-ตะวันตก	ขุดเจาะ
Baruna I	PT Patra	Tender	เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	ไม่ปฏิบัติงานขุดเจาะ
TAD-1	Saipem	Tender	แอฟริกา-ตะวันตก	ขุดเจาะ
T-10	SeaDrill Ltd.	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
T-11	SeaDrill Ltd.	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	กำลังก่อสร้าง
T-3	SeaDrill Ltd.	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
T-4	SeaDrill Ltd.	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
T-6	SeaDrill Ltd.	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
T-7	SeaDrill Ltd.	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
T-8	SeaDrill Ltd	Tender	แอฟริกาตะวันตก	ขุดเจาะ
T-9	SeaDrill Ltd.	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
Teknik Berkat	SeaDrill Lt	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
West Alliance	SeaDrill Ltd.	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
West Berani	SeaDrill Ltd.	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
West Menang	SeaDrill Ltd.	Tender	แอฟริกาตะวันตก	ขุดเจาะ
West Pelaut	SeaDrill Ltd.	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
West Setia	SeaDrill Ltd.	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
West TBN	SeaDrill Ltd.	Tender	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	กำลังก่อสร้าง

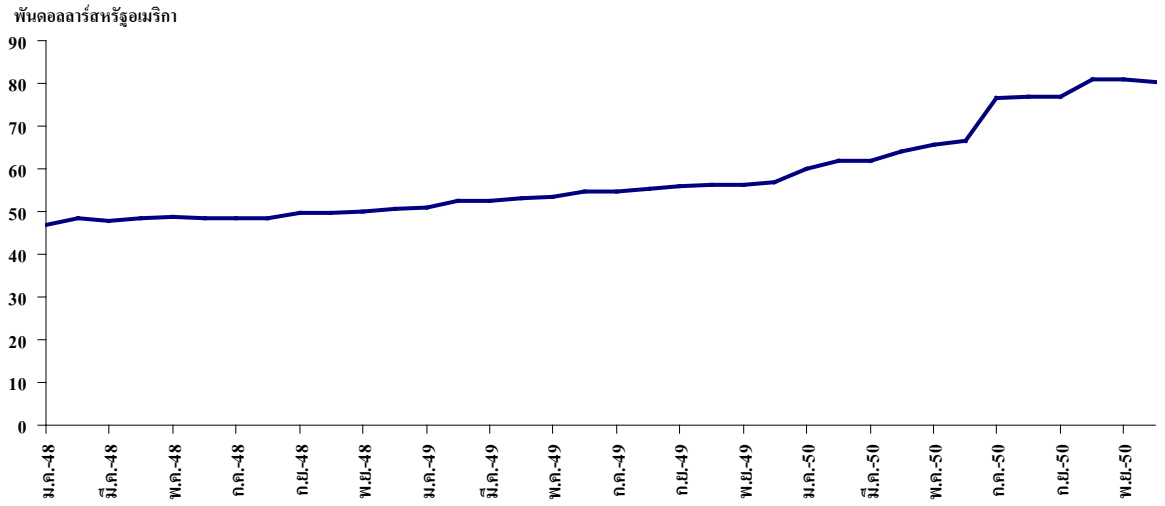
ที่มา : Fearnleys

ณ เดือน ธันวาคม 2550 อัตราการใช้ประโยชน์ในตลาดของเรือขุดเจาะแบบ Tender กำลังจะถึงจุดสูงสุด โดยที่ลูกค้าได้แนะนำว่าการใช้ประโยชน์ยังคงจะสูงอย่างนี้ต่อไป อย่างน้อยหนึ่งถึงสามปี

สัญญาของเรือขุดเจาะแบบ Tender อยู่ระหว่างหกเดือนถึงสามปี ดังนั้นอัตราค่าเช่าต่อวันจึงมีความแตกต่างกันมาก ขึ้นอยู่กับวันที่สัญญามีผลบังคับใช้ นอกจากนี้สภาพทางภูมิศาสตร์ยังอาจมีผลกระทบต่ออัตราค่าเช่าต่อวัน

อย่างไรก็ตามอัตราค่าเช่าต่อวันในตลาดเรือขุดเจาะแบบ Tender โดยทั่วไปมักจะตามตลาดเรือขุดเจาะแบบ Jack-up เนื่องจากวัฏจักรของทั้งสองตลาดถูกผลักดันโดยวงจรของอุตสาหกรรมของน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ข้อมูลจาก Fearnleys แสดงให้เห็นว่าอัตราค่าเช่าในปัจจุบันของตลาดเรือขุดเจาะแบบ Tender อยู่ระหว่าง 40,000-145,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อหนึ่งวัน ขึ้นอยู่กับสถานที่และลักษณะของเรือขุดเจาะ

อัตราค่าเช่าต่อวันของเรือขุดเจาะแบบ Tender



ที่มา : Fearnleys

ภาวะอุตสาหกรรมวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ

อุตสาหกรรมวิศวกรรมโยธาใต้น้ำที่เกี่ยวกับการสำรวจน้ำมันและก๊าซประกอบไปด้วย กิจกรรมมากมายหลายประเภทซึ่งรวมการพัฒนานอกชายฝั่งต่างๆ ทั้งหมดตั้งแต่เริ่มต้นจนสิ้นสุดกระบวนการ โดยในปัจจุบันนี้มุ่งเน้นไปที่กิจกรรมการสำรวจและการผลิตที่กำลังเฟื่องฟู ซึ่งเป็นปัจจัยเดียวที่จะก่อให้เกิดการเริ่มต้นของโครงการที่เกี่ยวกับน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ เมื่อเริ่มโครงการสำรวจ ซึ่งจะมีการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ แล้ว นอกเหนือไปจากการปรับปรุงยกระดับและทำการสำรวจตามแผนที่วางไว้ การซ่อมแซมและบำรุงรักษาจะดำเนินการควบคู่กันไปตลอดโครงการ เพื่อให้งานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำสามารถดำเนินไป

อย่างต่อเนื่อง และหลังจากเสร็จสิ้นโครงการจะมีการถอนเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ ออกไปจากสถานที่นั้น (เป็นเรื่องปกติที่บริษัทน้ำมัน และก๊าซจะต้องรับผิดชอบต่อการถอนเครื่องมืออุปกรณ์นอกชายฝั่งทั้งหมดออกหลังจากการปฏิบัติการ) โดยมีโครงการทำงานประจำและต่อเนื่อง นอกจากนี้บริการต่างๆ ของการบริการวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ ยังรวมถึงการซ่อมแซมฉุกเฉิน และการบริการเรียกใช้ ประกอบด้วยการดำน้ำแบบ air/saturation และบริการ ROV ต่างๆ ปกติแล้วงานการปฏิบัติการประกอบด้วย

- การตรวจสอบและการทดลองแบบไม่ทำลายของส่วนโครงสร้างนอกชายฝั่งที่อยู่ใต้น้ำและเรือ
- การตรวจสอบของระบบท่อส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติก้นทะเล
- การซ่อมแซมของระบบท่อใต้ทะเลใดๆและโครงสร้าง
- การยึดติดนอกชายฝั่ง
- การช่วยเรือและการซ่อมแซมใต้น้ำ และ
- การทำความสะอาดและการเคลื่อนย้ายสิ่งที่งอกขึ้นในทะเล

งานใต้น้ำของอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาติมีประวัติไม่ยาวนานนัก โดยที่การพัฒนาครั้งใหญ่ๆ เกิดขึ้นเมื่อมีการพัฒนาที่แหล่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่ทะเลเหนือเมื่อประมาณ 40 ปีมาแล้ว

คาดว่าสิ่งที่ผลักดันสำคัญให้ตลาดอุตสาหกรรมใต้น้ำมุ่งไปข้างหน้า คือราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่พุ่งสูงขึ้น การพัฒนาของเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ ในน้ำลึกขนาดปานกลางและน้ำลึกมากๆ การขยายตัวของการติดตั้งในปัจจุบัน และการเพิ่มกิจกรรมการบำรุงรักษาของแหล่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่มีอายุมากขึ้น

ในขณะที่ข้อมูลที่เกี่ยวกับปริมาณและสถานที่ทางภูมิศาสตร์ของกิจกรรมการสำรวจ และการผลิตต่างๆ ได้มาจากหลายแหล่ง แต่ข้อมูลทาง“การให้บริการ in-service” การถอนกำลังและโดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม ซึ่งเป็นสิ่งบ่งบอกสำคัญของขนาดของตลาดการให้บริการวิศวกรรมโยธาใต้น้ำมีเผยแพร่น้อยกว่า แม้ว่าจะมีการเชื่อมโยงที่เห็นได้ชัดระหว่างกิจกรรมการสำรวจและการผลิตที่เพิ่มขึ้นและกิจกรรมเหล่านี้

ในตลาดเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (โดยเฉพาะประเทศไทย) การผลิตก๊าซธรรมชาติมีความสำคัญมากกว่าการผลิตน้ำมัน ดังนั้นจึงมีความเสี่ยงจากการผันผวนของการเปลี่ยนแปลงราคาอย่างรวดเร็วน้อยกว่าที่ประสบอยู่ในอุตสาหกรรมการผลิตน้ำมัน ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการที่ก๊าซธรรมชาติไม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์วัตถุดิบระดับโลก เนื่องจากมีความยากลำบากในการขนส่งสำหรับระยะทางไกลมากกว่าน้ำมัน โดยที่ผู้ใช้มักจะอยู่ในบริเวณใกล้เคียงมีความเสี่ยงจากความผันผวนทางการเมืองระดับภูมิภาคน้อยกว่า

อัตราค่าเช่าสำหรับบริการเรือวิศวกรรมโยธาใต้น้ำกำลังอยู่ในขาขึ้น ปัจจัยบ่งชี้ในด้านลูกค้าทำให้คาดว่าความต้องการของบริการวิศวกรรมโยธาใต้น้ำจะยังคงแข็งแกร่งต่อไป ในอีกหนึ่งถึงสามปีเป็นอย่างน้อย

การบริหารจัดการกองเรือ ความปลอดภัย และการบำรุงรักษาเรือ

กลุ่มบริษัทโทรีเซนเป็นผู้รับผิดชอบและกำกับดูแลงานทั้งทางด้านการค้า ด้านเทคนิค และการวางแผนงานบริหารจัดการกองเรือ ไม่ว่าจะเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง เรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ และเรือขุดเจาะ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 บริษัทฯ มีบุคลากรที่ทำงานประจำสำนักงานทั้งหมด 545 คน และบุคลากรที่ทำงานบนเรือ จำนวน 1,420 คน

กลุ่มบริษัทโทรีเซนมีหน้าที่ในการบริหารกองเรือ

- การบริการการจัดการด้านการค้า รวมถึง บริหารให้เรือบรรทุกสินค้าและเรือขุดเจาะได้รับการว่าจ้างอยู่ตลอดเวลา และการรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับบรรดาบริษัทลูกค้า
- การบริการด้านบัญชีและการเงิน
- การบริการการจัดการด้านเทคนิค รวมถึง การบริหารจัดการกองเรือและตรวจตรากองเรือแบบวันต่อวัน การดูแลให้เรือปฏิบัติตามข้อกำหนดของสมาคมจัดชั้นเรือ การจัดจ้างบุคลากรและลูกเรือที่มีคุณภาพ การจัดทำประกันภัยเรือ และการจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์สิ้นเปลืองต่างๆ อะไหล่ และอุปกรณ์ใหม่ๆ

นอกจากนี้กลุ่มโทรีเซนได้ใช้บริการด้านเทคนิคจากวิศวกรของบริษัทผลิตอุปกรณ์ชิ้นส่วนอะไหล่ที่เป็นต้นแบบเพื่อนำเทคนิคมาใช้กับบุคลากรของบริษัทในกลุ่มโทรีเซนเองด้วย กลุ่มโทรีเซนบริหารความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับข้อกำหนดในด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง ซึ่งเป็นลักษณะทั่วไปของธุรกิจประเภทนี้ โดยการดูแลอบรมบุคลากรและปรับปรุงกองเรือ และมุ่งมั่นที่จะกำจัดเหตุการณ์ที่จะสร้างความไม่ปลอดภัยให้แก่กองเรือและบุคลากรในกลุ่มโทรีเซน

เพื่อที่จะให้เรือมีการใช้งานไปจนถึงอายุที่จะถูกปลดระวางนั้น กลุ่มโทรีเซนจึงพยายามที่จะจัดหาซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือบรรทุกสินค้า และเรือขุดเจาะให้ได้มาตรฐานเป็นอย่างดี เนื่องจากกลุ่มโทรีเซนมองเห็นว่าเป็นวิธีที่ประหยัดที่สุดในการถนอมอายุการใช้งานของเรือ และโดยทั่วไปจะช่วยลดเวลาการที่เครื่องจักรเสียหายได้ ซึ่งในบางกรณีทำให้เรือบางลำมีอายุการใช้งานที่นานขึ้นเนื่องจากการบำรุงและรักษาสภาพเรืออย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

กฎระเบียบต่างๆ

กลุ่มบริษัทโทรีเซนจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายในประเทศและกฎหมายสากล รวมถึง ระเบียบต่างๆ สัญญา และข้อตกลงระหว่างประเทศ

กลุ่มบริษัทโทรีเซนจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของรัฐบาลหรือหน่วยงานราชการต่างๆ เพื่อขอและมีใบอนุญาติ ใบรับรองต่างๆ ซึ่งกฎต่างๆ เหล่านี้ มีผลต่อการบริหารและจัดการกองเรืออย่างชัดเจน กลุ่มบริษัทโทรีเซนต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ และกฎหมายรวมทั้งกฎระเบียบต่างๆ ในนานาประเทศที่เรือของกลุ่มบริษัทโทรีเซนวิ่งรับขนส่งสินค้า บริษัทฯ เชื่อว่ากลุ่มบริษัทโทรีเซนได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ เป็นส่วนใหญ่ในการบริหารจัดการกองเรือในกลุ่มโทรีเซน

กลุ่มบริษัทโทรีเซนต้องปฏิบัติงานตามกฎระเบียบ ซึ่งจะขอทำการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ของท่าเรือ (กรมการขนส่งทางน้ำ หรือเทียบเท่า) สมาคมจัดชั้นเรือ ผู้ประกอบการท่าเรือ ทั้งที่เป็นแบบมีกำหนดการไว้ล่วงหน้าและไม่มีกำหนดการ องค์กรเอกชนเหล่านี้จะออกข้อกำหนดให้เรือของบริษัทฯ หรือกลุ่มบริษัทฯ ต้องมีใบรับรอง ใบอนุญาต หรือมีการจัดชั้นเรือในการดำเนินกิจการ หากกลุ่มบริษัทโทรีเซนไม่ได้ดำเนินการหรือไม่ได้รับการรับรอง หรือใบอนุญาต ตามข้อกำหนดจะทำให้บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น หรือทำให้เรือบรรทุกสินค้าหรือเรือขุดเจาะต้องหยุดการดำเนินงานชั่วคราว

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและคุณภาพของเรือที่สูงขึ้นจะทำให้บริษัทประกันภัยเรือ ผู้เช่าเรือ ผู้ออกกฎระเบียบต่างๆ มีมาตรการที่เข้มงวดเกี่ยวกับความปลอดภัยและการตรวจสอบเรือมากขึ้นทั้งเรือบรรทุกสินค้าและเรือขุดเจาะ และอาจจะเป็นการเร่งการปลดระวางเรือบรรทุกสินค้าและเรือขุดเจาะที่มีอายุมากขึ้นด้วย ดังนั้นกลยุทธ์ในการบริหารกองเรือของกลุ่มบริษัทโทรีเซน จึงมุ่งเน้นไปทางด้านการบำรุงรักษาเรืออย่างมีคุณภาพ มาตรการรักษาความปลอดภัยในการทำงานบนเรือ การฝึกอบรมลูกเรือและเจ้าหน้าที่ประจำเรืออย่างต่อเนื่อง และการปฏิบัติตามกฎระเบียบระหว่างประเทศ

องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ หรือ IMO ได้ประกาศสนธิสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ที่ก่อให้เกิดมลพิษจากน้ำมันในน่านน้ำสากล หรือน่านน้ำในอาณาเขต นอกจากนั้น IMO ยังได้บังคับใช้ภาคผนวกที่ 6 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ว่าด้วยเรื่องมาตรการการป้องกันมลภาวะที่มาจากควันพิษจากเรือ ทั้งนี้กองเรือของบริษัทฯ ได้ดำเนินการจนผ่านเกณฑ์ทั้งหมดในสนธิสัญญานี้

การบริหารกองเรือของกลุ่มบริษัทอื่นๆ ยังต้องปฏิบัติตามตามเงื่อนไขอีกประการหนึ่งขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ ได้แก่ ISM Code ซึ่ง เป็นประมวลกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ ซึ่งว่าด้วยความปลอดภัยจากการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกัน

มลพิษต่างๆ จากเรือ โดยระบุให้เจ้าของเรือทั้งหลาย พัฒนาและรักษามาตรฐานในการทำงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ในขณะเดียวกันก็ต้องมีความปลอดภัยในการทำงานไปพร้อมๆ กัน เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐาน ISM Code ประกาศนียบัตรด้านการจัดการความปลอดภัยของบริษัทฯ จึงต้องมีการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ตรวจสอบทั้งจากภายในกลุ่มบริษัทโทรีเซน และจากหน่วยงานภายนอกที่มาจากสถาบันจัดชั้นเรือต่างๆ กองเรือของกลุ่มโทรีเซนได้รับประกาศนียบัตรรับรองมาตรฐานระบบ ISM Code

ระเบียบขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นรวมถึงอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (“SOLAS”) และการแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญา SOLAS ก่อให้เกิดอนุสัญญาการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (“ISPS”) ออกระเบียบเกี่ยวกับการสร้างเรือและอุปกรณ์สำหรับเรือพาณิชย์และรวมถึงกฎต่างๆ สำหรับการปฏิบัติงานที่ปลอดภัย อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (“SOLAS”) และระเบียบขององค์กรทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ต่างๆ นั้น ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย อุปกรณ์การช่วยชีวิต และอื่นๆ ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ ได้นำมาใช้ในการปฏิบัติงาน การไม่ปฏิบัติตามกฎขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศนั้นอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทฯ มีภาระเพิ่มขึ้นในการจ่ายค่าปรับ รวมถึงการปฏิเสธไม่ให้เข้าไปยังท่าเรือบางแห่ง

กองเรือของกลุ่มบริษัทฯ อาจจะนำเรือเข้าเข้าอู่แห้งเพื่อรับการตรวจสอบสภาพ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการการจัดชั้นเรือที่ออกโดยสถาบันจัดชั้นเรือนานาชาติ หรือ IACS นอกเหนือจากการตรวจเรือโดยสถาบันการจัดชั้นเรือ ก็ยังมีการตรวจสอบเรือโดยลูกค้า ซึ่งจะกำหนดเงื่อนไขไว้ก่อนที่จะเช่าเรือหรือเรือขุดเจาะของกลุ่มบริษัทฯ การตรวจสอบปกติ (regular inspection) เป็นการปฏิบัติกันโดยทั่วไปหากมีการเช่าเรือในระยะยาว โดยปกติกองเรือของกลุ่มบริษัทฯ ก็ถูกตรวจสอบอยู่เป็นประจำโดยลูกเรือของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้ดูแลบำรุงรักษาอยู่เป็นประจำ ช่างเทคนิคและผู้เชี่ยวชาญทางเทคนิคที่ประจำบนฝั่งจะตรวจสอบเรือปีละสองครั้งเป็นอย่างน้อย หลังจากเสร็จสิ้นการตรวจสอบในแต่ละครั้ง กลุ่มบริษัทฯ จะจัดทำแผน ปฏิบัติการ (action plans) เพื่อที่จะใส่รายการที่จะต้องมีการปรับปรุงลงไป

การประกันภัย

ในการประกอบธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศทางทะเล หรือเรือขุดเจาะ กลุ่มบริษัทโทรีเซนอาจต้องเผชิญความเสี่ยงที่เกิดจาก เครื่องยนต์กลไกขัดข้อง การชนกันของเรือ การสูญหายหรือเสียหายของสินค้าหรือทรัพย์สินต่างๆ การสะดุดหยุดลงของธุรกิจ นอกจากนี้ยังมีความเป็นไปได้ที่จะเกิดอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งรวมถึงน้ำมันเชื้อเพลิงรั่วลงทะเล ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม และความรับผิดชอบที่อาจเกิดขึ้นจากการเป็นเจ้าของเรือ และเป็นผู้ประกอบธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ

กลุ่มบริษัทโทรีเซน ได้ทำประกันภัยเกี่ยวกับเครื่องจักรและตัวเรือ การประกันภัยความเสี่ยงจากสงคราม การคุ้มครองความเสียหาย และความรับผิดชอบต่อบุคคลใดๆ ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือ และครอบคลุมความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น ประกันตัวเรือและเครื่องจักรครอบคลุมความสูญเสีย และความเสียหายที่จะเกิดกับตัวเรือได้ เช่น การชน การเกยตื้นและอากาศแปรปรวน โดยกลุ่มบริษัทโทรีเซนจะต้องรับผิดชอบความเสียหายส่วนต้นในวงเงิน 100,000 ถึง 150,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้ง กองเรือของบริษัทฯ จะทำประกันกับบริษัทผู้รับประกันภัยรายใหญ่หลายรายซึ่งได้รับการจัดอันดับอยู่ในระดับดีเยี่ยม นอกจากนี้กองเรือโทรีเซนยังได้รับความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือที่เกิดขึ้นแก่บุคคลใดๆ โดยเป็นการประกันภัยกับชมรมพีแอนด์ไอ (International P&I Club) สูงสุดถึง 3.0 พันล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ยกเว้นในกรณีมลพิษที่เกิดจากน้ำมันจะได้รับความคุ้มครอง 1.05 พันล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยกลุ่มบริษัทโทรีเซนจะต้องรับผิดชอบความเสียหายส่วนต้นในวงเงิน 10,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้ง สำหรับเรือที่ทำการเช่าแบบเหมาลำเข้ามาโดยกลุ่มบริษัทโทรีเซนจะได้รับวงเงินประกันภัยคุ้มครองสูงสุดไม่เกิน 350 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ทั้งนี้ วงเงินประกันภัยของเครื่องจักรและตัวเรือจะมีความแตกต่างกันออกไป โดยจะขึ้นอยู่กับนโยบายของบริษัทที่เป็นเจ้าของเรือนั้นๆ และวงเงินประกันภัยจะมีตั้งแต่ 6.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ถึง 53.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

กลุ่มบริษัทโทรีเซนได้ทำประกันภัยด้านการคุ้มครองความเสียหาย และความรับผิดชอบต่อบุคคลใดๆ ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือ เป็นการประกันภัยกับชมรมพีแอนด์ไอโดยคุ้มครองในส่วนความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อบุคคลใดๆ ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือ รวมทั้งชดเชยค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอันเกิดจากการที่ ลูกเรือ ผู้โดยสาร และบุคคลที่สามได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ชีวิต ความสูญเสียหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้า ข้อพิพาทที่เกิดจากเรือชนกัน ความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของบุคคลที่สาม มลพิษที่เกิดจากน้ำมัน สารเคมีและขยะ การลากเรือและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การย้ายซากเรือ กองเรือโทรีเซนได้ทำประกันภัยไว้กับกลุ่มสมาชิกชมรมพีแอนด์ไอทั้ง 13 แห่ง ในเดือนกุมภาพันธ์ 2550 กลุ่มบริษัทโทรีเซนได้รับการเข้าเป็นสมาชิกของชมรม Britannia P&I ซึ่งเป็นหนึ่งในชมรมพีแอนด์ไอชั้นนำของโลก

กลุ่มบริษัทโทรีเซน ได้ทำประกันภัยที่ครอบคลุมความเสี่ยงจากสงคราม รวมถึงการปล้น และการก่อการร้าย แต่ไม่ครอบคลุมถึงการสูญเสียรายได้อันเนื่องมาจากวันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือได้ (off-hire) หลังจากได้พิจารณาจากค่าใช้จ่ายที่ต้องสูญเสียรายได้ เปรียบเทียบประวัติของวันที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเรือเท่าที่ผ่านมาจะไม่คุ้มกับการทำประกันภัยเฉพาะกรณีนี้ กลุ่มบริษัทโทรีเซนมั่นใจว่าชนิดของประกันภัยปัจจุบันนั้นเพียงพอที่จะป้องกันความเสี่ยง ที่จะเกิดอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นในการดำเนินงานได้ กลุ่มบริษัทโทรีเซนได้มีการตรวจสอบวงเงินประกันภัยเป็นประจำทุกๆ 6 เดือน ก่อนที่จะต่อสัญญาประกันภัยและอาจจะมีการปรับวงเงินประกันตามราคาตลาดปัจจุบันที่มีการประมาณไว้ ณ เวลานั้น เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ จะได้รับประโยชน์สูงสุดจากการคุ้มครองในการทำประกันภัยและค่าเบี้ยประกันที่จ่ายไป

3.3 <u>การประกอบธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ</u>

กลุ่มบริษัทโทรีเซนเริ่มให้บริการเป็นตัวแทนเรือในประเทศไทย เมื่อปี 2469 และขยายไปสู่ธุรกิจเดินเรือทะเล ในส่วนธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือได้ขยายออกไปจนครอบคลุมธุรกิจหลายประเภท เช่น การขนถ่ายสินค้า นายหน้าเช่าเหมาเรือ การซ่อมบำรุงและดูแลเรือเดินทะเล การบริหารท่าเรือ

การเติบโตของธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือนั้น เป็นไปตามกลยุทธ์ของกลุ่มบริษัทโทรีเซน ที่จะขยายขอบเขตของธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ โดยอยู่ในความรับผิดชอบของกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

3.3.1 <u>ลักษณะบริการ</u>

ธุรกิจตัวแทนเรือ

กลุ่มบริษัทโทรีเซนเป็นกลุ่มบริษัทตัวแทนเรือที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทยโดยเป็นตัวแทนเรือทุกประเภท ในประเทศไทย ธุรกิจตัวแทนเรือในกลุ่มบริษัทโทรีเซนจะดำเนินการโดยสามบริษัท คือ

1) บริษัท ไอเอสเอส โทรีเซน เอเยนต์ซีส์ จำกัด (“ITA”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100

2) บริษัท กัลฟ เอเจนซี่ คัมปะนี (ประทศไทย) จำกัด (“GAC”) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมของบริษัทฯซึ่งเป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 51 และบริษัท กัลฟ เอเจนซี่ กัมปะนี จำกัด Liechtenstein ถือหุ้นร้อยละ 49

ITA มีจุดขายจากการเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายในกลุ่มบริษัทอินช์เคป ซึ่งเป็นกลุ่มบริษัทตัวแทนเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก GAC เป็นบริษัทชั้นนำแห่งหนึ่งในโลกในด้านการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ ธุรกิจเดินเรือ และโลจิสติกส์

3) โทรีเซน (อินโดไชน่า) เอส.เอ. (“TIS”) ซึ่งเป็นการร่วมทุนระหว่าง บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 50 และอีกร้อยละ 50 ถือโดยนักลงทุนทั่วไป TIS ให้บริการด้านธุรกิจตัวแทนเรือในประเทศเวียดนามและกัมพูชาตั้งแต่ปี 2526 TIS เป็นหนึ่งในบริษัทตัวแทนเรือที่ใหญ่ที่สุดในเมืองโฮจิมินห์ และในเขตพื้นที่วัง เตา (Vung Tau) อีกทั้งยังมีความเชี่ยวชาญในธุรกิจการขนส่งสินค้าและกำลังพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ในประเทศเวียดนาม อีกด้วย

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 เซอร์วิสเซส อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ("TPI") ก่อตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2543 โดยก่อนหน้านั้นบริษัทนี้เป็นแผนกหนึ่งของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งปัจจุบันถือหุ้นร้อยละ 90 ใน TPI โดยทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานให้กับบริษัทประกันภัยต่างประเทศที่อยู่ในชมรมพีแอนด์ไอ และบริษัทประกันภัย ในส่วนของตัวเรือและเครื่องจักร

TPI ให้บริการครอบคลุมหลายอย่างสำหรับเรือที่เข้ามาเทียบท่าในประเทศไทย เช่น การสำรวจสินค้าที่เสียหาย โดยบริการด้วยความรวดเร็วแต่แม่นยำในการประเมิน การสำรวจความเสียหายของสินค้าหรือตัวเรือในกรณีที่เรือชนกัน การสำรวจความเสียหายของสิ่งติดตั้งและวัตถุที่ลอยน้ำได้ในทะเล การไกล่เกลี่ยกรณีพิพาทและการเป็นตัวแทนในคดีความทางกฎหมาย

ทีมงานของ TPI ได้ทำหน้าที่อย่างเต็มกำลัง เพื่อให้ความช่วยเหลือทางด้านกฎหมายและเทคนิคสำหรับความเสียหายต่างๆ โดยมีการทบทวนอย่างถี่ถ้วน เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ กฎหมายของประเทศต่างๆ และข้อปฏิบัติตามกรมธรรม์ ซึ่งส่งผลให้การเจรจาเรียกร้องค่าเสียหายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และหาข้อยุติได้อย่างรวดเร็วโดยมีมูลค่าความเสียหายที่เป็นธรรม

ธุรกิจจัดหาอุปกรณ์บนเรือ บริการส่งกำลังบำรุง(โลจิสติกส์) และ ธุรกิจขนถ่ายสินค้า

บริษัท ชิดลม มารีน เซอร์วิสเซส แอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด ("CMSS") ซึ่งบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นอยู่ทั้งหมด ให้บริการจัดหาอุปกรณ์ที่ใช้บนเรือและบริการเกี่ยวกับการส่งกำลังบำรุง (โลจิสติกส์) รวมถึงการจัดหาวัสดุที่ใช้ในการดูแลสินค้าระหว่างขนส่ง เช่น ไม้รองค้ำสินค้า การจัดหาอุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าการให้บริการตรวจนับสินค้า ให้บริการรถยกสินค้า การให้เช่าพื้นที่จัดเก็บสินค้า รวมทั้งการบริหารและกระจายการส่งสินค้า นอกจากนี้ CMSS ยังให้บริการด้านการขนถ่ายสินค้าขึ้น/ลงเรือ บรรจุและขนส่งสินค้าไปยังเรือและผู้รับปลายทาง อีกด้วย

ในเดือนตุลาคม 2549 บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท กัลฟ เอเจนซี่ คัมปะนี จำกัด Liechtenstein ("GACL") ซึ่งเป็นหนึ่งในบริษัทที่อยู่ในกลุ่มบริษัทกัลฟ เอเจนซี่ ได้ร่วมกันก่อตั้งบริษัท จีเอซี โทรีเซน โลจิสติกส์ จำกัด ("GACTL") ซึ่งเป็นกลยุทธ์หนึ่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซนในการที่จะขยายธุรกิจเกี่ยวกับการส่งกำลังบำรุง (โลจิสติกส์) ไปสู่ระดับท้องถิ่น บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 51 ใน GACTL และที่เหลือร้อยละ 29 ถือโดย GACL (เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของธุรกิจคลังสินค้า) และอีก

ร้อยละ 20 ถือโดยนายลาร์ส ชาเวสตอร์ม ซึ่งเป็นประธานของกลุ่มบริษัทกัลฟ เอเจนซี่ GACTL ได้ดำเนินโครงการสร้างคลังเก็บสินค้าขนาด 10,000 ตารางฟุต ในการนิคมอุตสาหกรรมอมตนคร ประเทศไทย เพื่อให้บริการส่งกำลังบำรุง (โลจิสติกส์)

นายหน้าเช่าเหมาเรือ

บริษัท เฟิร์นเล่ย์ (ประเทศไทย) จำกัด ("FTL") ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) เป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) และกลุ่มบริษัทเฟิร์นเล่ย์ ของประเทศนอร์เวย์ ("เฟิร์นเล่ย์") โดยถือหุ้นร้อยละ 51 และ ร้อยละ 49 ตามลำดับ เฟิร์นเล่ย์เป็นหนึ่งในบริษัทนายหน้าเช่าเหมาเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก ดำเนินธุรกิจในการเป็นที่ปรึกษาเกี่ยวกับเรือบรรทุกสินค้าแห้ง เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกแก๊ส การซื้อและขายเรือ FTL บริษัทย่อยคือ บริษัท พีที เฟิร์นเล่ย์ อินโดนีเซีย ซึ่งให้บริการในการเป็นนายหน้าเช่าเหมาเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองในประเทศอินโดนีเซีย และบริษัท เฟิร์นเล่ย์ ชิปโบรกกิ้ง ไพรเวท ลิมิเต็ด โดย FTL ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 99 ซึ่งให้บริการในการเป็นนายหน้าเช่าเหมาเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองในประเทศอินเดีย

นอกเหนือจากจัดหาตลาดให้กับกองเรือโทรีเซนแล้ว เฟิร์นเล่ย์ ยังดำเนินธุรกิจเป็นบริษัทนายหน้าเช่าเหมาเรือในตลาดที่มีการแข่งขันกันอย่างสูง โดยเป็นตัวกลางระหว่างเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือทั้งประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และทั่วโลก

การซ่อมบำรุงและดูแลเรือเดินทะเล

บริษัท ที.เอส.ซี.มาริไทม์ จำกัด ("TSC") ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 100 เป็นบริษัทที่ได้รับใบรับรอง ISO 9001 จากลอยด์ รีจิสเตอร์ (Lloyds Register of Shipping) วัตถุประสงค์เมื่อเริ่มตั้งบริษัท คือการให้บริการซ่อมบำรุงเรือเดินทะเลในกลุ่มบริษัทโทรีเซนที่เข้ามาแวะจอดเทียบท่าในประเทศไทย

การให้บริการเกี่ยวกับงานเคลือบพื้นผิวเพื่อการป้องกันต่างๆ

บริษัท เอเชีย โค้ทติ้ง เซอร์วิสเซส จำกัด ("ACS") ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 100 มีหน้าที่ให้บริการในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลือบพื้นผิวเพื่อการป้องกันต่างๆ รวมถึงงานเคลือบพื้นผิวเพื่อป้องกันความร้อน ป้องกันสารเคมี และปกป้องพื้นผิวจากการผุหรือกัดกร่อน และงานทาสีทั่วไปและยังสามารถประยุกต์ใช้กับ ท่อ ถังน้ำโลหะ ถังคอนกรีต โครงสร้างโลหะ คอนกรีต ตู้คอนเทนเนอร์ หลังคา ผนัง และอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ

การบริหารท่าเรือ

บริษัท ชาร์จา พอร์ต เซอร์วิสเซส จำกัด (“SPS”) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) เป็นการร่วมทุนระหว่างการท่าเรือชาร์จา ในประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และ โทรีเซน ชิปปิ้ง เอฟ แซด อี (“TSF”) โดยถือหุ้นร้อยละ 51 และ ร้อยละ 49 ตามลำดับ TSF เป็นบริษัทย่อยของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ ท่าเรือชาร์จาได้รับสัมปทานในการขนถ่ายสินค้า การจัดการและเก็บรักษาสินค้า การส่งสินค้า การดูแลด้านการตลาดให้กับสินค้าทั่วไป สินค้าแห้งเทกอง และสินค้าแช่แข็ง ที่ท่าเรือคาลิด ท่าเรือฮัมริจาร์ และท่าเรือชาร์จา ครีก เป็นเวลา 10 ปี โดยสามารถต่อสัญญาได้ เมื่อครบกำหนด 10 ปี

SPS ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อเดือนมิถุนายน 2545 โดยเป็นส่วนหนึ่งของโครงการแปรรูปท่าเรือรัฐวิสาหกิจเป็นท่าเรือเอกชน ทั้งนี้พนักงานทั้งหมด และอุปกรณ์ต่างๆ ในท่าเรือ ถูกโอนเข้ามายังบริษัทนี้ทั้งหมด

ท่าเรือคาลิดเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในบรรดาท่าเรือทั้งสามแห่งที่อยู่ภายใต้สัญญาสัมปทาน และตั้งอยู่ห่างจากดูไบไปทางใต้ประมาณ 16 กิโลเมตร ปัจจุบัน ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 ท่าเรือทั้งสามแห่งให้บริการรับ-ส่งปริมาณสินค้ารวมกันได้มากกว่า 5 ล้านตัน เมื่อปีที่ผ่านมา และมีศักยภาพในการเติบโตเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

การดำเนินธุรกิจอื่นๆ ในแถบประเทศตะวันออกกลาง

โทรีเซน ชิปปิ้ง เอฟแซดอี (“TSF”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่กลุ่มบริษัทโทรีเซนถือหุ้นร้อยละ 100 ได้ถูกก่อตั้งขึ้นเพื่อใช้เป็นสำนักงานภูมิภาคในแถบตะวันออกกลาง TSF สนับสนุนเรือที่ให้บริการแบบประจำเส้นทางของกลุ่มบริษัทโทรีเซนที่แวะไปยังประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์และท่าเรืออื่นๆ ในแถบตะวันออกกลาง ซึ่งเป็นการประหยัดต้นทุนในการดำเนินการของเรือสินค้าของโทรีเซนที่ขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคดังกล่าว

TSF ให้บริการเรือที่เข้าไปจอดเทียบท่าในประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์มากกว่า 100 ลำต่อปี และติดต่อประสานงานในด้านการปฏิบัติการเรือกับท่าเรืออื่นๆ โดยมีตัวเลขของเรือที่บริษัทฯ ให้บริการไม่ต่างกัน บริษัทฯ มีความชำนาญทางด้านพิธีศุลกากร และให้บริการขนส่งสินค้ามากกว่า 2,400 รายแก่ผู้รับสินค้าในประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ โอมานและจุดหมายปลายทางที่อยู่ใกล้เคียง

3.3.2 การตลาดและภาวะการแข่งขันธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

แรกเริ่มนั้น ธุรกิจของโทรีเซน คือ การให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ เมื่อเวลาผ่านไปโทรีเซนได้พัฒนามาเป็นเจ้าของเรือเดินทะเล และดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล ด้วยเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปและเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ธุรกิจให้บริการนอกชายฝั่ง โดยมีเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ เรือขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ในปัจจุบันธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือของบริษัทฯ ประกอบไปด้วย การให้บริการด้านการขนถ่ายสินค้า การเป็นนายหน้าเช่าเหมาเรือ การซ่อมและดูแลบำรุงเรือเดินทะเล และการบริหารท่าเรือ แต่เนื่องจากในปีที่ผ่านมากลุ่มธุรกิจอื่นของโทรีเซน มีการเติบโตในด้านสินทรัพย์มาก ทำให้รายรับและส่วนแบ่งกำไรจากธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือลดลง

ส่วนแบ่งกำไรจากธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

ในรอบปีบัญชี 2550 ส่วนแบ่งกำไรสุทธิที่ได้จากกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ คิดเป็นเงินจำนวน 145.1 ล้านบาท เทียบกับ 142.3 ล้านบาท ในรอบปีบัญชี 2549 ทั้งนี้กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งได้อยู่ในกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ จนกระทั่งมีการแยกธุรกิจบริการนอกชายฝั่งออกจากกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือและนำมารวมอยู่ในงบการเงินรวม โดยเริ่มตั้งแต่รอบปีบัญชี 2549 ซึ่งทำให้ส่วนแบ่งกำไรจากกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือลดลงตั้งแต่รอบปีบัญชี 2549 เป็นต้นมา ซึ่งดังแสดงในตารางข้างล่างนี้

ส่วนแบ่งกำไรสุทธิจากกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

	รอบปีบัญชี 2549		รอบปีบัญชี 2550	
กลุ่มธุรกิจ	กำไรสุทธิ (ล้านบาท)	กำไรสุทธิคิดเป็นร้อยละเทียบกับส่วนแบ่งกำไรสุทธิของกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ	กำไรสุทธิ (ล้านบาท)	กำไรสุทธิคิดเป็นร้อยละเทียบกับส่วนแบ่งกำไรสุทธิของกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ
ธุรกิจตัวแทนเรือ	41.5	29.2	18.4	12.7
ธุรกิจนายหน้าเช่าเหมาเรือ	21.7	15.2	37.0	25.5
ธุรกิจขนถ่ายสินค้า	(0.9)	(0.6)	1.3	0.9
ธุรกิจสื่อสารทางทะเล	-	-	-	-
ธุรกิจประสานงานให้กับบริษัทประกันภัย	4.9	3.4	3.1	2.1
ธุรกิจจัดหาอุปกรณ์บนเรือและโลจิสติกส์	10.0	7.0	5.6	3.9
ธุรกิจการบริหารท่าเรือ	69.1	48.6	95.5	65.8
ธุรกิจการซ่อมบำรุงและดูแลเรือ	(4.0)	(2.8)	(15.8)	(10.9)
รวม	**142.3**	**100.0**	**145.1**	**100.0**

ในรอบปีบัญชี 2550 บริษัท โทรีเซน ชิปปิ้ง เอฟแซดอี มีส่วนแบ่งกำไรสุทธิสูงที่สุดในกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ ในขณะที่ท่าเรือคาลิดมีการใช้ประโยชน์จนเกือบเต็มแล้ว การขยายท่าเรือ

ฮัมริจาห์ อาจเป็นหนทางสู่โอกาสในการลงทุนของบริษัทฯ ซึ่งการที่อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาคตะวันออกกลางเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วจึงเป็นการเปิดโอกาสทางธุรกิจที่สำคัญในอนาคต นอกจากนี้เรือของบริษัทฯ ที่วิ่งแบบประจำเส้นทางไปยังตะวันออกกลางยังได้ประโยชน์จากบริษัทร่วมทุนดังกล่าว ถึงแม้ว่าผลประโยชน์เหล่านี้จะถูกบันทึกเป็นกำไรของกลุ่มบริษัทในธุรกิจเดินเรือก็ตาม โดยสังเกตได้จากการให้บริการขนถ่ายสินค้าในปริมาณมากขึ้นกว่าเดิม โดยส่วนแบ่งผลกำไรสุทธิจากธุรกิจนี้ในรอบปีบัญชี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 38.2 เป็น 95.5 ล้านบาท

บริษัท เฟิร์นเล่ย์ (ประเทศไทย) จำกัด มีส่วนแบ่งผลกำไรสุทธิที่ให้กับบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ในรอบปีบัญชี 2550 เท่ากับ 29.0 ล้านบาท เทียบกับ 16.5 ล้านบาทในรอบปีบัญชี 2549 สาเหตุที่ส่วนแบ่งกำไรสุทธิเพิ่มขึ้น เนื่องจากอัตราค่าระวางที่สูงในปี 2550 ซึ่งทำให้บริษัท เฟิร์นเล่ย์ (ประเทศไทย) จำกัด มีรายได้จากค่านายหน้าเช่าเหมาเรือเพิ่มขึ้น

บริษัท ชิดลม ขนส่งและบริการ จำกัด และ บริษัทชิดลม มารีน เซอร์วิสเซส แอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด ได้ปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ทางธุรกิจจากเดิมที่เน้นการขนถ่ายสินค้า ซึ่งเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันสูงไปยังการขายอุปกรณ์และวัสดุสิ้นเปลืองสำหรับใช้บนเรือ และธุรกิจรับฝากสินค้าในคลังสินค้า บริษัท ชิดลม มารีน เซอร์วิสเซส แอนด์ ซัพลลายส์ จำกัด ได้ดำเนินการสร้างคลังสินค้า จำนวน 1 แห่ง แล้วเสร็จในปี 2550 และมีสัญญาเช่าจากลูกค้าชั้นนำไว้เต็มแล้ว ซึ่งลูกค้าชั้นนำที่ใช้บริการในอันดับต้นๆ รวมถึงบริษัท ซีเมนต์ไทย โลจิสติกส์ จำกัด (เครือบริษัท สยามซีเมนต์ จำกัด) บริษัท ดีเอชแอล เอ็กเซล ซัพพลายส์ จำกัด และบริษัท เอ็กเซล โลจิสติคส์ จำกัด (ฟาร์อีสท์) นอกจากนี้ บริษัท จีเอซี โทรีเซน โลจิสติคส์ จำกัด ยังได้สร้างศูนย์กระจายสินค้า (distribution centre) 1 แห่ง เพื่อให้บริษัท บริสตอล-ไมเยอร์ สควิปป์ ไทย จำกัด ได้ใช้บริการอีกด้วย

จากทั้งหมดที่กล่าวมาข้างต้น บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) คาดว่าส่วนแบ่งผลกำไรจากธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือจะเติบโตขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไปในรอบปีบัญชีหน้า

4. การวิจัยและการพัฒนา

-ไม่มี-

5. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

5.1 สินทรัพย์

สินทรัพย์ของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 สามารถแสดงรายละเอียดได้ดังนี้

ตารางแสดงสินทรัพย์ของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
ณ 30 กันยายน 2550

สินทรัพย์	ที่ตั้ง	จำนวน	มูลค่าทุน (ล้านบาท)	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
ที่ดิน	ชั้น 5, 7, 8, 10, 14, 15 อาคารอรกานต์ ซอยชิดลม ถนนเพลินจิต ลุมพินี ปทุมวัน กทม. 10330	325.84 ตร.วา	78.01	78.01	เป็นเจ้าของ	ที่ดิน 268.27 ตร.วา ติดจำนองในวงเงินรวม 170 ล้านบาท ส่วนที่เหลืออีก 57.57 ตร.วา ปลอดจำนอง
อาคารชุดสำนักงาน	ชั้น 5, 7, 8, 10, 14, 15 (รวม 17 ยูนิต) อาคารอรกานต์ ซอยชิดลม ถนนเพลินจิต ลุมพินี ปทุมวัน กทม. 10330	6,193 ตร.ม.	185.68	114.49	ติดจำนองบางส่วน	อาคารชุดจำนวน 14 ยูนิต ติดจำนองในวงเงินรวม 170 ล้านบาท ส่วนที่เหลืออีก 3 ยูนิต ปลอดจำนอง
เฟอร์นิเจอร์และอุปกรณ์สำนักงาน	-	628	57.24	50.40	เป็นเจ้าของ	-
พาหนะ (รถยนต์)	-	3	8.43	18.67	เป็นเจ้าของ	-
เรือยนต์และอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าทางทะเล	-	-	-	-	-	-
ค่าปรับปรุงอาคาร	-	-	75.30	44.94	-	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน (Software)	-	21	54.90	54.48	-	-

ตารางแสดงสินทรัพย์ของบริษัทย่อย ณ 30 กันยายน 2550

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	สินทรัพย์	ปีที่ซื้อ	อายุที่ใช้งานแล้ว (ปี)	มูลค่าทุน 30 ก.ย. 50 (ล้านบาท)	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
1.	บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน)	ที่ดิน – ปิ่นทอง	2546	4	24.72	24.70	ติดจำนองเงินกู้ระยะยาว, วงเงินเบิกเกินบัญชี, หนังสือค้ำประกัน รวมวงเงิน 230 ล้านบาท
2.	บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน)	ที่ดิน - แหลมฉบัง	2544	6	10.41	10.41	ติดจำนองเงินเบิกเกินบัญชี และตั๋วสัญญาใช้เงิน วงเงิน 30 ล้านบาท
3.	บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน)	ที่ดิน - สงขลา	2543	7	6.33	6.33	ติดจำนองเงินกู้เบิกเกินบัญชี และหนังสือค้ำประกัน รวมวงเงิน 15 ล้านบาท
4.	บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน)	อาคารสำนักงาน, โรงงาน A&B - ปิ่นทอง	2548	2	135.42	120.57	ติดจำนองเงินกู้ระยะยาว, วงเงินเบิกเกินบัญชี, หนังสือค้ำประกัน รวมวงเงิน 230 ล้านบาท
5.	บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน)	อาคารสำนักงาน, โรงงาน C ปิ่นทอง	2548	2	53.70	48.84	ติดจำนองเงินกู้ระยะยาว, วงเงินเบิกเกินบัญชี, หนังสือค้ำประกัน รวมวงเงิน 230 ล้านบาท
6.	บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน)	อาคารสำนักงาน – สงขลา 1	2543	7	4.99	3.50	ติดจำนองเงินกู้เบิกเกินบัญชี และหนังสือค้ำประกัน รวมวงเงิน 15 ล้านบาท
7.	บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน)	อาคารสำนักงาน – สงขลา 2	2546	4	2.29	1.90	ติดจำนองเงินกู้เบิกเกินบัญชี และหนังสือค้ำประกัน รวมวงเงิน 15 ล้านบาท

หมายเหตุ : ที่ดินและอาคารของบริษัททั้งหมด ติดจำนองเงินกู้ระยะยาว, เงินเบิกเกินบัญชีและหนังสือค้ำประกัน รวมมูลค่าวงเงินจำนองทั้งสิ้น 505.4 ล้านบาท

5.2 สินทรัพย์ถาวรหลักของบริษัทย่อยที่ใช้ประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 กลุ่มธุรกิจเดินเรือเป็นเจ้าเรือเดินทะเลจำนวน 45 ลำ เป็นเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปและเรือบรรทุกสินค้าเทกอง ดังมีรายละเอียดดังนี้

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	ชื่อเรือ	ขนาดระวางบรรทุก (DWT)	ปีที่สร้างเรือ	อายุเรือที่ใช้งานแล้ว (ปี)	มูลค่าทุน 30 ก.ย. 50 (ล้านบาท)	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
1.	บ. ทอร์ นาวิเกเตอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Navigator	20,358	2530	20.52	299.40	207.33	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
2.	บ. ทอร์ ทรานสปอร์เตอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Transporter	23,930	2529	21.16	196.94	119.71	ปลอดภาระจำนอง
3.	บ. ทอร์สตาร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Star	16,248	2528	21.87	143.26	49.38	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
4.	บ. ทอร์สกิปเปอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Skipper	16,211	2529	20.92	116.47	48.56	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
5.	บ. ทอร์เซลเลอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Sailor	16,248	2529	21.54	133.64	50.47	ปลอดภาระจำนอง
6.	บ. ทอร์สกาย ชิปปิ้ง จก.	Thor Sky	16,225	2529	20.80	142.10	53.25	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
7.	บ. ทอร์ซัน ชิปปิ้ง จก.	Thor Sun	16,223	2529	21.25	142.35	55.09	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
8.	บ. ทอร์สปิริต ชิปปิ้ง จก.	Thor Spirit	16,248	2529	21.32	131.41	50.81	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
9.	บ. ทอร์ซี ชิปปิ้ง จก.	Thor Sea	16,248	2529	21.44	188.92	74.18	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
10.	บ. ทอร์ เมอร์แชนท์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Merchant	17,326	2525	24.93	82.71	49.48	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
11.	บ. ทอร์ มารีเนอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Mariner	17,298	2526	24.72	92.80	54.07	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
12.	บ.ทอร์ เมอร์คิวรี่ ชิปปิ้ง จก.	Thor Mercury	17,322	2527	23.26	92.15	60.63	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
13.	บ.ทอร์ มาสเตอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Master	17,298	2525	25.18	84.12	51.38	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
14.	บ. ทอร์ ออร์คิด ชิปปิ้ง จก.	Thor Orchid	34,800	2528	22.02	216.05	105.64	ปลอดภาระจำนอง
15.	บ. ทอร์ กัปตัน ชิปปิ้ง จก.	Thor Captain	25,085	2526	24.43	175.19	60.46	ปลอดภาระจำนอง
16.	บ. ทอร์ ไพล็อต ชิปปิ้ง จก.	Thor Pilot	33,400	2529	21.37	199.05	110.86	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
17.	บ. ทอร์ จัสมิน ชิปปิ้ง จก.	Thor Jasmine	36,633	2528	22.12	258.16	134.82	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
18.	บ. ทอร์ แชมเปี้ยน ชิปปิ้ง จก.	Thor Champion	25,150	2525	24.85	163.88	50.67	ปลอดภาระจำนอง
19.	บ. ทอร์ โลตัส ชิปปิ้ง จก.	Thor Lotus	35,458	2528	22.63	270.31	125.20	ปลอดภาระจำนอง
20.	บ. ทอร์ คอมมานเดอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Commander	26,140	2527	23.43	221.53	100.77	ปลอดภาระจำนอง
21.	บ. ทอร์ เทรดเดอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Trader	24,126	2528	21.87	175.94	101.78	ปลอดภาระจำนอง
22.	บ. ทอร์ แทรเวลเลอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Traveller	24,126	2528	21.85	182.32	106.05	ปลอดภาระจำนอง
23.	บ. ทอร์ เวนเจอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Venture	41,824	2529	21.31	313.05	168.60	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
24.	บ. ทอร์ นอติก้า ชิปปิ้ง จก.	Thor Nautica	20,542	2531	18.82	331.08	244.48	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	ชื่อเรือ	ขนาดระวางบรรทุก (DWT)	ปีที่สร้างเรือ	อายุเรือที่ใช้งานแล้ว (ปี)	มูลค่าทุน 30 ก.ย. 50 (ล้านบาท)	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
25.	บ. ทอร์ คอนฟิเดนซ์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Confidence	24,900	2526	24.28	200.47	73.17	ปลอดภาระจำนอง
26.	บ. ทอร์ การ์เดียน ชิปปิ้ง จก.	Thor Guardian	41,876	2528	22.35	281.79	138.62	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
27.	บ. ทอร์ ไทรอัมพ์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Triumph	23,245	2530	20.01	225.63	139.95	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
28.	บ. ทอร์ เน็กซัส ชิปปิ้ง จก.	Thor Nexus	20,377	2532	18.76	277.00	191.73	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
29.	บ. ทอร์ เนปจูน ชิปปิ้ง จก.	Thor Neptune	20,377	2532	18.59	277.53	192.98	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
30.	บ. ทอร์ ทริบิวท์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Tribute	23,224	2528	22.75	200.55	104.28	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
31.	บ. ทอร์ จูปิเตอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Jupiter	36,992	2529	21.13	341.66	196.66	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
32.	บ. ทอร์ อลายอันซ์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Alliance	40,940	2527	23.27	324.81	137.79	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
33.	บ. ทอร์ นอติลุส ชิปปิ้ง จก.	Thor Nautilus	20,457	2531	19.41	312.21	223.54	ปลอดภาระจำนอง
34.	บ. ทอร์ วิน ชิปปิ้ง จก.	Thor Wind	39,087	2541	8.87	742.21	616.82	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
35.	บ. ทอร์ เวฟ ชิปปิ้ง จก.	Thor Wave	39,042	2541	9.18	749.00	624.10	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
36.	บ. ทอร์ ไดนามิค ชิปปิ้ง จก.	Thor Dynamic	43,497	2534	16.43	795.66	578.40	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
37.	บ. ทอร์ เอนเตอร์ไพรส์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Enterprise	42,529	2538	12.18	1,069.73	860.33	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
38.	บ. ทอร์ ฮาร์โมนี่ ชิปปิ้ง จก.	Thor Harmony	47,111	2545	5.53	1,230.58	1,061.96	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
39.	บ. ทอร์ อินทิกริตี้ ชิปปิ้ง จก.	Thor Integrity	52,375	2544	6.50	1,029.08	899.46	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
40.	บ. ทอร์ ทรานสิท ชิปปิ้ง จก.	Thor Transit	23,042	2529	20.84	378.03	243.14	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
41.	บ. ทอร์ เนรัส ชิปปิ้ง จก.	Thor Nereus	20,380	2531	19.76	425.14	289.05	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
42.	บ. ทอร์ เนคตาร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Nectar	20,433	2533	17.76	456.94	338.75	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
43.	บ. ทอร์ เอนเดฟเวอร์ ชิปปิ้ง จก.	Thor Endeavour	42,529	2538	12.48	1,045.40	882.71	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
44.	บ. ทอร์ เอนเนอร์ยี ชิปปิ้ง จก.	Thor Energy	42,529	2537	12.88	1,029.51	878.66	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
45.	บ. ทอร์ ฮอไรซัน ชิปปิ้ง พีทีอี จก.	Thor Horizon	47,111	2545	5.00	1,277.33	1,239.24	อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ
		รวม	1,266,518	-	-	17,023.09	12,145.01	-

หมายเหตุ : เรือของบริษัทจำนวน 34 ลำ อยู่ในขั้นตอนการถอนจำนองเรือ และเรือจำนวน 11 ลำ ปลอดภาระจำนอง

: มูลค่าทุนและมูลค่าตามบัญชีของเรือไม่รวมเฟอร์นิเจอร์บนเรือ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งเป็นเจ้าของเรือให้บริการนอกชายฝั่งจำนวน 4 ลำ และเรือขุดเจาะจำนวน 2 ลำ ดังมีรายละเอียดดังนี้

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	ชื่อเรือ	ขนาดตันกรอส	ปีที่สร้างเรือ	อายุเรือที่ใช้งานแล้ว (ปี)	มูลค่าทุน 30 ก.ย. 50 (ล้านบาท)	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
1.	บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเซส จำกัด	Mermaid Supporter	342	2525	25	34.15	19.64	ติดจำนองเงินกู้ระยะยาว
2.	บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเซส จำกัด	Mermaid Commander	1,190	2530	20	956.41	831.92	ติดจำนองเงินกู้ระยะยาว
3.	บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเซส จำกัด	Mermaid Responder	1,190	2536	14	153.32	117.19	ติดจำนองเงินกู้ระยะยาว
4.	บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเซส จำกัด	Mermaid Performer	783	2525	25	127.82	93.24	ติดจำนองเงินกู้ระยะยาว
5	บริษัท เอ็มทีอาร์-1 จำกัด	MTR-1	5,947	2521	29	891.16	639.90	ติดจำนองเงินกู้ระยะยาวและค้ำประกัน
6	บริษัท เอ็มทีอาร์-2 จำกัด	MTR-2	7,989	2519	31	1,254.20	915.97	ติดจำนองเงินกู้ระยะยาวและค้ำประกัน
		รวม	-	-	-	3,417.06	2,617.86	-

5.3 <u>นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม</u>

ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 บริษัทมีเงินลงทุนในบริษัทย่อย, บริษัทร่วม และกิจการร่วมค้า ตามบัญชีวิธีส่วนได้เสีย มูลค่ารวม 17,090 ล้านบาท (เงินลงทุนวิธีราคาทุน 9,989 ล้านบาท)

นโยบายการลงทุนของบริษัทและบริษัทย่อย บริษัทมีนโยบายในการจัดตั้งบริษัทย่อยเพื่อเป็นผู้ถือกรรมสิทธิเรือบริษัทละ 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

ไม่มีข้อพิพาทที่มีผลกระทบต่อสินทรัพย์สูงกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้น

8. โครงสร้างเงินทุน

8.1 <u>หลักทรัพย์ของบริษัท</u>

ก. บริษัทมีทุนจดทะเบียน ณ 30 กันยายน 2550 จำนวน 868,684,422 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 868,684,422 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท
บริษัทมีทุนชำระแล้ว ณ 30 กันยายน 2550 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 28 กันยายน 2550 บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทฯ จำนวน 178,612,132 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 27.75 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วของบริษัทฯ ณ วันที่ 28 กันยายน 2550 ซึ่งจำนวนหุ้นสามัญที่บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด ลงทุนหรือมีไว้นี้จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางการเงินต่าง ๆ แต่จะไม่มีสิทธิในการออกเสียงในที่ประชุมของบริษัท

จ. คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2546 ขายหุ้นสามัญจำนวน 20 ล้านหุ้นให้แก่บรรษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ในราคาหุ้นละ 27 บาท และมีมติเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2546 ขายหุ้นสามัญจำนวน 30 ล้านหุ้นให้บริษัทหลักทรัพย์ ไอเอ็นจี (ประเทศไทย) จำกัด และ ING Bank N.V. ในราคาหุ้นละ 35.80 บาท ทั้งนี้เป็นไปตามมติที่ประชุมวิสามัญ ผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2542 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2542 โดยที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีมติให้จัดสรรหุ้นสามัญจำนวน 100 ล้านหุ้นให้แก่นักลงทุนโดยเฉพาะเจาะจง และมอบหมายให้คณะกรรมการเป็นผู้พิจารณากำหนดเวลาและเงื่อนไขอื่น ๆ รวมทั้งมีอำนาจในการดำเนินการใด ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการออกหุ้นสามัญใหม่ให้แก่นักลงทุนโดยเฉพาะเจาะจง ทั้งนี้หลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญให้นัก

ลงทุนโดยเฉพาะเจาะจงไปแล้ว รวมจำนวน 50 ล้านหุ้น ยังคงเหลือหุ้นสามัญที่สำรองไว้เพื่อจัดสรรให้นักลงทุนโดยเฉพาะเจาะจงอีก 50 ล้านหุ้น

ฉ. ในการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2550 ที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีมติที่เกี่ยวกับการออกหลักทรัพย์ดังนี้

ฉ.1. อนุมัติให้บริษัทลดทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ จาก 693,684,422 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 693,684,422 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท โดยการตัดหุ้นจดทะเบียนที่ยังมิได้ออกจำหน่ายจำนวนน 50,000,000 หุ้น จากทุนจดทะเบียนเดิม 693,684,422 บาท เป็นทุนจดทะเบียนใหม่จำนวน 643,684,422 บาท แบ่งออกเป็น 643,684,422 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

ฉ.2. อนุมัติให้บริษัทฯ ออกหุ้นสามัญเพิ่มเติมจำนวน 225,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 225,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท เพื่อการจัดสรรดังนี้

ฉ.2.1 จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน 175,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท เพื่อรองรับการใช้สิทธิของหุ้นกู้แปลงสภาพ

ฉ.2.2 จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 50,000,000 หุ้น เพื่อเสนอขายในคราวเดียวกันหรือต่างคราวกันให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) โดยมอบหมายให้คณะกรรมการเป็นผู้มีอำนาจพิจารณากำหนดราคาเสนอขาย ระยะเวลาการเสนอขาย เงื่อนไขและรายละเอียดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรร รวมถึงการพิจารณากำหนดราคาตลาด ตามประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. ทีเกี่ยวข้อง

ฉ.3. อนุมัติให้ออกหุ้นกู้แปลงสภาพในวงเงินไม่เกิน 170,000,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และเมื่อวันที่ 24 กันยายน 2550 บริษัทฯ ได้รายงานต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยว่าบริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ในวันที่ 24 กันยายน 2550 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ชื่อเฉพาะหุ้นกู้	:	หุ้นกู้แปลงสภาพ "US$ 169,800,000 2.50 percent. Convertible Bonds due 2012"
ประเภทของหุ้นกู้	:	หุ้นกู้แปลงสภาพชนิดระบุชื่อผู้ถือ ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีประกัน

มูลค่ารวม	:	จำนวน 169,800,000 เหรียญสหรัฐ
มูลค่าที่ตราไว้	:	300,000 เหรียญสหรัฐ/หนึ่งหุ้นกู้
วิธีเสนอขาย	:	เสนอขายต่อผู้ลงทุนในต่างประเทศ แต่ไม่เสนอขายในประเทศสหรัฐอเมริกา หรือบุคคล / นิติบุคคลสัญชาติอเมริกัน
อายุ	:	5 ปีนับแต่วันที่ออกหุ้นกู้แปลงสภาพ
อัตราการแปลงสภาพ	:	จำนวนเงินต้นของหุ้นกู้แปลงสภาพ หารด้วยราคาแปลงสภาพ
ราคาแปลงสภาพ	:	59.90 บาทต่อหุ้น ซึ่งคิดคำนวณจากราคาตลาดถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นของบริษัทที่ทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในช่วงระยะเวลาระหว่างวันที่ 17-19 กันยายน 2550 บวกส่วนเพิ่ม (Conversion Premium) ในอัตราร้อยละ 15 ทั้งนี้ ราคาแปลงสภาพอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามเงื่อนไขการปรับสิทธิตามที่กำหนดไว้
ผลกระทบของผู้ถือหุ้นของบริษัท หากมีการใช้สิทธิแปลงสภาพครบถ้วนตามหุ้นกู้แปลงสภาพ	:	กรณีที่มีการใช้สิทธิแปลงสภาพ ในการซื้อหุ้นที่สำรองไว้ทั้งหมด บริษัทคาดว่าผลกระทบต่อราคาตลาดของหุ้น (price dilution) จะไม่เกิดขึ้นหรือหากเกิดขึ้นจะเป็นอัตราที่น้อยมาก เนื่องจากราคาการแปลงสภาพที่กำหนดไม่ต่ำกว่าราคาตลาดปัจจุบัน ณ เวลาที่ออกหุ้นกู้แปลงสภาพ ผลกระทบต่อสิทธิในการออกเสียงของผู้ถือหุ้นเดิม และส่วนแบ่งกำไร (control dilution) จะลดลงไม่เกินกว่าร้อยละ 15
อัตราดอกเบี้ย	:	ร้อยละ 2.50 ต่อปี
อัตราผลตอบแทน (Yield to Maturity)	:	ร้อยละ 5.50
วันที่ออกหุ้นกู้	:	24 กันยายน 2550
วันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้	:	24 กันยายน 2553, 24 กันยายน 2554 และ 24 กันยายน 2555

การไถ่ถอนคืนก่อนกำหนด : บริษัทและผู้ถือหุ้นกู้แปลงสภาพมีสิทธิขอไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนดได้ตามที่ข้อกำหนดสิทธิกำหนดไว้

ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ : DB Trustees (Hong Kong) Limited

นายทะเบียนหุ้นกู้ : Deutsche Bank Luxembourg S.A.

ทั้งนี้หุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ ได้จดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศสิงคโปร์ เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2550

8.2 ผู้ถือหุ้น

กลุ่มผู้ถือหุ้นที่ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก ณ วันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งหลังสุด เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2550

ลำดับที่	ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	%
1.	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	178,612,132	27.75
2.	Goldman Sachs International	39,675,000	6.16
3.	The Bank of New York (Nominee) Limited	26,300,449	4.09
4.	State Street Bank and Trust Company	18,958,689	2.95
5.	State Street Bank and Trust Company, For London	15,603,300	2.42
6.	State Street Bank and Trust Company, For Australia	15,226,500	2.37
7.	HSBC (Singapore) Nominee Pte Ltd	14,814,380	2.30
8.	UOB Kay Hian Private Limited	10,692,000	1.66
9.	Somers (U.K.) Limited	10,652,600	1.65
10.	Mellon Bank, N.A.	10,407,262	1.62
	รวม	340,942,312	52.97

หมายเหตุ ทุนชำระแล้ว ณ วันที่ 28 กันยายน 2550 คือ 643,684,422 บาท

8.3 นโยบายจ่ายเงินปันผล

ช่วงเวลาและจำนวนเงินปันผล (ถ้ามี) ขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงาน สถานะทางการเงิน ความต้องการใช้เงินสดและเงินสดที่มีอยู่ ข้อจำกัดต่างๆ ที่ระบุไว้ตามสัญญากู้เงิน และปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องตามความเห็นชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ ประกอบธุรกิจโดยการเข้าไปถือหุ้น และไม่ได้เป็นเจ้าของสินทรัพย์ใดๆ นอกจากหุ้นที่ถืออยู่ในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม ดังนั้นความสามารถในการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นจะขึ้นอยู่กับผลกำไรและกระแสเงินสดของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) มีนโยบายในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิประจำปีหลังหักภาษีเงินได้ โดยคณะกรรมการของบริษัทฯ อาจจะพิจารณาทบทวนและแก้ไขนโยบายการจ่ายเงินปันผลเป็นครั้งคราว เพื่อให้เป็นไปตามแผนการเติบโตทางธุรกิจของบริษัทฯในอนาคต และปัจจัยด้านอื่นๆ ทั้งนี้บริษัทฯ วางแผนที่จะสร้างการเติบโตทางธุรกิจโดยการคัดเลือกและซื้อเรือเพิ่มเติมในเวลาที่เหมาะสม และลงทุนในธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในทางที่จะสร้างผลกำไรและเงินปันผลต่อหุ้นให้มากขึ้น

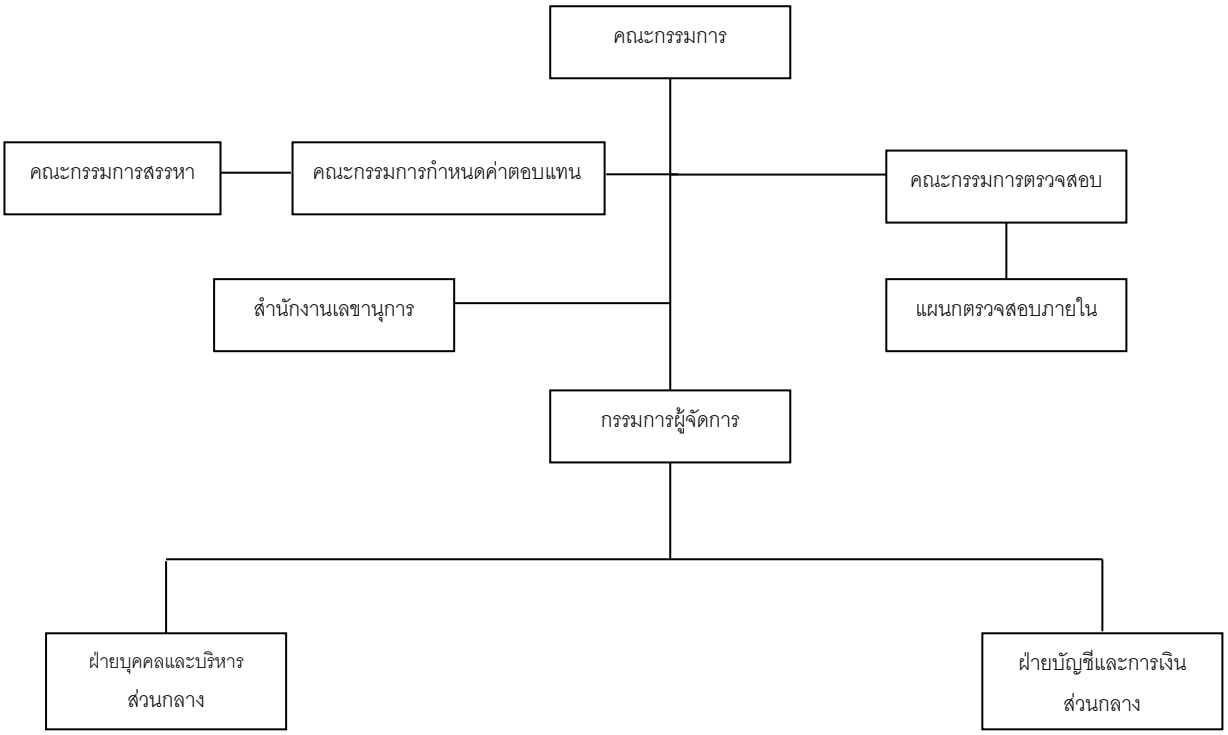
การประกาศจ่ายเงินปันผลจะเป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมายไทย ตัวอย่างเช่น กฎหมายกำหนดไว้ว่าการประกาศและจ่ายเงินปันผลประจำปีจะขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งจะพิจารณาตามที่คณะกรรมการเสนอ และในกรณีการประกาศและจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจะขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของคณะกรรมการ นอกจากนี้กฎหมายไทยยังห้ามจ่ายเงินปันผลจากเงินประเภทอื่น นอกจากกำไร (กำไรสุทธิรวมกำไรสะสมและหักขาดทุนสะสมใดๆ) ทั้งนี้บริษัทจะต้องจัดสรรเงินไว้เป็นทุนสำรองจนกว่าจะมีจำนวนถึงหนึ่งในสิบของทุนของบริษัท หรือมากกว่านั้นตามข้อบังคับของบริษัท อีกทั้งห้ามจ่ายเงินปันผลหากบริษัทอยู่ในภาวะล้มละลายหรืออาจเข้าข่ายล้มละลาย ถ้าทำการจ่ายเงินปันผล

บริษัทย่อยของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) มีนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของกำไรสุทธิของบริษัทย่อย ยกเว้น บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน) (“เมอร์เมด”) ซึ่งจากการที่เมอร์เมดเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศสิงคโปร์ คณะกรรมการของเมอร์เมดจะใช้ดุลยพินิจในการจ่ายเงินปันผลเช่นเดียวกับคณะกรรมการบริษัทฯ การจ่ายเงินปันผลของเมอร์เมดในอนาคตขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายๆ ประการ รวมถึงผลตอบแทนต่อหุ้น กำไรสะสม ผลประกอบการที่คาดไว้ในอนาคต ประมาณค่าใช้จ่ายฝ่ายทุน และแผนการลงทุนอื่นๆ รวมทั้งข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลที่อาจเกิดขึ้นจากการจัดหาทุนเงินกู้ต่างๆ เป็นต้น

9. การจัดการ

9.1 <u>โครงสร้างการจัดการ</u>

แผนผังการจัดการองค์กร
บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2550



หมายเหตุ : โครงสร้างธุรกิจอยู่ในหัวข้อลักษณะการประกอบธุรกิจ หน้า 23

บริษัทฯ มีคณะกรรมการย่อย 3 ชุดคือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการบริษัท

<u>รายชื่อคณะกรรมการบริษัท</u>

1.	ม.ร.ว. จันทรแรมศิริโชค จันทรทัต	ประธานคณะกรรมการ/กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
2.	ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต	กรรมการผู้จัดการ/กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
3.	นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม	กรรมการ/ประธานกรรมการสรรหาและกรรมการอิสระ
4.	ดร. พิชิต นิธิวาสิน	กรรมการ/ประธานคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน/กรรมการสรรหาและกรรมการอิสระ
5.	นายบียอร์น ออสตรอม	กรรมการ/ประธานกรรมการตรวจสอบและกรรมการอิสระ
6.	นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ	กรรมการ/กรรมการกำหนดค่าตอบแทน/กรรมการสรรหาและกรรมการอิสระ
7.	ดร. ศิริ การเจริญดี	กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/กรรมการสรรหา/กรรมการกำหนดค่าตอบแทนและกรรมการอิสระ
8.	นางปรารถนา มโนมัยพิบูลย์	กรรมการ/กรรมการตรวจสอบและกรรมการอิสระ
9.	นายแลนซ์ คาร์ล เดพิว	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
10.	นายแอนดรูว์ จอห์น แอรี่ย์	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
11.	นายอันส์เนอร์ส ซูเดอร์เกร็น	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร

<u>รายชื่อคณะกรรมการชุดย่อย</u>

ก. คณะกรรมการตรวจสอบ

<u>รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบ</u>

1. นายบียอร์น ออสตรอม
2. ดร. ศิริ การเจริญดี
3. นางปรารถนา มโนมัยพิบูลย์

ข. คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน

<u>รายชื่อคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน</u>

1. ดร. พิชิต นิธิวาสิน
2. ดร. ศิริ การเจริญดี
3. นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ

ค. คณะกรรมการสรรหา

รายชื่อคณะกรรมการสรรหา

1. นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม
2. ดร. พิชิต นิธิวาสิน
3. ดร. ศิริ การเจริญดี
4. นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ

เจ้าหน้าที่ระดับบริหารของบริษัท

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต	กรรมการผู้จัดการ บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
2. นางสาวนุช กัลยาวงศา	ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน
3. นายพงษ์ศักดิ์ กาญจนาคพันธุ์	ผู้อำนวยการฝ่ายบุคคลและบริหาร
4. นายแอนดรูว์ จอร์น แอรี่ย์	ผู้อำนวยการฝ่ายกองเรือ
5. นายยอดชาย รัตนชีวกร	ผู้จัดการฝ่ายกองเรือ
6. นายอีวาร์ ฮาร์ราลด์ ซอสส์	ผู้อำนวยการฝ่ายกองเรือประจำเส้นทาง
7. นายอันส์เนอร์ส ซูเดอร์เกร็น	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
ผู้บริหารบริษัทย่อย	
8. นายเฮลเก้ บรุนส์	กรรมการผู้จัดการ บริษัท เฟิร์นเล่ย์ (ประเทศไทย) จำกัด
9. กัปตันชำนาญ ชมสุนทร	กรรมการผู้จัดการ บริษัท ชิดลม มารีน เซอร์วิสเซส แอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด
10. กัปตันวิจิตร กุลวโรตมะ	กรรมการผู้จัดการ บริษัท ที.เอส.ซี. มาริไทม์ จำกัด และ บริษัท เอเซีย โค้ทติ้ง เซอร์วิสเซส จำกัด
11. นายเดวิด เอส ซิมป์สัน	กรรมการผู้จัดการ บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน)
12.นายแฟรงค์ เอ เอ็น ทูเว่น	ผู้จัดการส่วนงานสัญญา บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด และกรรมการบริหาร บริษัท ไทย พีแอนด์ไอ เซอร์วิสเซส อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
13. นายวิลเลี่ยม อาร์เธอร์ วิลคอกซ์	กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไอเอสเอส โทรีเซน เอเยนต์ซีส์ จำกัด
เลขานุการบริษัท	นางสาวมัณฑนี สุรกาญจน์กุล

หมายเหตุ ข้อมูลของกรรมการบริษัท เจ้าหน้าที่ระดับบริหาร และเลขานุการบริษัทอยู่ในเอกสารแนบ 1

9.2 การสรรหากรรมการและผู้บริหาร

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ

1. คณะกรรมการของบริษัทฯ มีได้ไม่น้อยกว่า 5 คน และกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร

2. การเลือกตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้งตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

- ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งหุ้นต่อหนึ่งเสียง

- ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตาม (1) เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้

- บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้นให้ผู้เป็นประธานเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทมีได้ไม่น้อยกว่า 3 คน และต้องมีคุณสมบัติตามประกาศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องคุณสมบัติและขอบเขตการดำเนินของคณะกรรมการตรวจสอบ พ.ศ. 2542 ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้คัดเลือกคณะกรรมการตรวจสอบ

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน

- คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนประกอบด้วยกรรมการอิสระ 3 คน
- การเลือกตั้งจะมาจากคณะกรรมการบริษัท

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา

- คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนประกอบด้วยกรรมการอิสระ 3 คน
- การเลือกตั้งจะมาจากคณะกรรมการบริษัท

9.3 ค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหาร

9.3.1 ค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหาร อยู่ในหัวข้อรายงานว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการ ข้อ 5 (ซ) หน้า 133

9.3.2 การถือครองหุ้นโดยกรรมการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550

รายชื่อกรรมการ	ณ 30 กันยายน 2549	เปลี่ยนแปลง	ณ 30 กันยายน 2550
1. ม.ร.ว. จันทรแรมศิริโชค จันทรทัต	725,030	(200,000)	525,030
คู่สมรส	494,000	(227,000)	267,000
2. ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต	157,580	15,500	173,080
คู่สมรส	0	0	0
3. นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม *	0	0	0
คู่สมรส	0	0	0
4. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	0	0	0
คู่สมรส	0	0	0
5. นายบียอร์น ออสตรอม	0	0	0
6. นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ **	0	0	0
คู่สมรส	0	0	0
7. ดร. ศิริ การเจริญดี *	20,500	(20,500)	0
คู่สมรส	0	0	0
8. นางปรารถนา มโนมัยพิบูลย์ *	20,000	0	20,000
คู่สมรส	0	0	0
9. นายแลนซ์ คาร์ล เดพิว	1,157,000	0	1,157,000
คู่สมรส	0	0	0
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอรี่ย์	0	0	0
คู่สมรส	0	0	0
11. นายอันส์เนอร์ส ซูเดอร์เกร็น	45,000	0	45,000
รวม	2,619,110	(432,000)	2,187,110

หมายเหตุ : * นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม ดร. ศิริ การเจริญดี นางปรารถนา มโนมัยพิบูลย์ ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2550

** นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2550

9.3.3 การถือครองหุ้นโดยผู้บริหาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2550

รายชื่อผู้บริหาร	ณ 30 กันยายน 2549	เปลี่ยนแปลง	ณ 30 กันยายน 2550
1. ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต	157,580	15,500	173,080
คู่สมรส	0	0	0
2. นายแอนดรูว์ จอห์น แอรี่ย์	0	0	0
คู่สมรส	0	0	0
3. นายอีวาร์ ฮาร์ราลด์ ซอสส์	0	0	0
คู่สมรส	0	0	0
4. นายอันส์เนอร์ส ซูเดอร์เกร็น	45,000	0	45,000
5. นางสาวนุช กัลยาวงศา	6,750	5,000	11,750
6. นายพงษ์ศักดิ์ กาญจนาคพันธุ์	2,000	0	2,000
คู่สมรส	0	0	0
รวม	211,330	20,500	231,830

9.4 รายงานว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการ

หลักการว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการที่ดีได้รับการเน้นย้ำมากขึ้น ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้บริษัทฯ เชื่อว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีจะทำให้บริษัทฯ สามารถบรรลุพันธกิจของตนได้สำเร็จ การกำกับดูแลกิจการเป็นตัวกำหนดโครงสร้างและกระบวนการของความสัมพันธ์ระหว่างผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ คณะกรรมการและฝ่ายบริหาร โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาวพร้อมกับการคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียรายอื่นด้วย

คณะกรรมการบริษัท (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “คณะกรรมการ” และจะเรียกกรรมการแต่ละท่านว่า “กรรมการ”) มีบทบาทสำคัญหลายประการ หนึ่งในบทบาทดังกล่าวคือการดูแลการกำกับดูแลกิจการ หน้าที่ในการบริหารกิจการถูกมอบหมายให้แก่กรรมการผู้จัดการและทีมบริหาร ซึ่งจะปฏิบัติตามนโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการต่างๆที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ

นโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ติดตามกฎระเบียบใหม่ๆ ที่ประกาศใช้และปรับแนวปฏิบัติของบริษัทฯ ให้เข้ากับกฎระเบียบดังกล่าว การกำกับดูแลกิจการที่ดีจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุน

อย่างดีจากคณะกรรมการและฝ่ายบริหารเพื่อให้เกิดการปฏิบัติและตัวอย่างที่เหมาะสมทั่วทั้งบริษัทในกลุ่มโทรีเซน

1. นโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นทุกคน และพยายามศึกษาทำความเข้าใจความต้องการของผู้ถือหุ้น ตลอดจนพิจารณาประเด็นทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และจริยธรรมที่อาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นอย่างมีระบบ กรรมการแต่ละท่านเป็นผู้มีความซื่อสัตย์สุจริต ทุ่มเท และมีความเป็นอิสระในเชิงความคิดและการตัดสินใจในระดับสูง อีกทั้งยังคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ อีกด้วย

นโยบายการกำกับดูแลกิจการนี้ตระหนักถึงบทบาทพิเศษของคณะกรรมการ ในการเป็นตัวเชื่อมในห่วงโซ่อำนาจระหว่างผู้ถือหุ้นและกรรมการผู้จัดการและทีมบริหาร นอกจากนี้นโยบายยังมีเนื้อหาครอบคลุมอย่างชัดเจนถึงบทบาทควบคู่ของกรรมการผู้จัดการ และกรรมการที่เป็นผู้บริหารอื่นๆ ทั้งในฐานะที่เป็นกรรมการและผู้บริหารระดับอาวุโส

ในปี 2550 คณะกรรมการได้ทบทวนและปรับเปลี่ยนนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ หลายประการเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติสากล นอกจากนี้ยังได้กำหนดนโยบายและทิศทางในการดำเนินธุรกิจเพื่อเสริมประสิทธิภาพของระบบควบคุมภายในและระบบการตรวจสอบ เพื่อเป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารปฏิบัติงานภายใต้นโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อให้ธุรกิจของบริษัทฯ มีความโปร่งใส มีจริยธรรม และปฏิบัติตามกฎหมายที่ใช้บังคับทั้งหมด

คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่ในการจัดทำแผนการดำเนินการและการตรวจสอบ เพื่อให้มั่นใจว่าองค์กรปฏิบัติตามนโยบายทั้งหมด ติดตามผล ทบทวนและปรับเปลี่ยนนโยบายการกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้นโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ทันสมัยและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยในปีที่ผ่านมาแผนกตรวจสอบภายในได้ดำเนินการ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการภายใต้การกำหนดทิศทางของคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้งนี้ความรับผิดชอบในการดูแลการปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการโดยรวมเป็นของประธานคณะกรรมการ

นโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการกำหนดให้ประธานคณะกรรมการ มีบทบาทหลักในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ แต่จะไม่ได้รับการว่าจ้างให้เป็นผู้บริหารเต็มเวลา ในระยะก่อนการประชุมคณะกรรมการนัดต่างๆ ประธานคณะกรรมการมีหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการให้ความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการและฝ่ายบริหารเป็นไปอย่างซื่อสัตย์สุจริตและมีประสิทธิภาพ ซึ่งหมายถึงประธานคณะกรรมการจำเป็นต้องมี

ปฏิสัมพันธ์กับกรรมการผู้จัดการระหว่างการประชุมคณะกรรมการ และต้องติดต่อกับกรรมการท่านอื่นตลอดจนผู้ถือหุ้น

นโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการมีแนวทางครอบคลุมเนื้อหาในหัวข้อต่อไปนี้

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

2. ผู้ถือหุ้น: สิทธิและการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน

(ก) สิทธิทั่วไปและความเท่าเทียมกัน

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นทั้งในแง่การเปิดเผยข้อมูล วิธีทำบัญชี การใช้ข้อมูลภายในและผลประโยชน์ที่ขัดแย้ง ผู้บริหารจะต้องมีจริยธรรมและการตัดสินใจใดๆ จะต้องทำด้วยความซื่อสัตย์ ยุติธรรม และเพื่อผลประโยชน์โดยรวมของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ตระหนักถึงหน้าที่ในการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน บริษัทฯ มีหน้าที่ปกป้องผลประโยชน์และสิทธิของผู้ถือหุ้น ซึ่งรวมถึงสิทธิในการได้รับเงินปันผลและรับทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องและเพียงพอจากบริษัทฯ ในเวลาอันสมควรอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ยังมีหน้าที่เผยแพร่ข้อมูลอย่างโปร่งใส และแสดงความรับผิดชอบของฝ่ายบริหารผ่านการจัดประชุมผู้ถือหุ้น นอกจากนี้บริษัทยังมีธรรมเนียมปฏิบัติที่จะอำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้นอย่างเต็มที่ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง

นโยบายของบริษัทฯ กำหนดว่า ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นใดก็ตาม ผู้ถือหุ้นแต่ละรายจะได้รับข้อมูลที่ครบถ้วนและเพียงพอเกี่ยวกับวาระการประชุมที่มีการนำเสนอ ซึ่งจะแนบไปพร้อมกับหนังสือบอกกล่าวการประชุม โดยหนังสือบอกกล่าวการประชุมดังกล่าวจะส่งไปให้กับผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 14 วันก่อนวันประชุม

ระหว่างการประชุม ผู้ถือหุ้นมีสิทธิถามคำถาม แสดงความคิดเห็น ให้คำแนะนำหรือข้อเสนอแนะ และลงคะแนนเสียง นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถขอข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการบันทึกบัญชีที่สำคัญ โดยบริษัทฯ สนับสนุนการเปิดเผยข้อมูลและธุรกรรมทางธุรกิจ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีความเข้าใจในการดำเนินธุรกิจ

ของบริษัทฯ อย่างชัดเจน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และผู้ถือหุ้นรายย่อยต่างได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ นโยบายด้านบริหารจัดการและรายงานการเงินอย่างเท่าเทียม อีกทั้งยังมีสิทธิได้รับการปฏิบัติอย่างยุติธรรมในการจัดสรรเงินปันผลและค่าตอบแทนอีกด้วย

ผู้ถือหุ้นจะได้รับแบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแต่งตั้งตัวแทนหรือเลือกกรรมการอิสระท่านใดท่านหนึ่งเป็นผู้รับมอบอำนาจในการเข้าร่วมประชุม และออกเสียงลงมติในที่ประชุมแทนตน

เพื่อเพิ่มช่องทางการสื่อสารและการมีส่วนร่วมของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายให้ผู้ถือหุ้นมีโอกาสในการเสนอวาระการประชุมผู้ถือหุ้นก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ตั้งแต่วันที่ 26 มกราคม 2550 เป็นต้นมา ผู้ถือหุ้นสามารถส่งคำถามมายังบริษัทและเสนอวาระการประชุมผู้ถือหุ้นต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณาผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นครั้งใดๆ โดยบริษัทฯ พยายามตอบทุกคำถามของผู้ถือหุ้น นอกจากนี้บริษัทฯ กำลังอยู่ในระหว่างการจัดทำแนวปฏิบัติเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อกรรมการ ซึ่งคาดว่าจะสามารถนำมาลงในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ได้ในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้านี้

(ข) การประชุมผู้ถือหุ้น

นโยบายของบริษัทฯ คือจะจัดประชุมผู้ถือหุ้นตามที่กฎหมายกำหนด และเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิของตนอย่างเต็มที่โดยได้รับข้อมูลอย่างดีก่อนหน้าที่จะใช้สิทธิดังกล่าว บริษัทฯ จะจัดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีภายใน 4 เดือนนับจากวันสิ้นสุดปีงบการเงินของบริษัทฯ โดยเป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย นับตั้งแต่การเรียกประชุม การแจ้งวาระการประชุม การส่งเอกสารการประชุม การดำเนินการประชุม ไปจนถึงการนำส่งรายงานการประชุม

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้ตีพิมพ์หนังสือบอกกล่าวการประชุมในหนังสือพิมพ์รายวันฉบับภาษาไทยอย่างน้อย 1 ฉบับ และหนังสือพิมพ์รายวันฉบับภาษาอังกฤษอย่างน้อย 1 ฉบับ เป็นเวลาติดต่อกันอย่างน้อย 3 วันก่อนการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีแต่ละครั้ง นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้เผยแพร่หนังสือบอกกล่าวการประชุมในเว็บไซต์ของบริษัทฯ อีกด้วย บริษัทฯ มีนโยบายที่จะส่งเสริมให้ใช้การสื่อสารทางอีเล็คโทรนิคในการรายงาน ดังนั้นเอกสารเกี่ยวกับการประชุมทั้งหมดได้ถูกนำมาลงไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ http://www.thoresen.com อย่างไรก็ตามการเผยแพร่หนังสือบอกกล่าวการประชุมของบริษัทฯ ในเว็บไซต์มีระยะเวลาน้อยกว่า 30 วัน

รายละเอียดกระบวนการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง มีดังนี้

(ข.1) วิธีการก่อนการประชุม

การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2550 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2550 โดยบริษัทฯ ได้ส่งหนังสือบอกกล่าวการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2550 นี้ให้กับผู้ถือหุ้นและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2550 ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของบริษัทฯ ที่กำหนดว่าจะต้องส่งหนังสือบอกกล่าวการประชุมล่วงหน้าอย่างน้อย 14 วันก่อนการประชุมแต่ละครั้ง การประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น จัดขึ้นเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2550 โดยบริษัทฯ ได้ส่งหนังสือบอกกล่าวการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นดังล่าวนี้ให้แก่ผู้ถือหุ้นและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2550

ก่อนการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีหรือการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งใด ผู้ถือหุ้นจะได้รับรายละเอียดการประชุม เช่น เวลา สถานที่ และที่จัดประชุม วาระการประชุม รายงานประจำปีของบริษัท แบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะและรายการเอกสารที่ต้องใช้ในการเข้าร่วมประชุม เพื่อช่วยผู้ถือหุ้นในการใช้สิทธิและลงคะแนนเสียงในแต่ละวาระการประชุม นอกจากนี้เพื่ออำนวยความสะดวก บริษัทฯ ยังจัดช่องลงทะเบียนแยกระหว่างผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้นำระบบบาร์โค้ดมาใช้ในการลงทะเบียนสำหรับผู้เข้าร่วมประชุม อย่างไรก็ตาม ระบบบาร์โค้ดยังมิได้ถูกนำมาใช้ในการนับคะแนน จึงได้มีการจัดทำบัตรลงคะแนนแยกตามแต่ละวาระ

ข้อมูลที่ส่งให้กับผู้ถือหุ้น รวมถึง

1. รายละเอียดที่เป็นข้อเท็จจริง เหตุผล และคำแนะนำของคณะกรรมการในแต่ละวาระการประชุม
2. ข้อมูล เช่น รายชื่อและประวัติของผู้ได้รับการเสนอชื่อเพื่อแต่งตั้งให้เป็นกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระในปีดังกล่าว ตลอดจนรายละเอียดค่าตอบแทนของกรรมการและสมาชิกในคณะกรรมการชุดย่อย
3. รายละเอียดเกี่ยวกับกระบวนการประชุมและการแต่งตั้งผู้รับมอบฉันทะ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้แนะนำให้ผู้ถือหุ้นแต่งตั้งกรรมการอิสระเป็นผู้รับมอบฉันทะของตนด้วย

(ข.2) ระหว่างการประชุม

ประธานคณะกรรมการทำหน้าที่เป็นประธานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2550 มีกรรมการ 8 ท่าน จากทั้งหมด 11 ท่าน ซึ่งรวมทั้งประธานคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ เข้าร่วมประชุม การประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นปี 2550 ประธานคณะกรรมการทำหน้าที่เป็นประธานในที่ประชุมเช่นกัน มีกรรมการ 9 ท่าน จาก 11 ท่าน เข้าร่วมประชุม ประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้จัดการทำหน้าที่ตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้น โดยก่อนการประชุมจะเริ่มขึ้นอย่างเป็นทางการ ประธานคณะกรรมการได้อธิบายถึงวิธีลงคะแนนเสียงและมีการประกาศผลการลงคะแนนเสียงเมื่อจบแต่ละวาระการประชุม

เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้นและเพื่อให้เกิดความชัดเจน มีการใช้สื่อมัลติมีเดียในการนำเสนอระหว่างการประชุมทั้งหมด บริษัทฯ จัดการประชุมตามวาระที่ได้กำหนดและเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนได้ลงคะแนนเสียงของตนอย่างเท่าเทียมกัน ประธานคณะกรรมการให้โอกาสแก่ผู้ถือหุ้นอย่างเพียงพอในการตั้งคำถามและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการของบริษัทฯ ตลอดจนรายงานการเงินประจำปี โดยไม่ทำให้สิทธิของผู้ถือหุ้นใดต้องเสื่อมเสีย ประธานคณะกรรมการหรือกรรมการผู้จัดการให้ความกระจ่างระหว่างการประชุมและยังได้พบปะกับผู้ถือหุ้นอย่างไม่เป็นทางการหลังจากนั้น คะแนนเสียงทั้งหมดในที่ประชุมผู้ถือหุ้นไม่ว่าที่ออกโดยผู้ถือหุ้นเองหรือโดยผู้รับมอบฉันทะได้รับการนับ ซึ่งในปี 2550 นี้ บริษัทฯ มีความยินดีที่จะเรียนให้ทราบว่า ในการประชุมวิสามัญปี 2550 มีคะแนนเสียงมากกว่าร้อยละ 97 เห็นด้วยตามคำแนะนำของคณะกรรมการ ส่วนการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2550 มีคะแนนเสียงร้อยละ 68 เห็นด้วยตามคำแนะนำของกรรมการ เนื่องจากมีบริษัท ไทย เอ็นวีดีอาร์ จำกัด เข้าร่วมประชุมด้วย แต่ไม่ใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุม

(ข.3) วิธีการหลังการประชุม

บริษัทฯ จัดเตรียมและนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้งให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายในระยะเวลาที่กำหนด คือ ภายใน 14 วันหลังการประชุม รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2550 ได้รับการบันทึกและนำส่งให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2550 หรือ 13 วันหลังจากวันประชุม รายงานการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นในปี 2550 ได้รับการบันทึกและนำส่งให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2550 หรือ 14 วันหลังจากวันประชุม นอกจากนี้ยังมีการเผยแพร่รายงานการประชุมในเว็บไซต์ของบริษัทฯ (http://www.thoresen.com) ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์”

3. นโยบายว่าด้วยสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) เล็งเห็นและตระหนักถึงความสำคัญของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และด้วยบริษัทฯ ตระหนักดีว่า การสนับสนุนของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจะช่วยสร้างความยั่งยืนให้กับความได้เปรียบในการแข่งขันและความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ทั้งผู้มีส่วนได้เสียภายในองค์กร กล่าวคือ ผู้ถือหุ้น พนักงานและฝ่ายบริหาร และผู้มีส่วนได้เสียภายนอกองค์กร เช่น เจ้าหนี้ คู่ค้า ลูกค้า ชุมชน หน่วยงานราชการและองค์กรที่เกี่ยวข้องอื่นๆ และมีนโยบายเพื่อปกป้องสิทธิของบุคคลดังกล่าวด้วยการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ที่ใช้บังคับอย่างเคร่งครัด ตลอดจนกำหนดให้มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและตรวจสอบการปฏิบัติตามด้วย

ทั้งนี้เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับการปฏิบัติจากบริษัทฯ อย่างเท่าเทียมกันและเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียได้มีส่วนร่วมในการสร้างเสริมผลการดำเนินงานของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงได้จัดให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องทั้งหมดแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างเป็นธรรม โปร่งใส และทันต่อเวลา ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2549 เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้เริ่มใช้นโยบายเกี่ยวกับการรับแจ้งประเด็นข้อสงสัยต่างๆ ที่ผู้มีส่วนได้เสียต้องการซักถามบริษัทฯ โดยผู้มีส่วนได้เสียสามารถแจ้งข้อซักถามมายังคณะกรรมการตรวจสอบผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ซึ่งประเด็นข้อซักถามดังกล่าวจะถูกนำมาหารือ และประเด็นที่มีความสำคัญจะถูกรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยที่คณะกรรมการบริษัทฯ อาจมีคำสั่งให้ทำการสืบสวนประเด็นเหล่านี้เพิ่มเติมต่อไป นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือจริยธรรมทางธุรกิจเสร็จเรียบร้อยแล้ว และจะแจกจ่ายแก่พนักงานราวต้นปี 2551 ซึ่งจะได้มีการเผยแพร่ลงในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ต่อไป

(ก) ผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มุ่งที่จะดำเนินการเพื่อให้เกิดผลประโยชน์ในระยะยาวสูงสุดแก่ผู้ถือหุ้นด้วยการจัดการเพื่อสร้างความเติบโตและความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจอย่างยั่งยืน รวมทั้งรักษาความได้เปรียบในการแข่งขันโดยคำนึงถึงความเสี่ยงทางธุรกิจในปัจจุบันและอนาคตอย่างรอบคอบ บริษัทฯ เน้นการดำเนินการเพื่อสร้างผลกำไรอย่างสม่ำเสมอผ่านการพัฒนาธุรกิจอย่างต่อเนื่อง การบริหารจัดการอย่างมีคุณภาพ การควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบตรวจสอบ และการบริหารความเสี่ยง บริษัทฯ เปิดเผยข้อมูลทั้งหมดอย่างยุติธรรมและโปร่งใสในเวลาอันสมควร และพยายามอย่างดีที่สุดที่จะปกป้องทรัพย์สิน และชื่อเสียงของบริษัทฯ

(ข) พนักงาน

บริษัทฯ ถือว่าพนักงานเป็นสินทรัพย์ที่สำคัญของบริษัทฯ จึงได้ว่าจ้างพนักงานที่มีความสามารถและประสบการณ์อย่างต่อเนื่องตามแผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการของบริษัทฯ และดูแลให้พนักงานเหล่านั้นอยู่คงอยู่กับบริษัทฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้จัดการฝึกอบรมที่จำเป็นเพื่อเพิ่มพูนความสามารถของพนักงานอย่างต่อเนื่อง มีการส่งเสริมวัฒนธรรมและบรรยากาศที่ดีในสถานประกอบการ ตลอดจนปฏิบัติต่อพนักงานทุกคนอย่างเท่าเทียมและยุติธรรม บริษัทฯ ได้จัดสวัสดิการให้กับพนักงาน รวมทั้งสิทธิประโยชน์ต่างๆ เช่นประกันชีวิต ประกันสุขภาพ ประกันทันตกรรม และกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังสนับสนุนให้พนักงานได้มีโอกาสเรียนรู้และเพิ่มเติมทักษะใหม่ๆ ผ่านการฝึกอบรมที่จัดโดยบุคคลภายนอก ตลอดจนให้ทุนการศึกษาแก่พนักงานเพื่อให้พนักงานได้ศึกษาต่อในระดับมหาวิทยาลัยอีกด้วย

(ค) ฝ่ายบริหาร

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าฝ่ายบริหารเป็นปัจจัยสู่ความสำเร็จที่สำคัญประการหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ ด้วยเหตุนี้ จึงได้มีการจัดทำโครงสร้างค่าตอบแทนของผู้บริหารอย่างเหมาะสม ในระดับที่เปรียบเทียบได้กับ

ผู้อื่นในธุรกิจเรือเดินทะเลและบริษัทจดทะเบียนอื่นในประเทศไทย นอกจากนี้ฝ่ายบริหารยังมีอิสระในการทำงานในหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ โดยปราศจากการแทรกแซงอีกด้วย

(ง) คู่สัญญา

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจกับหุ้นส่วน คู่แข่ง เจ้าหนี้ คู่ค้าและอื่นๆ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขการซื้อขายที่ได้ทำเป็นสัญญาอย่างยุติธรรมและมีจริยธรรม บริษัทฯ มีนโยบายหลีกเลี่ยงการกระทำใดก็ตามที่อาจส่งผลให้เกิดความไม่ซื่อสัตย์สุจริต หรือที่อาจละเมิดสิทธิของคู่สัญญาของบริษัทฯ ตามที่กฎหมายกำหนดหรือที่ได้ตกลงร่วมกัน

(จ) ลูกค้า

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าลูกค้ามีความสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงมุ่งที่จะสร้างความพอใจให้แก่ลูกค้าด้วยการให้บริการที่มีคุณภาพสูง ซึ่งตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของลูกค้าอย่างยุติธรรมและอย่างมืออาชีพ ด้วยความตระหนักถึงความสำคัญของลูกค้า บริษัทฯ จึงทุ่มเททั้งฝีมือและประสบการณ์และให้ความเอาใจใส่แก่ลูกค้าเป็นอย่างดี ปกป้องความลับของลูกค้าและสร้างความไว้วางใจให้กับลูกค้า ข้อมูลที่เป็นความลับของลูกค้าจะได้รับการเก็บรักษาเป็นอย่างดี การเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวจะกระทำต่อเมื่อเป็นไปตามข้อบังคับตามกฎหมายหรือได้รับความยินยอมจากผู้ที่เกี่ยวข้องก่อนเท่านั้น

(ฉ) ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ มุ่งที่จะปฏิบัติต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมด้วยมาตรฐานที่สูงอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ยึดมั่นในการรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยและการควบคุมมลภาวะในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ให้ความใส่ใจกับประเด็นต่างๆที่กระทบต่อประโยชน์ของประชาชนส่วนรวม และเข้าร่วมในกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้การสนับสนุนกิจกรรมการกุศลจำนวนมาก ตลอดจนสนับสนุนให้พนักงานมีความห่วงใยต่อสิ่งแวดล้อม

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดนโยบายที่จะเปิดเผยข้อมูลทางการเงินของบริษัทฯ ข้อมูลที่เป็นสาระสำคัญตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อส่วนได้เสียของผู้ถือหุ้นหรือการตัดสินใจที่จะลงทุนหรือราคาหุ้นและหลักทรัพย์ใดที่บริษัทฯ ออกอย่างถูกต้องแม่นยำ เพียงพอและครบถ้วน ข้อมูลนี้จะเผยแพร่ในเวลาอันเหมาะสมด้วยวิธีที่โปร่งใสผ่านช่องทางที่เป็นธรรม และเชื่อถือได้

โดยมีเป้าหมายหลักคือเพื่อให้การตัดสินใจลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทฯ เป็นไปบนพื้นฐานของการได้รับข้อมูลที่ถูกต้องเพียงพอ

ผู้บริหารที่ได้รับมอบหมายให้เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบริษัทฯ คือ ประธานคณะกรรมการ กรรมการผู้จัดการ และผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน ผู้ทำหน้าที่เปิดเผยข้อมูลเหล่านี้ได้ประชุมและให้ข้อมูลแก่ผู้สนใจในหลายโอกาส ดังนี้

1. การประชุมตัวต่อตัวกับผู้ถือหุ้น เจ้าหนี้และนักวิเคราะห์ (มากกว่า 100 ครั้งในปี 2550)
2. การประชุมรายไตรมาสกับนักวิเคราะห์เพื่อพูดคุยถึงผลการดำเนินงานทางการเงินครั้งล่าสุดของบริษัทฯ
3. การประชุมนักลงทุน (4 ครั้งในปี 2550)
4. โรดโชว์ (5 ครั้งในปี 2550)

นอกจากโอกาสข้างต้นแล้ว บริษัทฯ ได้ใช้ช่องทางการสื่อสารอีกหลายช่องทางซึ่งรวมถึงรายงานประจำปี รายงานการเงินประจำปี เว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี บริษัทฯ ส่งเสริมการใช้เว็บไซต์ของบริษัทฯ ให้เป็นอีกช่องทางหนึ่งในการสื่อสารเพื่อเปิดเผยข้อมูลของบริษัทฯ นอกจากนี้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ยังมีแถลงข่าวของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รายงานการวิจัยใหม่ การนำเสนอข้อมูลต่างๆ รวมทั้งบทสัมภาษณ์ทางโทรทัศน์ และนิตยสารของบริษัทฯ อีกด้วย

นอกเหนือไปจากการจัดกิจกรรมเพื่อนักลงทุนแล้ว บริษัทฯ ยังได้จัดงานแถลงข่าวเป็นประจำเพื่อเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญให้สาธารณชนได้รับทราบ เช่น การดำเนินธุรกิจและกลยุทธ์ทางธุรกิจ ซึ่งเป็นการดำเนินการเพิ่มเติมจากการเปิดเผยข้อมูลผ่านช่องทางอื่นที่บริษัทฯ ได้กระทำอยู่แล้ว

ท่านใดที่ต้องการติดต่อฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์สามารถติดต่อได้ที่เบอร์โทรศัพท์ 0-2250-0569 ต่อ 144 หรืออีเมล์ investors@thoresen.com

5. คณะกรรมการ

(ก) โครงสร้างคณะกรรมการ

จำนวนของคณะกรรมการเป็นไปตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งกำหนดว่าคณะกรรมการจะต้องประกอบด้วยกรรมการไม่น้อยกว่า 5 คน ปัจจุบันคณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวน 11 ท่าน และกรรมการส่วนใหญ่ (จำนวน 6 ท่านจากทั้งหมด 11

ท่าน) เป็นกรรมการอิสระคณะกรรมการที่มาจากฝ่ายบริหารของบริษัทฯ จะมีจำนวนไม่เกิน 1 ใน 3 ของจำนวนคณะกรรมการทั้งหมด

กรรมการทุกคนมีหน้าที่และความรับผิดชอบหลายประการ ซึ่งรวมถึงเรื่องต่อไปนี้

1. การเข้าถึงข้อมูลการเงิน และข้อมูลธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอ เพื่อทำงานของตนอย่างมีประสิทธิภาพ

2. กรรมการควรเข้าประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง รวมทั้งการประชุมคณะกรรมการชุดย่อยและควรตั้งคำถามที่สำคัญ เพื่อปกป้องและรักษาสิทธิและผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ ตลอดจนกำกับดูแลให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติที่ดี

3. กรรมการควรมีความสามารถและยินดีที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ ตลอดจนสามารถแสดงความคิดเห็นของตนอย่างอิสระ โดยจะต้องสละเวลาและให้ความใส่ใจอย่างเพียงพอให้กับเรื่องที่มีความสำคัญทุกเรื่อง

4. กรรมการควรจัดประชุม โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารร่วมประชุมอยู่ด้วยอย่างสม่ำเสมอ และพยายามทุกวิถีทางเพื่อหาโอกาสที่จะพูดคุยประเด็นธุรกิจกับฝ่ายบริหาร

5. กรรมการอิสระควรส่งหนังสือยืนยันให้กับบริษัทฯ เพื่อรับรองความเป็นอิสระของตนตามคำจำกัดความของบริษัทฯ ในวันที่กรรมการอิสระยอมรับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง และทุกๆ ปีหลังจากนั้น หากได้มีการกำหนดไว้

6. โดยหลักแล้ว กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารไม่ควรดำรงตำแหน่งเกินกว่าเวลาที่กำหนด อย่างไรก็ดี ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งอาจขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่นด้วย ซึ่งรวมไปถึงการที่บริษัทฯ ไม่สามารถสรรหาผู้ที่เหมาะสมให้เข้ามาดำรงตำแหน่งแทนได้ รวมทั้งประโยชน์ที่ได้รับจากประสบการณ์และสัมพันธภาพในการทำงานในคณะกรรมการที่บุคคลนั้นๆได้สั่งสมมาเป็นระยะเวลาหลายปี ตลอดจนความเข้าใจในธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ แม้ว่าบริษัทฯ จะยังมิได้กำหนดระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งของกรรมการอย่างเป็นทางการ แต่บริษัทฯ ก็ได้ทำการปรับเปลี่ยนนโยบายในเรื่องดังกล่าวเพิ่มเติมในปี 2549 ซึ่งกำหนดว่าโดยทั่วไป กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารไม่ควรดำรงตำแหน่งเกิน 10 ปีหรือ 4 วาระไม่ว่าจะต่อเนื่องหรือไม่

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้กำหนดเป็นหลักการไว้ว่ากรรมการของบริษัทฯ จะต้องไม่เป็นกรรมการในบริษัทฯ ต่างๆ เกิน 5 บริษัทฯ เพื่อให้กรรมการสามารถอุทิศตนให้กับธุรกิจของบริษัทฯ อย่างเพียงพอ

อย่างไรก็ดี หนึ่งในกรรมการบริษัทฯ ได้แก่ ดร. ศิริ การเจริญดี ได้ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการบริษัทในบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยมากกว่า 5 บริษัท แต่บริษัทฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าประสบการณ์ด้านการเงินและการบริหารของ ดร. ศิริ สามารถเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้เสนอชื่อท่านเป็นกรรมการของบริษัทฯ

(ก.1) กรรมการที่เป็นผู้บริหาร

กรรมการที่เป็นผู้บริหาร คือกรรมการที่ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการเต็มเวลา และได้รับค่าตอบแทนเป็นประจำทุกเดือนจากบริษัทฯ ในรูปของเงินเดือนหรือค่าตอบแทนอื่นๆ ที่เทียบเท่า

(ก.2) กรรมการอิสระ

กรรมการอิสระคือกรรมการที่ไม่ได้บริหารจัดการบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ มีความอิสระจากคณะผู้บริหารและผู้ถือหุ้นรายใหญ่และไม่มีธุรกิจกับบริษัทฯ ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้น

คุณสมบัติประการสำคัญของกรรมการอิสระ รวมถึง

- กรรมการอิสระรวมทั้งบุคคลที่เกี่ยวข้องจะต้องไม่ถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 5 ซึ่งรวมถึงหุ้นที่ถือโดยบุคคลที่เกี่ยวข้อง ของหุ้นที่ออกโดยบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่เป็นกรรมการในคณะกรรมการตรวจสอบ การถือหุ้นดังกล่าวจะจำกัดไม่ให้เกินร้อยละ 0.5
- กรรมการอิสระต้องไม่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการวันต่อวัน หรือเป็นที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วมหรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใดก็ตาม
- กรรมการอิสระจะต้องไม่มีส่วนได้เสียทางการเงินหรือผลประโยชน์อื่นๆ ในการบริหารจัดการและในธุรกิจปัจจุบันทั้งในทางตรงหรือทางอ้อมของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย บริษัทร่วมหรือบริษัทที่เกี่ยวข้องอื่นใด หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่
- กรรมการอิสระจะต้องไม่มีความเกี่ยวข้องหรือเป็นญาติกับกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใด
- กรรมการอิสระจะต้องไม่ทำการเป็นตัวแทนอย่างเปิดเผย หรืออย่างไม่เปิดเผยของกรรมการผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือกลุ่มผู้ถือหุ้นใด หรือเป็นญาติของผู้ถือหุ้นรายใหญ่คนใดหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นใด
- กรรมการอิสระจะต้องทำหน้าที่และใช้วิจารณญาณของตนโดยไม่ได้รับอิทธิพลจากกรรมการที่เป็นผู้บริหารหรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งบุคคลที่เกี่ยวข้องหรือญาติ

(ก.3) คณะกรรมการ

ปัจจุบันคณะกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ 11 ท่าน โดยเป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร 3 ท่าน (ประมาณร้อยละ 27 จากจำนวนกรรมการทั้งหมด) กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 2 ท่าน (ประมาณร้อยละ 18 จากจำนวนกรรมการทั้งหมด) และกรรมการอิสระ 6 ท่าน (ประมาณร้อยละ 55 จากจำนวนกรรมการทั้งหมด) ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 คณะกรรมการประกอบไปด้วยกรรมการดังต่อไปนี้

รายนามคณะกรรมการ

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. ม.ร.ว. จันทรแรมศิริโชค จันทรทัต	ประธานคณะกรรมการ/กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
2. ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต	กรรมการผู้จัดการ/กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
3. นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม	กรรมการอิสระ
4. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	กรรมการอิสระ
5. นายบียอร์น ออสตรอม	กรรมการอิสระ
6. นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ	กรรมการอิสระ
7. ดร. ศิริ การเจริญดี	กรรมการอิสระ
8. นางปรารถนา มโนมัยพิบูลย์	กรรมการอิสระ
9. นายแลนซ์ คาร์ล เดพิว	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอรี่ย์	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
11. นายอันส์เนอร์ส ซูเดอร์เกร็น	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร

(ก.4) การแยกตำแหน่ง

คณะกรรมการแต่งตั้งกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารหนึ่งคนให้เป็นประธานคณะกรรมการ ประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้จัดการจะไม่เป็นบุคคลคนเดียวกัน อย่างไรก็ตามเนื่องจากประธานกรรมการปัจจุบันเป็นบิดาของกรรมการผู้จัดการ จึงมิอาจกล่าวได้ว่าเป็นกรรมการที่มีความเป็นอิสระ แม้ท่านจะเป็นกรรมที่ไม่เป็นผู้บริหารก็ตาม

ประธานคณะกรรมการทำหน้าที่ดูแลการใช้นโยบาย และแนวทางการปฏิบัติงานเชิงกลยุทธ์ตามที่คณะกรรมการและฝ่ายบริหารได้พิจารณาและจัดทำขึ้น ตลอดจนดูแลให้การประชุมคณะกรรมการดำเนินไปจนสำเร็จลุล่วง กรรมการทุกคนควรมีส่วนร่วมในการประชุมและตั้งคำถามสำคัญๆ ระหว่างการประชุมแต่ละครั้ง

อำนาจของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร ได้รับการจำกัดความและแยกออกจากกันอย่างชัดเจน กรรมการจะประชุมกันเป็นครั้งคราวเพื่อให้คำแนะนำและสนับสนุนฝ่ายบริหารผ่านกรรมการผู้จัดการ ในขณะเดียวกัน คณะกรรมการจะไม่ยุ่งเกี่ยวกับงานประจำ หรือกิจกรรมทางธุรกิจภายใต้ความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร กรรมการผู้จัดการเท่านั้นที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการให้ทำงานเหล่านี้ ดังนั้นอำนาจและความรับผิดชอบของกรรมการผู้จัดการจึงสอดรับกับฝ่ายบริหารอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้มีการระบุขอบเขตหน้าที่และอำนาจของฝ่ายบริหารทุกระดับไว้อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อความชัดเจน

(ข) บทบาทและความรับผิดชอบของโครงสร้างการจัดการ

(ข.1) คณะกรรมการ

คณะกรรมการจะต้องประพฤติตนตามมาตรฐานพฤติกรรมที่มีจริยธรรมสูงสุด และปฏิบัติตามกฎหมาย กฎและระเบียบทั้งหมด คณะกรรมการมีหน้าที่หลักในการกำกับและกำหนดทิศทางการบริหารจัดการ เพื่อประโยชน์ของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการโดยตรงหรือผ่านคณะกรรมการชุดย่อยอื่น คณะกรรมการพึงมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. ดูแลการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อประเมินว่ามีการบริหารจัดการอย่างเหมาะสมหรือไม่และเพื่อให้การดำเนินกิจกรรมทั้งหมดเป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานด้านจริยธรรมที่เกี่ยวข้อง
2. บริหารการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมาย วัตถุประสงค์และกฎข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น
3. จัดทำและให้ความเห็นชอบวัตถุประสงค์ แผนงาน ตลอดจนการดำเนินการทางการเงินที่สำคัญ
4. ทบทวนและให้ความเห็นชอบการเปลี่ยนแปลงสำคัญๆ ในหลักการและแนวปฏิบัติด้านการตรวจสอบบัญชีและการบัญชีที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินของบริษัทฯ
5. ประเมินปัจจัยความเสี่ยงสำคัญ ที่เกี่ยวข้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และทบทวนมาตรการเพื่อนำมาแก้ไขและบรรเทาความเสี่ยงดังกล่าว
6. ประเมินผลการทำงานและความสามารถของตน และการปรับปรุงวิธีการทำงานตามความจำเป็น
7. ให้ความเห็นชอบค่าตอบแทนของพนักงาน
8. แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยที่เหมาะสมเพื่อบริหารธุรกิจของบริษัทฯ ตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

คณะกรรมการได้มอบหมายอำนาจและความรับผิดชอบให้กรรมการผู้จัดการ ซึ่งจะทำงานร่วมกับเจ้าหน้าที่บริหารอื่นๆ ในการบริหารจัดการธุรกิจเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานของบริษัทฯ และเพื่อให้เป็นไปตามแผน คำสั่งหรือทิศทางอย่างหนึ่งอย่างใดของคณะกรรมการ

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญต่อระบบควบคุมภายใน และระบบการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมกับกิจการที่บริษัทฯ ดำเนินอยู่ในปัจจุบัน โดยคณะกรรมการจะทำงานร่วมกับฝ่ายบริหารอย่างใกล้ชิดในลักษณะที่สอดคล้องกับกรอบค่านิยมหลัก พันธกิจ และวิสัยทัศน์ (Core Value, Mission, and Vision (VMV) Framework) ของบริษัทฯ รวมทั้งจรรยาบรรณทางธุรกิจและนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

(ข.2) กรรมการผู้จัดการ

อำนาจและหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการที่คณะกรรมการเห็นสมควร รวมถึงเรื่องดังต่อไปนี้

1. ดูแลให้การปฏิบัติการของบริษัทฯ เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ เป้าหมาย งบประมาณ และแผนที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบ โดยให้เป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมาย ระเบียบ และประกาศของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง
2. ติดตามและจัดทำรายงานที่เกี่ยวกับสภาพธุรกิจ และฐานะทางการเงินของบริษัทฯ รวมทั้งการให้คำแนะนำว่าด้วยทางเลือกและกลยุทธ์ ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
3. พิจารณาและการให้ความเห็นชอบธุรกรรมทางธุรกิจตามคำสั่งของคณะกรรมการ และภายใต้ขอบเขตที่คณะกรรมการกำหนด
4. จัดการและดูแลหน่วยงานภายในองค์กรทั้งหมด ทั้งฝ่ายธุรกิจและฝ่ายสนับสนุน ซึ่งรวมไปถึงฝ่ายการเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การปฏิบัติการ การบริหารทรัพยากรมนุษย์ และธุรการ
5. เป็นตัวแทนบริษัทฯ รวมทั้งมีอำนาจในการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานรัฐและผู้มีอำนาจในการควบคุม
6. ดูแลการติดต่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียทุกราย และดำเนินการในด้านการส่งเสริมชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของบริษัทฯ
7. ทำงานที่คณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆมอบหมาย
8. ดูแลให้มีการดำเนินการตามแนวปฏิบัติว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการที่ดี
9. กลั่นกรองเรื่องราวต่างๆ ก่อนนำส่งคณะกรรมการ

(ข.3) ประธานคณะกรรมการ

ประธานคณะกรรมการทำหน้าที่ในการดำเนินการเป็นประธานในที่ประชุมคณะกรรมการ และในการประชุมผู้ถือหุ้น หากประธานคณะกรรมการไม่สามารถเข้าร่วมประชุม คณะกรรมการจะเลือกกรรมการที่เข้าร่วมประชุมหนึ่งท่านให้เป็นประธานในที่ประชุมนั้น ประธานคณะกรรมการรับผิดชอบดูแลให้การประชุมเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายและข้อบังคับของบริษัทฯ ที่เกี่ยวกับการประชุม (ถ้ามี) ตลอดจนจัดการให้การประชุมเป็นไปตามวาระแห่งการประชุมนั้น

(ค) เลขานุการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการสงวนสิทธิในการตัดสินใจนโยบายเชิงกลยุทธ์เป็นของตน คณะกรรมการจะมอบหมายการพิจารณาเรื่องในรายละเอียด ให้กับคณะกรรมการชุดย่อยและเจ้าหน้าที่ (ในกรณีที่เป็นกระบวนการของตน) หรือกรรมการผู้จัดการ (ในกรณีที่เป็นการบริหารจัดการกิจกรรมทางธุรกิจของบริษัทฯ)

คณะกรรมการได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย 3 คณะ ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) และคณะกรรมการสรรหา (Nomination Committee) และคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน (Remuneration Committee) รายละเอียดเกี่ยวกับองค์ประกอบ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการทั้งสามคณะนี้ปรากฏอยู่ด้านล่างนี้ และในเว็บไซต์ของบริษัทฯ (http://www.thoresen.com) ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการ”

(ค.1) เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการแต่งตั้งนางสาวมัณฑนี สุรกาญจน์กุล ผู้จัดการแผนกทะเบียนหุ้น ให้เป็นเลขานุการบริษัทเพื่อรับผิดชอบเรื่องที่เกี่ยวกับการประชุมคณะกรรมการและผู้ถือหุ้น และเพื่อช่วยเหลืองานที่เกี่ยวกับแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี

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

(ค.2) คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบไปด้วยกรรมการต่อไปนี้ นายบียอร์น ออสตรอม (ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ) ดร. ศิริ การเจริญดี และนางปรารถนา มโนมัยพิบูลย์ กรรมการในคณะกรรมการตรวจสอบทั้งหมดเป็นกรรมการอิสระ คณะกรรมการตรวจสอบประชุมกันทั้งหมด 10 ครั้งในปี 2550 และทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง

คณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้มีความรอบรู้และมีประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับทางการเงิน ซึ่งจำเป็นต่อการทำงานในหน้าที่ของตน หัวหน้าทีมผู้สอบบัญชีภายนอก ก่อนการเปิดเผยรายงานการเงินรายไตรมาสของบริษัทฯ ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงินและผู้จัดการแผนกตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ต่างเข้าร่วมการประชุมสำคัญทุกครั้ง ในระหว่างปีคณะกรรมการตรวจสอบจะประชุมกับผู้สอบบัญชีภายนอกและกับผู้จัดการแผนกตรวจสอบภายในแยกต่างหาก โดยไม่มีฝ่ายบริหารร่วมในการประชุมแต่ประการใด

คณะกรรมการตรวจสอบได้รับอำนาจอย่างเต็มที่จากคณะกรรมการให้ทำงานของตน ซึ่งรวมถึงการติดตามการปฏิบัติงานอย่างเป็นระบบ และการดำเนินการให้มั่นใจว่าการเปิดเผยข้อมูลและการจำกัดอำนาจทางด้านการเงินของผู้บริหารเป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด ในแต่ละปีจะมีการกำหนดวาระล่วงหน้า เพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบสามารถเฝ้าติดตามการบริหารจัดการความเสี่ยงทางการเงินที่ระบุในแผนธุรกิจประจำปีของบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบจะรายงานกิจกรรมของคณะกรรมการ

ตรวจสอบต่อที่ประชุมคณะกรรมการทันทีหลังการประชุมทุกครั้ง ระหว่างการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบจะพิจารณาประเด็นที่เกิดขึ้นกับผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน และผู้จัดการแผนกตรวจสอบภายในของบริษัทฯ รวมทั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

หน้าที่หลักของคณะกรรมการตรวจสอบ รวมถึง

1. การพิจารณาว่ากระบวนการรายงานทางการเงินเป็นไปอย่างเพียงพอ น่าเชื่อถือและมีความเป็นกลางหรือไม่ โดยประสานงานร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกและผู้บริหารที่รับผิดชอบจัดเตรียมรายงานการเงินรายไตรมาสและรายปี

2. การทบทวนว่าระบบควบคุมภายใน และหน้าที่การตรวจสอบภายในมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพหรือไม่โดยประสานงานร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกและผู้สอบบัญชีภายใน เพื่อให้มั่นใจว่าระบบควบคุมภายในและหน้าที่ในการตรวจสอบภายในเพียงพอ

3. การพิจารณาว่าการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ เพียงพอหรือไม่ และการจัดการให้มั่นใจว่าการบริหารความเสี่ยงเป็นไปตามแนวทางของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและนโยบายภายในของบริษัทฯ

4. การพิจารณาการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และการตรวจสอบว่าไม่มีการขัดแย้งด้านผลประโยชน์ โดยนำธุรกรรมระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อยหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องมาพิจารณาด้วย

5. การพิจารณาการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยให้มั่นใจว่าได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบตลอดจนข้อบังคับของบริษัทฯ กฎหมายที่เกี่ยวข้องและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

6. การพิจารณารายงานผู้สอบบัญชี และคำแนะนำที่ผู้สอบบัญชีภายนอกและผู้สอบบัญชีภายในนำเสนอ ตลอดจนติดตามการนำคำแนะนำดังกล่าวไปปฏิบัติ

7. การพิจารณาและการแนะนำการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก รวมถึงค่าธรรมเนียมการสอบบัญชี โดยพิจารณาถึงความน่าเชื่อถือของผู้สอบบัญชี ความเพียงพอของทรัพยากร ระดับการสอบบัญชี และประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายให้สอบบัญชีบริษัทฯ

8. การพิจารณาและการแนะนำเรื่องการแต่งตั้ง ถอดถอน โอนย้ายหรือปลดผู้จัดการแผนกตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ออก

9. การดูแลเรื่องอื่นใดที่คณะกรรมการเป็นผู้มอบหมาย หรือเรื่องอื่นใดที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยหรือกฎหมายกำหนด

งานที่คณะกรรมการตรวจสอบได้กระทำสำเร็จในปี 2550 นี้ รวมถึง

1. คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายงานการเงินรายปีและรายไตรมาสทั้งหมด ก่อนแนะนำให้คณะกรรมการเผยแพร่รายงานดังกล่าว คณะกรรมการตรวจสอบได้อภิปรายและทำการตัดสินใจอย่างใช้วิจารณญาณเต็มที่และสร้างสรรค์ในเรื่องที่เกี่ยวกับนโยบายการบัญชีและประมาณการสำคัญๆ โดยใช้ข้อมูลจากรายงานที่ได้จัดเตรียม การนำเสนอข้อมูล รวมทั้งคำแนะนำอิสระที่ได้จากผู้สอบบัญชีภายนอก

2. คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายงานเฉพาะเรื่องเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายในในแผนกเทคโนโลยีและสารสนเทศ แผนกบัญชี ฝ่ายปฏิบัติการเรือ และ บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน)

3. แผนกตรวจสอบภายในได้ให้คำแนะนำอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งรวมถึงการประเมินประสิทธิภาพในการควบคุมของบริษัทฯ ประจำปี มีการพิจารณารายงานที่ได้จากการตรวจสอบภายในและการสนองตอบของฝ่ายบริหารอย่างละเอียด การอภิปรายรายงานเหล่านี้มีส่วนต่อความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบที่เกี่ยวกับประสิทธิภาพของระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินการทำงาน และสอบถามถึงความเป็นอิสระ ความเป็นกลาง และความสามารถในการทำงานของผู้สอบบัญชีภายนอก บริษัทฯ มีนโยบายที่จะรักษาความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชีภายนอกเหล่านี้ด้วยการจำกัดบริการที่ไม่เกี่ยวกับการตรวจสอบบัญชีให้อยู่ในบริการภาษี และการตรวจสอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

(ค.3) การแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและการกำหนดค่าธรรมเนียมการสอบบัญชี

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้พิจารณา และเสนอการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกและค่าธรรมเนียมการสอบบัญชีแก่ผู้ถือหุ้นเพื่อขอความเห็นชอบในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้ง ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2550 ผู้ถือหุ้นให้ความเห็นชอบดังต่อไปนี้

1. แต่งตั้งนางสาวแน่งน้อย เจริญทวีทรัพย์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3044 หรือนางณฐพร พันธุ์อุดม ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3430 หรือนางสาวสุวรรณี ภูริปัญโญ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3371 แห่งไพร้ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส ให้เป็นผู้สอบบัญชีประจำปีการเงิน 2550

2. ค่าธรรมเนียมการสอบบัญชีจำนวน 3.186 ล้านบาท เพื่อสอบทานและตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ และงบการเงินรวม

หลังพิจารณาข้อกำหนดและค่าธรรมเนียมในการว่าจ้างการสอบบัญชีตามที่มีการเสนอแล้ว คณะกรรมการตรวจสอบได้ชี้แจงให้คณะกรรมการทราบถึงผลการประเมินของตน และแนะนำให้แต่งตั้งไพร้ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์สเป็นผู้สอบบัญชีอีกครั้ง โดยจะนำเสนอผู้ถือหุ้นในที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีครั้งต่อไปที่กำหนดจะจัดขึ้นในวันที่ 31 มกราคม 2551

(ค.4) คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนประกอบไปด้วยกรรมการต่อไปนี้ ดร. พิชิต นิธิวาสิน (ประธานคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน) ดร. ศิริ การเจริญดี นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ กรรมการในคณะกรรมการ

กำหนดค่าตอบแทนเป็นกรรมการอิสระทั้งสิ้น คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนประชุมกัน 9 ครั้งในปี 2550 และได้รับคำแนะนำอย่างเป็นอิสระ ซึ่งสมาชิกทุกท่านเข้าร่วมประชุมครบทุกครั้ง

หน้าที่หลักของคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน รวมถึง

1. กำหนดค่าตอบแทนให้กับบุคลากรทั้งหมด โดยเน้นค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับอาวุโสสำคัญๆ
2. กำหนดนโยบายที่เกี่ยวกับการจัดตั้งหรือดำเนินการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพของบริษัทฯ
3. แต่งตั้งทรัสตี (หากมี) เพื่อดำเนินการดังกล่าว
4. เฝ้าสังเกตนโยบายที่กรรมการผู้จัดการใช้ในการจ่ายค่าตอบแทนให้กับผู้บริหารอาวุโส

ในปี 2550 นี้ บริษัท ฮิววิท แอสโซซิเอทส์ จำกัด (Hewitt Associates) ได้รับการว่าจ้างให้ทำการศึกษาในเรื่องนโยบายค่าตอบแทนของบริษัทฯ ที่จ่ายให้กับผู้บริหารอาวุโส ขอบเขตในการทำงานดังกล่าวรวมถึงการจัดทำมาตรฐาน (benchmarking) โครงสร้างเงินเดือนของบริษัทฯ ในปัจจุบัน และการพัฒนาเครื่องมือในการวัดผลการปฏิบัติงาน รวมถึงการให้คำแนะนำแผนในการให้ผลตอบแทนเชิงแข่งขันทั้งในระยะสั้นและระยะกลางด้วย

จากการศึกษาดังกล่าว มีการแนะนำหลักการสำคัญ ๆ และได้นำมาปฏิบัติ ดังนี้

1. โครงสร้างค่าตอบแทนควรจะสะท้อนระบบการให้รางวัลที่ยุติธรรม
2. องค์ประกอบสำคัญๆ ในการพิจารณาค่าตอบแทนจะนำมาเชื่อมโยงกับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายของการปฏิบัติงาน ซึ่งรวมถึงการนำผลตอบแทนในส่วนของผู้ถือหุ้นเชื่อมโยงกับผลประโยชน์ตอบแทนของผู้บริหารและผู้ถือหุ้น
3. การประเมินผลการปฏิบัติงานจะทำทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยการกำหนดตัววัดผลการปฏิบัติงานและความสามารถเป็นเกณฑ์
4. นโยบายและแนวทางการให้ค่าตอบแทนจะโปร่งใสมากที่สุดเท่าที่ทำได้ทั้งกับผู้มีส่วนร่วมและผู้ถือหุ้น

ทั้งนี้นโยบายค่าตอบแทนของบริษัทฯ ฉบับใหม่จะเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่งบการเงินปี 2551 เป็นต้นไป

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนได้ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลในตลาด เพื่อประกอบการพิจารณากำหนดระดับเงินเดือน ในการพิจารณาการจ่ายเงินโบนัสให้กับบุคคลากรเป็นรายบุคคลในแต่ละปี

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนจะทบทวนผลการดำเนินงานและความสำเร็จของบริษัทฯ และผลการดำเนินงานของคู่แข่งธุรกิจอย่างรอบคอบ

ค่าตอบแทนของผู้บริหารจะประกอบไปด้วยเงินเดือน เงินโบนัสประจำปี ผลตอบแทนจูงใจในระยะยาว กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และผลประโยชน์อื่นๆ

คณะกรรมการกำหนดระดับเงินค่าตอบแทนของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารทั้งหมด ให้อยู่ภายใต้ขีดจำกัดที่ผู้ถือหุ้นให้ความเห็นชอบ จากแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยเกี่ยวกับแนวปฏิบัติที่ดีในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ ฉบับเดือนกันยายน 2549 คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน ได้เสนอแผนการให้ผลตอบแทนแบบใหม่ให้กับกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยประกอบด้วยค่าตอบแทนรายเดือน ค่าเบี้ยประชุม และโบนัสในกรณีที่บริษัทฯ มีกำไรสุทธิเกิน 2,000 ล้านบาท ซึ่งข้อเสนอนี้จะนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่อขออนุมัติต่อไป

(ง) คณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหา (Nomination Committee) ประกอบด้วย นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม (ประธานคณะกรรมการสรรหา) ดร. พิชิต นิธิวาสิน ดร. ศิริ การเจริญดี และนายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ ซึ่งทุกท่านเป็นกรรมการอิสระ คณะกรรมการสรรหามีการประชุมทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในปี 2550 โดยทุกท่านเข้าร่วมประชุมครบทุกครั้ง

หน้าที่หลักของคณะกรรมการสรรหาได้แก่

1. ทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการในปัจจุบันว่า มีความเหมาะสมกับกลยุทธ์ทางธุรกิจและความจำเป็นเชิงกลยุทธ์ของบริษัทฯ หรือไม่
2. เสนอแนวทางในการปรับปรุง รวมทั้งเสนอแนวทางในการสรรหากรรมการ
3. สรรหารายชื่อผู้ที่สมควรเสนอชื่อเป็นกรรมการ
4. สัมภาษณ์ผู้ที่ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการ และเสนอรายชื่อให้คณะกรรมการพิจารณานำเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีครั้งต่อไป

คณะกรรมการได้ทำแผนการสืบทอดงาน (succession planning) อย่างเป็นระบบ เพื่อให้โครงสร้างของคณะกรรมการที่มีการเปลี่ยนแปลงใหม่ ไม่กระทบต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงาน โดยนายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ ได้เข้ามาร่วมงานกับคณะกรรมการบริษัทเมื่อเดือนพฤษภาคม 2550 และในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีครั้งต่อไปจะมีการเสนอชื่อกรรมการอิสระ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาแทน นายแลนซ์ คาร์ล เดพิว ซึ่งครบวาระ

(จ) ผลประโยชน์ที่ขัดแย้ง

(จ.1) ธุรกรรมที่อาจทำให้เกิดผลประโยชน์ที่ขัดแย้งและธุรกรรมระหว่างบริษัทฯ

คณะกรรมการเข้าใจว่าธุรกรรมที่อาจนำไปสู่การขัดแย้งทางผลประโยชน์ และ/หรือธุรกรรมกับคู่สัญญาที่เกี่ยวข้อง จะต้องได้รับการพิจารณาอย่างรอบคอบเพื่อให้เป็นไปตามกฎและระเบียบที่เกี่ยวข้องของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และนโยบายตลอดจนแนวทางภายในของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) นอกจากนี้ธุรกรรมดังกล่าวจะต้องทำในลักษณะเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอกที่ไม่มีความสัมพันธ์กับบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด และดำเนินการโดยให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่กับบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นทั้งหมด ข้อกำหนดและเงื่อนไขของธุรกรรมดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขตามมาตรฐานทางการค้าที่ยอมรับกันทั่วไปเสมอ บันทึกที่เกี่ยวกับธุรกรรมดังกล่าวทั้งหมดจะต้องนำส่งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาระหว่างการประชุม ซึ่งจะมีกรรมการอิสระและสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบเข้าร่วมประชุมอยู่ด้วย

คณะกรรมการยังคอยดูแลติดตามการปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยเกณฑ์วิธีการ และการเปิดเผยธุรกรรมดังกล่าวด้วย บริษัทฯ มีนโยบายที่จะเปิดเผยข้อมูลของธุรกรรมดังกล่าวอย่างละเอียด ซึ่งรวมถึงจำนวนเงิน คู่สัญญาในธุรกรรม เหตุผลของการทำธุรกรรม และความจำเป็นของธุรกรรมในรายงานประจำปีของบริษัทฯ และในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะป้องกันไม่ให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานใช้สถานภาพของตนเพื่อหาผลประโยชน์ส่วนตัว ดังนั้นกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานจะต้องละเว้นจากการทำธุรกรรมที่เกี่ยวเนื่องใดๆ ที่อาจนำไปสู่การขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ นอกจากนี้ กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานใดที่มีส่วนได้เสียจะไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมในกระบวนการตัดสินใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรรมการจะถูกห้ามไม่ให้พิจารณาหรือลงคะแนนเสียงในเรื่องที่อาจมีการขัดกันระหว่างผลประโยชน์ของกรรมการเหล่านั้นกับบริษัทฯ

คณะกรรมการและฝ่ายบริหารยังได้ย้ำเน้นการพิจารณาธุรกรรมระหว่างบริษัท ซึ่งหมายถึง ธุรกรรมระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อย อย่างรอบคอบและไม่มีอคติด้วย

(จ.2) การกำกับดูแลการใช้ข้อมูลภายใน

คณะกรรมการห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานไม่ให้ใช้โอกาสหรือข้อมูลที่ได้รับขณะทำงานในตำแหน่งของตนเพื่อหาผลประโยชน์ส่วนตัว หรือเพื่อจัดตั้งธุรกิจที่แข่งหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงการห้ามใช้ข้อมูลภายในที่สำคัญเพื่อซื้อหรือขายหุ้นและหลักทรัพย์ของบริษัทฯ เพื่อ

ผลประโยชน์ของบุคคลเหล่านั้นอย่างเด็ดขาด และห้ามการให้ข้อมูลภายในแก่บุคคลหรือนิติบุคคลอื่นเพื่อซื้อหรือขายหุ้นและหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

กรรมการและผู้บริหารจะต้องรายงานธุรกรรมการซื้อขายหุ้นและหลักทรัพย์ของบริษัทฯ และฐานะการถือครองหุ้นของตนทุกครั้งเมื่อมีการเปลี่ยนแปลง คณะกรรมการมีนโยบายห้ามมิให้กรรมการและผู้บริหารอาวุโสทุกท่านซื้อขายหุ้นและหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในช่วง 3 สัปดาห์ก่อนการเปิดเผยผลการดำเนินงานทางการเงินรายไตรมาสและรายปีของบริษัทฯ ข้อห้ามนี้ใช้บังคับกับนิติบุคคลที่กรรมการของบริษัทฯ มีส่วนได้เสียที่เป็นประโยชน์ นิติบุคคลที่ว่าจ้างกรรมการของบริษัทฯ หรือที่กรรมการของบริษัทฯ ทำการเป็นตัวแทน

(ฉ) การควบคุมภายใน

บริษัทฯ ตระหนักว่าการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ และระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพเป็นสิ่งสำคัญต่อการบริหารจัดการที่ประสบผลสำเร็จ และมีประสิทธิผล รวมทั้งเป็นการป้องกันปัจจัยที่อาจทำให้การดำเนินธุรกิจและชื่อเสียงของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ต้องตกอยู่ในความเสี่ยง ระบบควบคุมที่สำคัญคือ

1. การปรับโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับเป้าหมาย ธุรกิจ หน้าที่ ความรับผิดชอบ และสายการรายงานระหว่างหน่วยธุรกิจ
2. การกำหนดหน้าที่ของผู้บริหารและพนักงานระดับปฏิบัติการอย่างชัดเจน มีการแยกอำนาจการให้ความเห็นชอบในการปฏิบัติการและหน้าที่ติดตามสอดส่องอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดสมดุลอำนาจในองค์กรอย่างเพียงพอระหว่างตำแหน่งสำคัญๆ ภายในโครงสร้างองค์กรอันจะนำไปสู่การกำกับดูแลกิจการที่ดี
3. การออกนโยบาย กฎและวิธีการ คู่มือปฏิบัติการ และแนวทางในการควบคุมภายในที่เป็นลายลักษณ์อักษร นอกจากนี้หน่วยงานธุรกิจและบริษัทย่อยยังได้จัดทำแนวปฏิบัติสำหรับการประเมินและควบคุมความเสี่ยงอีกด้วย
4. การตรวจสอบภายในเป็นกลไกสำคัญในการดูแล และตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน่วยธุรกิจและบริษัทย่อย แผนการตรวจสอบจะรวมถึงหน้าที่ที่มีความเสี่ยงสูงและงานด้านปฏิบัติการทั้งหมด รวมถึงการบริหารจัดการ การปฏิบัติการ การเงิน การรายงาน การปฏิบัติตามกฎระเบียบ และการควบคุมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
5. คณะกรรมการตรวจสอบจะประเมินความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ ผ่านการพิจารณาและเห็นชอบแผนการสอบบัญชี รายงานการสอบบัญชี ที่จัดทำโดยฝ่ายสอบบัญชีภายในและผู้สอบบัญชีภายนอก ในส่วนที่เกี่ยวกับความเหมาะสมและเพียงพอของระบบควบคุม การปฏิบัติตาม

ข้อกำหนดด้านกฎระเบียบ การเก็บรักษาสินทรัพย์ การรายงานทางการเงิน และนโยบายด้านบัญชีที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยมีการจัดการประชุมร่วมอย่างน้อยหนึ่งครั้งในทุกไตรมาสและคณะกรรมการตรวจสอบจะประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารเพื่อหารือว่าบริษัทฯ มีระบบควบคุมเพียงพอหรือไม่

(ช) ที่ประชุมคณะกรรมการ

โดยทั่วไปคณะกรรมการจะต้องประชุมกันอย่างน้อย 5 ครั้งต่อปี การประชุมพิเศษจะจัดขึ้นตามความจำเป็นเพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะอย่าง ในปี 2550 คณะกรรมการประชุมทั้งหมด 13 ครั้ง วาระการประชุมหลักได้แก่ พิจารณาทิศทางเชิงกลยุทธ์ของบริษัทฯ แผนธุรกิจและงบประจำปี รายงานการเงินรายไตรมาส และการเข้าซื้อและจำหน่ายสินทรัพย์ที่สำคัญ โดยปกติเลขานุการบริษัทจะเป็นผู้จัดเตรียมและส่งวาระการประชุมอย่างน้อย 7 วันก่อนการประชุมแต่ละครั้งและจัดส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย 5 วันก่อนการประชุมแต่ละครั้ง เพื่อให้กรรมการมีเวลาพิจารณาประเด็นการประชุม

เลขานุการบริษัทจะจดบันทึกการประชุม ซึ่งจะส่งให้กับกรรมการภายใน 14 วันหลังวันประชุม รายงานการประชุมจะได้รับการลงมติในการประชุมครั้งต่อไป และเก็บให้กรรมการและบุคคลที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ตรวจสอบต่อไป

คณะกรรมการกำหนดให้สมาชิกทุกคน อุทิศเวลาอย่างเพียงพอให้กับงานของคณะกรรมการรับผิดชอบต่อหน้าที่ของกรรมการ และพยายามอย่างสุดความสามารถที่จะเข้าประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง รายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการในปี 2550 มีดังนี้

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการในปี 2550

ชื่อ	ที่ประชุมคณะกรรมการ			ทีประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ			ที่ประชุมคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน
	ที่ประชุมปกติ	ที่ประชุมเฉพาะกิจ	รวม	ที่ประชุมปกติ	ที่ประชุมเฉพาะกิจ	รวม	
1. ม.ร.ว. จันทรแรมศิริโชค จันทรทัต	5/5	8/8	13/13	-	-	-	-
2. ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต	5/5	8/8	13/13	-	-	-	-
3. นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม	3/3	2/5	5/8	-	-	-	-
4. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	4/5	6/8	10/13	-	-	-	9/9
5. นายบียอร์น ออสตรอม	5/5	7/8	12/13	5/5	5/5	10/10	-
6. นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ	2/2	2/3	4/5	-	-	-	5/5
7. ดร. ศิริ การเจริญดี	2/3	5/5	7/8	3/3	3/3	6/6	7/7
8. นางปรารถนา มโนมัยพิบูลย์	3/3	4/5	7/8	3/3	3/3	6/6	-
9. นายแลนซ์ คาร์ล เดพิว	5/5	8/8	13/13	-	-	-	-
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์ี่ย์	5/5	8/8	13/13	-	-	-	-
11. นายอันส์เนอร์ส ซูเดอร์เกร็น	5/5	8/8	13/13	-	-	-	-

(ซ) การประเมินของคณะกรรมการและการลาออกตามวาระ

(ซ.1) การประเมินของคณะกรรมการและการลาออกตามวาระ

คณะกรรมการประกอบไปด้วยกรรมการอิสระ 6 ท่าน กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 2 ท่าน และกรรมการที่เป็นผู้บริหาร 3 ท่าน กรรมการอาจได้รับการเลือกตั้งซ้ำทุกๆ 3 ปี กรรมการที่เป็นผู้บริหารมีสัญญาจ้างงานกับบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการมีการปรับเปลี่ยนสมาชิกภายในคณะกรรมการอย่างต่อเนื่อง และค่อยเป็นค่อยไป โดยไม่ทำให้ประสิทธิภาพในการทำงานด้อยลงแต่ประการใด ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2548 ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2548 ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต ได้รับเลือกตั้งให้สืบทอดตำแหน่งกรรมการต่อจากนายอาร์เน่ ไทเก้น และได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการผู้จัดการ และในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2550 ดร. ศิริ การเจริญดี นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม และนางปรารถนา มโนมัยพิบูลย์ ได้รับเลือกให้ดำรงตำแหน่งกรรมการแทนนายสมพงส์ ธนะโสภณ พลเรือโทกิตติชัย เสนาณรงค์ และนายพิชัย จีรังค์สรรพสุข ซึ่งครบวาระ

ในปี 2549 บริษัทฯ ได้ทำการปรับเปลี่ยนนโยบายว่าด้วยระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งของกรรมการเพิ่มเติม โดยกำหนดว่ากรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารโดยหลักการไม่ควรดำรงตำแหน่งเกินกว่า 10 ปี หรือ 4 วาระ ไม่ว่าจะต่อเนื่องหรือไม่ เว้นแต่จะมีเหตุผลที่สมควรหลังพิจารณาความรับผิดชอบของบุคคลนั้น ตลอดจนการที่บุคคลดังกล่าวมีส่วนทำประโยชน์ต่อให้บริษัทฯ ทั้งในอดีต ปัจจุบันและที่คาดการณ์ในอนาคต ในกรณีที่กรรมการท่านใดได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทนกรรมการที่อยู่ไม่ครบวาระ กรรมการท่านนั้นต้องเข้ารับการเลือกตั้งในทันทีหลังได้รับแต่งตั้งแล้ว

บทบาทสำคัญประการหนึ่งของคณะกรรมการ คือการกำหนดผู้สืบทอดตำแหน่งที่น่าจะเป็นแทนกรรมการผู้จัดการ ซึ่งส่วนหนึ่งในกระบวนการนี้ คือกรรมการผู้จัดการจะต้องแจ้งให้คณะกรรมการทราบเกี่ยวกับบุคคลที่จะสืบทอดตำแหน่งของตนในกรณีที่ตนไม่สามารถทำหน้าที่

บริษัทฯ ได้จัดทำแบบประเมินผลงานของคณะกรรมการตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนดเสร็จสิ้นแล้ว แต่ยังมิได้ดำเนินการประเมินผลงานของคณะกรรมการ เนื่องจากมีกรรมการใหม่จำนวน 3 ท่านที่เพิ่งได้รับการแต่งตั้งเมื่อปีก่อน บริษัทฯ จึงเห็นว่า ยังเป็นการเร็วเกินไปที่จะประเมินผลงานของคณะกรรมการ

(ซ) ค่าตอบแทน

(ซ.1) ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

นโยบายของคณะกรรมการคือค่าตอบแทนของกรรมการควรสะท้อนหน้าที่และความรับผิดชอบในการบรรลุเป้าหมายที่คาดหวังของผู้ถือหุ้นทั้งหมด นอกจากนี้กรรมการยังต้องมีประสบการณ์และคุณสมบัติที่เหมาะสมในการทำหน้าที่ดังกล่าว

ค่าตอบแทนของคณะกรรมการปัจจุบัน ได้รับการเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2550 คณะกรรมการยังได้กำหนดค่าตอบแทนให้กับผู้บริหารอาวุโสจากคำแนะนำของคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน ซึ่งจำนวนเงินค่าตอบแทนนี้จะพิจารณาจากความรับผิดชอบของผู้บริหารดังกล่าวตลอดจนการมีส่วนทำประโยชน์ของบุคคลดังกล่าวต่อบริษัทฯ ทั้งในอดีต ปัจจุบัน และที่คาดการณ์ในอนาคต และหากเป็นไปได้ค่าตอบแทนดังกล่าวจะสะท้อนระดับค่าตอบแทนที่ให้กับผู้บริหารอาวุโสในตลาดธุรกิจอย่างเดียวกันกับบริษัทฯ

(ซ.2) ค่าตอบแทนคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และเจ้าหน้าที่บริหารอาวุโสในปี 2550

(ซ.2.1) ค่าตอบแทนที่เป็นเงินสด

1.1) คณะกรรมการซึ่งประกอบไปด้วยกรรมการ 11 ท่าน ได้รับค่าตอบแทนรวมทั้งสิ้น 5.62 ล้านบาท

1.2) ค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารที่รายงานตรงต่อกรรมการผู้จัดการ รวมทั้งสิ้น 12 คน เป็นเงินรวมทั้งสิ้น 86.69 ล้านบาท

1.3) คณะกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนในการดำรงตำแหน่งเพิ่มเติม 0.98 ล้านบาท

รายละเอียดค่าตอบแทนทั้งหมดปรากฏตามตารางด้านล่างนี้

ค่าตอบแทนคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย

หน่วย: บาท

ชื่อ	คณะกรรมการ	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน
1. ม.ร.ว. จันทรแรมศิริโชค จันทรทัต	3,360,000	-	-
2. ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต	-	-	-
3. นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม*	280,000	-	-
4. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	420,000	-	-
5. นายบียอร์น ออสตรอม	420,000	420,000	-
6. นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ*	157,500	-	-
7. ดร. ศิริ การเจริญดี*	280,000	280,000	-
8. นางปรารถนา มโนมัยพิบูลย์*	280,000	280,000	-
9. นายแลนซ์ คาร์ล เดพิว	420,000	-	-
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอรี่ย์	-	-	-
11. นายอันส์เนอร์ส ซูเดอร์เกร็น	-	-	-
รวม	5,167,500	980,000	-

* หมายเหตุ : กรรมการทั้ง 4 ท่าน เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการระหว่างรอบปีบัญชี 2550

(ซ.2.2) ค่าตอบแทนที่ไม่เป็นเงินสด

เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพที่บริษัทฯ จ่ายให้กับกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารที่รายงานตรงต่อกรรมการผู้จัดการ รวม 12 ท่าน มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 5.15 ล้านบาท

(ฌ) การปฐมนิเทศและการพัฒนากรรมการ

กรรมการผู้จัดการจะเป็นผู้จัดการปฐมนิเทศให้กับสมาชิกใหม่ของคณะกรรมการ ในการประชุมดังกล่าว จะมีการชี้แจงนโยบายของบริษัทฯ และธุรกิจหลักๆ รวมทั้งข้อบังคับบริษัทฯ การนำเสนอ (presentations) เมื่อเร็วๆ นี้ ตลอดจนรายงานประจำปีล่าสุดในคู่มือกรรมการ

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังสนับสนุนให้กรรมการเข้าร่วมหลักสูตรหรือกิจกรรมที่มุ่งปรับปรุงการทำงานของกรรมการในคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย กรรมการ 7 ท่านได้เข้าอบรมหลักสูตรกรรมการของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors Association (“IOD”)) ซึ่งรวมถึงหลักสูตร Director Certification Program (“DCP”) และหลักสูตร Director Accreditation Program (“DAP”)

บริษัทฯ สนับสนุนให้กรรมการที่ยังมิได้เข้ารับการอบรมในหลักสูตรดังกล่าวข้างต้น เข้ารับการอบรมในหลักสูตรดังกล่าวโดยบริษัทฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการอบรม

6. จริยธรรมทางธุรกิจและจรรยาบรรณของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

(ก) แนวทางด้านจริยธรรมและการปฏิบัติการของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีแนวทางด้านจริยธรรมและการปฏิบัติการ ดังนี้

(ก.1) ความยุติธรรม

บริษัทฯ เชื่อในความยุติธรรมต่อคู่สัญญาทุกรายที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ และหลีกเลี่ยงการปฏิบัติต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งดีกว่าบุคคลอื่นหรือสถานการณ์ที่จะนำไปสู่การขัดแย้งทางผลประโยชน์

(ก.2) ความเป็นมืออาชีพ

บริษัทฯ รับผิดชอบงานของบริษัทฯ อย่างมืออาชีพและมุ่งมั่นที่จะดำเนินการอย่างเป็นเลิศด้วยการทำงานให้ได้ผลในระดับที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่องด้วยการใช้วิธีการและเทคโนโลยีใหม่ๆ

(ก.3) การทำงานเชิงรุก

บริษัทฯ ตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าและการเปลี่ยนแปลงทางสังคม เทคนิคและเศรษฐกิจและปรับเปลี่ยนให้เข้ากับสถานการณ์

(ก.4) วินัยและการปฏิบัติตามกฎระเบียบ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยวินัยและหลักการด้านจริยธรรม และทำการทุกอย่างให้มั่นใจว่าธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปตามกฎหมาย กฎและระเบียบต่างๆ

(ข) จรรยาบรรณ

คณะกรรมการได้ให้ความเห็นชอบกรอบค่านิยมขององค์กร พันธกิจ และวิสัยทัศน์ (VMV Framework) เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขณะนี้บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือจรรยาบรรณธุรกิจเพื่อนำกรอบค่านิยม 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**: เราจะคำนึงถึงอนาคตของบริษัทฯ ตลอดเวลา และจะเป็นผู้รับผิดชอบต่อผลและความสำเร็จทางธุรกิจของบริษัทฯ

นอกจากนี้ กรรมการบริษัทฯ แต่ละรายได้รับคู่มือกรรมการที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเป็นผู้จัดทำ นโยบายของคณะกรรมการ คือ กรรมการจะต้องดำเนินการอย่างมีจริยธรรมในระดับสูงสุดเพื่อประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมด คู่มือกรรมการมีเนื้อหาครอบคลุมหลักการสำคัญๆ ซึ่งรวมถึงความซื่อสัตย์ ความสุจริต การขัดแย้งทางผลประโยชน์ และการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ

คณะกรรมการยังอนุญาตให้กรรมการที่เป็นผู้บริหารดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทอื่นๆ ที่ไม่จำเป็นจะต้องอยู่ในกลุ่มบริษัทโทรีเซน ทั้งนี้โดยให้เป็นไปตามข้อตกลงและความเห็นชอบของคณะ

กรรมการ กรรมการที่เป็นผู้บริหารเมื่อได้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทอื่นๆ นั้นจะรับค่าตอบแทนจากบริษัทอื่นๆ นั้นเป็นรายได้ส่วนตัวก็ได้ โดยทั่วไปการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทนอกองค์กรจะจำกัดให้เป็นกรรมการไม่เกิน 2 บริษัทเท่านั้น ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการและกรรมการที่เป็นผู้บริหารอื่นอีกสองท่านไม่ได้ทำหน้าที่ในคณะกรรมการนอกกลุ่มบริษัทแต่ประการใด กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารสามารถทำงานเป็นกรรมการในคณะกรรมการนอกกลุ่มบริษัทได้ โดยมีข้อแม้ว่าจะต้องแสดงให้เห็นถึงความทุ่มเทในการทำหน้าที่ของตนต่อบริษัทฯ อย่างเต็มที่

คู่มือจรรยาบรรณของพนักงานกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติตน ในแง่อาชีพและจริยธรรมของพนักงานทุกคน พนักงานทุกระดับได้รับการคาดหวังให้ปฏิบัติตนอย่างซื่อสัตย์ ขยันขันแข็ง และรับผิดชอบและทำในสิ่งที่ถูกต้อง ซึ่งจะช่วยสร้างและรักษาความมั่นใจและความไว้วางใจในหมู่ผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ

9.5 <u>การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน</u>

บริษัทฯ ได้กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ รายงานการซื้อขายหลักทรัพย์ให้แก่บริษัทฯ ในวันเดียวกับที่ส่งรายงานต่อสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ ตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ เกี่ยวกับการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ และให้ปฏิบัติตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่องการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทจดทะเบียนโดยใช้ข้อมูลภายในโดยกรรมการและผู้บริหารจะละเว้นการซื้อขายหลักทรัพย์ในช่วงเวลาก่อนที่จะเผยแพร่งบการเงิน หรือสารสนเทศที่สำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ รายละเอียดเพิ่มเติมกรุณาดูในหัวข้อรายงานว่าด้วยการกำกับดูแลบริการ

9.6 <u>บุคลากร</u>

- ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 บริษัทมีพนักงานประจำรวม 20 คน ถ้ารวมพนักงานของบริษัทย่อยทั้งหมดจะมีพนักงานประจำรวม 545 คน และหากรวมคนประจำเรือแล้วจะมีจำนวนพนักงานทั้งสิ้น 1,965 คน

- จำนวนพนักงานในแต่ละสายงานหลักมีดังนี้

สายงานหลัก	บริษัทและบริษัทย่อย
ฝ่ายบริหาร	13
ฝ่ายบุคคลและบริหารส่วนกลาง	43
ฝ่ายบัญชีและการเงินส่วนกลาง	48
ฝ่ายตัวแทนเรือและตัวกลางรับขนส่งสินค้า	89
ฝ่ายบริหารกองเรือ	117
ฝ่ายขนถ่ายสินค้า/โลจิสติกส์	15
ฝ่ายนายหน้าเช่าเหมาเรือ	13
ฝ่ายการให้บริการธุรกิจนอกชายฝั่ง	125
ฝ่ายซ่อมแซมบำรุงและดูแลเรือเดินทะเล	80
ฝ่ายประสานงานให้กับบริษัทประกันภัย	2
คนประจำเรือ	1,420
รวม	**1,965**

- ผลตอบแทนรวมของพนักงานบริษัทและบริษัทย่อย ไม่รวมผู้บริหารและกรรมการบริหาร (ในรูปเงินเดือน โบนัสและค่าล่วงเวลา) ไม่รวมคนประจำเรือ ณ 30 กันยายน 2550 เป็นเงินจำนวน 399,395,145 บาท

- บริษัทฯ ได้จ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแก่พนักงาน (ไม่รวมคนประจำเรือ) เป็นจำนวน 16,997,718 บาท

- นโยบายในการพัฒนาพนักงาน

  นโยบายพัฒนาพนักงาน อยู่ในรายงานว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการ ข้อ 3 (ข) หน้า 115

10. การควบคุมภายใน

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อระบบการควบคุมภายในเพื่อสร้างความมั่นใจต่อประสิทธิภาพในการบริหารและการปฏิบัติงานในทุกระดับ บริษัทฯได้กำหนดและแบ่งแยกหน้าที่ ความรับผิดชอบ รวมถึงอำนาจบริหารไว้เป็นลายลักษณ์อักษร นอกจากนี้ฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระที่รายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ยังช่วยคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัท ในการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน ประเด็นทางด้านการบัญชีการเงิน การปฏิบัติตามระบบและระเบียบข้อบังคับต่างๆ รวมถึงนโยบายและขั้นตอนการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการเงินอีกด้วย ทั้งนี้สำหรับการควบคุมภายใน บริษัทฯ ให้ความสำคัญใน 5 องค์ประกอบหลัก ดังต่อไปนี้

1. <u>องค์กรและสภาพแวดล้อม</u>

บริษัทฯ ได้จัดโครงสร้างองค์กรอย่างเหมาะสม เพื่อเอื้ออำนวยให้ฝ่ายบริหารสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และบริษัทฯ ได้มีการกำหนดเป้าหมายการดำเนินธุรกิจเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานของพนักงาน นอกจากนี้บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีการจัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อยึดถือเป็นแนวปฏิบัติสำหรับบริษัทในเครือโทรีเซนรวมถึงพนักงานทุกคน สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับกฎและข้อบังคับต่างๆ ของนโยบายการกำกับดูแลกิจการจะดำเนินการจัดเตรียมอย่างต่อเนื่องเพื่อนำมาปฏิบัติ เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมการควบคุมที่ดีนั้นจะส่งให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

2. <u>การบริหารความเสี่ยง</u>

บริษัทฯ ตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญของการประเมินความเสี่ยงว่าเป็นเครื่องมือที่บ่งบอกล่วงหน้าถึงสัญญาณอันตรายที่อาจสร้างความเสียหายให้แก่บริษัทฯ ดังนั้นผู้บริหารของบริษัทฯ ได้จัดทำการประเมินความเสี่ยงทั้งปัจจัยเสี่ยงจากภายใน และภายนอกองค์กร รวมทั้งปัจจัยเสี่ยงที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ อาทิ ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศ ราคาน้ำมัน อุบัติเหตุ การขาดแคลนบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา เป็นต้น นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้กำหนดมาตรการในการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อองค์กร และมีการทบทวนมาตรการอย่างสม่ำเสมอ

3. <u>การควบคุมการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร</u>

บริษัทฯ ได้กำหนดอำนาจและระดับการอนุมัติในแต่ละแผนกไว้ และได้ทำการติดตามตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ กรณีที่บริษัทฯ มีการทำธุรกรรมกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ กรรมการผู้บริหารหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับ

บุคคลดังกล่าว บริษัทฯ จะปฏิบัติตามประกาศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการและการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัทจดทะเบียน นอกจากนี้บริษัทฯได้ให้ความสำคัญต่อระบบควบคุมภายในระดับปฏิบัติงานเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้ดำเนินการเพื่อกำหนดอำนาจ หน้าที่ ในการดำเนินงานของผู้ปฏิบัติงาน ผู้บริหาร ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจน มีการควบคุมดูแลการใช้ทรัพย์สินของบริษัทฯ และมีการแบ่งแยกหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ผู้ติดตามควบคุมและประเมินผลออกจากกัน เพื่อรักษาไว้ซึ่งการถ่วงดุลและตรวจสอบระหว่างกันอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ยังมีการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงินและบัญชี โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจนและเพียงพอเสนอต่อผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ

4. <u>ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล</u>

บริษัทฯ กำหนดให้มีการพัฒนาระบบสารสนเทศอย่างสม่ำเสมอ เพื่อการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพสูงสุด อีกทั้งเอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงานของผู้บริหารและบุคคลที่เกี่ยวข้อง บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญเกี่ยวกับความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลาของข้อมูลสารสนเทศต่างๆ โดยเฉพาะที่มีนัยสำคัญ โดยมีวัตถุประสงค์เบื้องต้นเพื่อให้เกิดความรวดเร็วของการติดต่อสื่อสาร ทั้งนี้เพื่อให้การตัดสินใจเรื่องต่างๆ เป็นไปอย่างถูกต้อง แม่นยำ และฉับไว โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการลงทุนให้มีช่องทางการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกบริษัทฯ อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ในด้านเอกสารทางบัญชีนั้น บริษัทฯ มีการบันทึกบัญชีตามมาตรฐานทางบัญชีที่รับรองทั่วไป และบันทึกข้อมูลทางบัญชีอย่างสม่ำเสมอ ในส่วนของเอกสารที่จัดส่งให้คณะกรรมการและผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดส่งเป็นการล่วงหน้าก่อนจัดการประชุมและมีข้อมูลเพียงพอต่อการตัดสินใจ

5. <u>ระบบการติดตาม</u>

การมีระบบข้อมูลที่ดีและทันกาลทำให้ฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบริษัทสามารถติดตามรายการทางบัญชีได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมกับสามารถทบทวนประเมินผล แนะนำและปรับปรุงเกี่ยวกับแผนการดำเนินธุรกิจได้อย่างรวดเร็วและถูกต้อง ควบคู่ไปกับการที่แผนกตรวจสอบภายในทำการตรวจปฏิบัติการอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี ซึ่งแผนกตรวจสอบภายในได้ดำเนินการตรวจสอบระบบควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ ตามแผนงานการตรวจสอบประจำปี และส่งรายงานการตรวจสอบให้แก่คณะกรรมการตรวจสอบ ณ ปัจจุบัน ยังไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ แต่ได้ให้ความเห็นในการปรับปรุงระบบการควบคุมภายในบางจุดที่ได้ตรวจพบ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในของบริษัทฯ มีหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลักและกิจกรรมทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แนวทางที่กำหนด รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

11. รายการระหว่างกัน

ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา กลุ่มบริษัทโทรีเซนไม่มีรายการกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง คือ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ กรรมการ และผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว

12. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

12.1 งบการเงิน

ก. สรุปรายงานการสอบบัญชีของผู้ตรวจสอบบัญชีในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา

จากรายงานของผู้ตรวจสอบบัญชีของบริษัทสิ้นสุด 30 กันยายน 2550 , 2549 และ 2548 ผู้ตรวจสอบบัญชีไม่มีความเห็นใด ๆ ที่เป็นข้อจำกัดในการตรวจสอบบัญชีของบริษัท โดยผู้ตรวจสอบบัญชีของบริษัทไม่พบสิ่งที่เป็นเหตุทำให้เชื่อได้ว่างบการเงินรวมระหว่างกาลและงบการเงินระหว่างกาลเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 ไม่ถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป และได้มีความเห็นว่างบการเงินรวมและงบการเงินของบริษัทในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2549 และ 2548 แสดงฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

ข. ตารางสรุปงบการเงินรวม

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน

สินทรัพย์	ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2548		ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2549		ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550	
	0	%	0	%	0	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและเงินฝากธนาคาร	1,698,029	8.72	1,372,485	5.93	3,745,161	13.31
เงินฝากสถาบันการเงินติดภาระ	0	-	0	-	0	-
เงินลงทุนระยะสั้น	562,727	2.89	245,719	1.06	300,595	1.07
ลูกหนี้การค้า - อื่น	1,026,817	5.27	1,827,232	7.90	2,169,546	7.71
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	295	0.00	292	0.00	296	0.00
เงินให้กู้ระยะสั้นแก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	0	0.00	0	0.00	0	0.00
วัสดุและของใช้สิ้นเปลืองสำหรับเรือเดินทะเล	535,297	2.75	698,560	3.02	724,943	2.58
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	390,436	2.01	650,767	2.81	922,115	3.28
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	**4,213,601**	**21.64**	**4,795,055**	**20.72**	**7,862,656**	**27.94**
เงินให้กู้ระยะยาวแก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	16,000	0.08	12,000	0.05	15,323	0.05
เงินลงทุนระยะยาว	920,637	4.73	79,110	0.34	81,702	0.29
ค่าความนิยม					594,666	2.11
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน					64,795	0.23
ที่ดิน	162,149	0.83	204,313	0.88	245,555	0.87
อาคาร	214,516	1.10	451,037	1.95	644,695	2.29
ส่วนปรับปรุงอาคาร	70,383	0.36	91,865	0.40	105,200	0.37
เรือเดินทะเล	15,886,025	81.59	19,545,890	84.47	21,738,796	77.24
เครื่องตกแต่ง ติดตั้งและอุปกรณ์เครื่องใช้	365,921	1.88	832,406	3.60	1,004,917	3.57
รถยนต์	71,059	0.36	100,974	0.44	91,993	0.33
เรือยนต์	3,922	0.02	10,126	0.04	10,933	0.04
เงินมัดจำซื้อเรือ	0	0.00	0	0.00	0	0.00
งานระหว่างก่อสร้าง	27,042	0.14	282,161	1.22	919,992	3.27
หักค่าเสื่อมราคาสะสม	(3,028,429)	(15.55)	(4,575,674)	(19.77)	(6,091,200)	(21.64)
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	13,772,588	70.74	16,943,098	73.22	18,670,881	66.34
สินทรัพย์อื่น	546,558	2.81	1,311,131	5.67	853,940	3.03
รวมสินทรัพย์	**19,469,384**	**100.00**	**23,140,394**	**100.00**	**28,143,963**	**100**

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน (ต่อ)

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2548		ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2549		ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550	
	0	%	0	%	0	%
หนี้สินหมุนเวียน						
เงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร	0	0.00	40,058	0.17	20,274	0.07
เงินกู้ระยะสั้น	0	0.00	160,000	0.69	210,778	0.75
เจ้าหนี้การค้า - อื่น	932,331	4.79	1,403,750	6.07	1,713,606	6.09
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	3,910	0.02	492	0.00	18	0.00
เงินรับล่วงหน้าจากลูกค้า	150,778	0.77	136,465	0.59	415,718	1.48
ส่วนของเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,208,242	6.21	1,450,127	6.27	1,239,980	4.41
ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย	39,079	0.20	47,465	0.21	36,115	0.13
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	447,026	2.30	396,862	1.72	641,999	2.28
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	70,708	0.36	170,384	0.74	205,416	0.73
รวมหนี้สินหมุนเวียน	**2,852,074**	**14.65**	**3,805,603**	**16.45**	**4,483,904**	**15.93**
เงินกู้ระยะยาวจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	0	0.00	0	0.00	0	0.00
หุ้นกู้แปลงสภาพ					5,665,203	20.13
เงินกู้ระยะยาว	7,473,400	38.39	7,311,728	31.60	1,940,323	6.89
รวมหนี้สิน	**10,325,474**	**53.03**	**11,117,331**	**48.04**	**12,089,430**	**42.96**
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	45,270	0.23	838,505	3.62	901,675	3.20
ส่วนของผู้ถือหุ้น	0		0		0	
ทุนจดทะเบียน	693,684		693,684		693,684	
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	0		0		0	
หุ้นสามัญ	643,684	3.31	643,684	2.78	643,684	2.29
หุ้นบุริมสิทธิ	0	0.00	0	0.00	0	0.00
เงินค่าหุ้นรับล่วงหน้า	0	0.00	0	0.00	0	0.00
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	1,540,410	7.91	1,540,410	6.66	1,540,410	5.47
ผลต่างของการแปลงค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อยในต่างประเทศ	638	0.00	(21,752)	(0.09)	(106,517)	(0.38)
กำไร(ขาดทุน)ที่ยังไม่รับรู้จากมูลค่าหลักทรัพย์	25,065	0.13	14,599	0.06	21,545	0.08
สำรองส่วนทุนจากการรวมส่วนได้เสีย	(50,030)	(0.26)	(50,030)	(0.22)	(50,030)	(0.18)
กำไรสะสม	0		0		0	
สำรองตามกฎหมาย	77,000	0.40	77,000	0.33	77,000	0.27
ยังไม่ได้จัดสรร	6,861,873	35.24	8,980,647	38.81	13,026,766	46.29
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	**9,098,640**	**46.73**	**11,184,558**	**48.33**	**15,152,858**	**53.84**
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	**19,469,384**	**100.00**	**23,140,394**	**100.00**	**28,143,963**	**100.00**
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	14.14		17.38		23.54	
มูลค่าที่ตราไว้ (บาท/หุ้น) (**)	1.00		1.00		1.00	
จำนวนหุ้นสามัญปลายปีถัวเฉลี่ย (หุ้น) (**)	643,605,472		643,684,422		643,684,422	

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2548		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2549		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550	
	0	%	0	%	0	%
รายได้						
ค่าระวาง	14,518,554	96.02	12,820,993	75.18	15,865,291	93.03
ค่าบริการจากธุรกิจนอกชายฝั่ง	0	0.00	2,752,821	16.14	4,025,549	23.60
ค่าบริการอื่น	203,182	1.34	263,753	1.55	259,476	1.22
ค่านายหน้า	165,254	1.09	159,654	0.94	205,746	0.97
ดอกเบี้ยรับ	26,173	0.17	74,504	0.44	71,901	0.34
เงินปันผลรับ	23,137	0.15	7,040	0.04	0	0.00
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	16,172	0.11	742,093	4.35	723,363	3.39
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) ของบริษัทร่วมและกิจการร่วมค้า	28,943	0.19	(3,161)	(0.02)	9,389	0.04
รายได้อื่น	138,342	0.91	236,144	1.38	157,876	0.74
รวมรายได้	**15,119,757**	**100.00**	**17,053,841**	**100.00**	**21,318,591**	**123.33**
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล	6,520,583	75.56	8,167,239	65.49	9,280,362	74.42
ค่าใช้จ่ายบริการจากธุรกิจนอกชายฝั่ง	0	0.00	1,566,277	12.56	2,713,748	21.76
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวร	1,182,838	13.71	1,613,995	12.94	1,781,391	11.53
ค่าใช้จ่ายในการบริการและการบริหาร	920,833	10.67	1,116,591	8.95	1,668,458	10.80
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	0	0.00	0	0.00	0	0.00
ค่าตอบแทนกรรมการ	5,670	0.07	6,160	0.05	6,300	0.04
รวมค่าใช้จ่าย	**8,629,924**	**100.00**	**12,470,262**	**100.00**	**15,450,259**	**118.55**
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้	6,489,833	109.10	4,583,579	130.87	5,868,332	118.11
ดอกเบี้ยจ่าย	(445,317)	(7.49)	(701,077)	(20.02)	(665,467)	(13.39)
ภาษีเงินได้	(74,926)	(1.26)	(103,554)	(2.96)	(87,117)	(1.75)
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานหลังหักดอกเบี้ยจ่ายและภาษี	**5,969,590**	**110.36**	**3,778,948**	**133.82**	**5,115,748**	**119.86**
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย - สุทธิ	(20,938)	(0.35)	(276,505)	(7.89)	(147,233)	(2.96)
รายการพิเศษ	0	0.00	0	0.00	0	0.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี	**5,948,652**	**(0.35)**	**3,502,443**	**(7.89)**	**4,968,515**	**(2.96)**
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น (บาท) (*)	9.24		5.44		7.72	
มูลค่าที่ตราไว้ (บาท/หุ้น) (**)	1.00		1.00		1.00	
จำนวนหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (หุ้น) (**)	643,605,472		643,684,422		643,684,422	

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน

(หน่วย : พันบาท)

	พ.ศ. 2548	พ.ศ. 2549	พ.ศ. 2550
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี	5,948,651	3,502,443	4,968,515
ปรับปรุงด้วย :			
ค่าเสื่อมราคา	1,182,838	1,613,994	1,781,391
ค่าตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี	285,079	480,961	532,801
ค่าตัดจำหน่ายค่าความนิยม	627	17,961	68,627
(กำไร) ขาดทุนสุทธิจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	(15,196)	(129,144)	(24,641)
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	7,445	11,115	25,225
(กำไร) จากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	0	0	(2,995)
(กำไร) จากการขายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(22,557)	0	0
(กำไร)ขาดทุนจากการจำหน่ายเงินลงทุน	(67,573)	13,122	(17,031)
เงินปันผลรับจากเงินลงทุน	(23,137)	(7,040)	(2,502)
ดอกเบี้ยจ่ายจากหุ้นกู้แปลงสภาพ	0	0	5,927
ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญและสำรองสำหรับภาษีมูลค่าเพิ่มที่ □ คาดว่าจะไม่ได้รับคืน□	51,181	11,583	76,251
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากเงินกู้ระยะยาว	(42,323)	(825,575)	(605,453)
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงจากเงินกู้ระยะยาว	(3,522)	(44,081)	(66,687)
ส่วนแบ่ง (กำไร) ขาดทุนของบริษัทร่วมและกิจการร่วมค้า	(28,943)	3,161	(9,389)
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	20,938	276,505	147,233
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินต่างประเทศ	0	0	(82,842)
กำไรสุทธิจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในเงินทุนหมุนเวียน	7,293,508	4,925,005	6,794,430
เงินทุนหมุนเวียน	0	0	0
เงินลงทุนระยะสั้น(เพิ่มขึ้น)ลดลง	0	0	0
ลูกหนี้การค้า - อื่น (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(263,140)	(350,669)	(351,903)
ลูกหนี้การค้า - บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (เพิ่มขึ้น) ลดลง	2,697	3	(4)
ลูกหนี้อื่น - ลดลง	0	0	0
วัสดุและของใช้สิ้นเปลืองสำหรับเรือเดินทะเล (เพิ่มขึ้น)	(131,969)	(150,480)	(63,678)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า (เพิ่มขึ้น)	0	0	(20,002)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(202,659)	(70,228)	(350,848)
สินทรัพย์อื่น (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(38,493)	(11,748)	(29,893)
เงินเบิกเกินบัญชีธนาคารและเงินกู้จากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น(ลดลง)	0	0	0
เจ้าหนี้การค้า - อื่น (ลดลง)	119,242	24,942	313,807
เจ้าหนี้การค้า - บริษัทที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(12,846)	(3,418)	(475)
เจ้าหนี้อื่น (ลดลง)	0	0	3,795
เงินรับล่วงหน้าจากลูกค้าเพิ่มขึ้น (ลดลง)	47,968	(14,313)	279,253
ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่ายเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(6,124)	(27,822)	(9,817)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น (ลดลง)	188,490	(164,628)	228,284
หนี้สินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น	25,923	49,871	55,698
เงินสดสุทธิได้มาในกิจกรรมดำเนินงาน	7,022,597	4,206,515	6,848,647

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน

(หน่วย : พันบาท)

	พ.ศ. 2548	พ.ศ. 2549	พ.ศ. 2550
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินฝากสถาบันการเงินติดภาระ (เพิ่มขึ้น) ลดลงสุทธิ	0	0	0
เงินจ่ายซื้อเงินลงทุน	(1,442,637)	(1,157,307)	(2,894,603)
เงินรับจากการขายเงินลงทุน	1,212,749	1,450,771	2,863,705
เงินปันผลรับจากเงินลงทุน	23,137	7,040	2,502
เงินให้กู้ระยะสั้นแก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (เพิ่มขึ้น) สุทธิ	0	0	0
เงินจ่ายลงทุนในบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	(540,921)	(1,014,768)	(240,985)
เงินรับจากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	0	0	42,394
เงินจ่ายลงทุนในหุ้นสามัญ	0	0	0
เงินรับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	62,938	0	0
เงินปันผลรับจากบริษัทร่วม	1,397	0	7,774
เงินปันผลรับจากกิจการร่วมค้า	0	3,325	4,869
เงินรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	103,225	308,006	336,290
เงินจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวร	(4,428,052)	(935,791)	(3,807,813)
เงินจ่ายเพื่อซ่อมเรือครั้งใหญ่	(420,386)	(533,189)	(679,081)
จ่ายคืนเงินให้กู้ระยะยาวแก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	(13,900)	0	(7,323)
รับชำระคืนเงินให้กู้ระยะยาวแก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	0	2,000	6,000
เงินสดสุทธิ (ใช้ไป) ในกิจกรรมลงทุน	**(5,442,450)**	**(1,869,913)**	**(4,366,271)**
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	0	0	0
เงินรับ (จ่ายคืน) สุทธิจากเงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร	(10,831)	40,058	(19,784)
เงินกู้ระยะสั้นจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นสุทธิ	0	0	0
เงินรับจากเงินกู้ระยะสั้น	0	0	211,904
จ่ายคืนเงินกู้ระยะสั้น	0	0	(160,000)
เงินรับจากเงินกู้ระยะยาวจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	0	0	0
จ่ายคืนเงินกู้ระยะยาวจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	0	0	0
เงินรับจากเงินกู้ระยะยาว	1,647,054	425,971	1,259,492
จ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว	(632,233)	(1,942,675)	(6,151,469)
เงินรับจากหุ้นกู้แปลงสภาพ	0	0	5,675,985
เงินรับล่วงหน้าเพื่อแปลงในสำคัญแสดงสิทธิเป็นทุน	0	0	0
เงินรับจากการแปลงในสำคัญแสดงสิทธิเป็นทุน	0	0	0
เงินค่าหุ้นรับจากผู้ถือหุ้น	0	0	0
เงินรับค่าหุ้นจากผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	2	2	36,750
เงินรับจากส่วนเกินมูลค่าหุ้น	0	0	0
เงินปันผลจ่ายจากบริษัทย่อยให้แก่ผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	(370)	(321)	(29,550)
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้น	(3,539,589)	(1,383,669)	(922,397)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	**(2,535,967)**	**(2,860,634)**	**(99,069)**

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน

	พ.ศ. 2548	พ.ศ. 2549	พ.ศ. 2550
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	(955,820)	(524,032)	2,383,307
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	2,653,849	1,698,029	1,372,485
เงินสดเพิ่มขึ้นจากการโอนบริษัทร่วมมาเป็นบริษัทย่อย	0	198,488	0
เงินสดเพิ่มขึ้นจากการโอนบริษัทร่วมมาเป็นบริษัทย่อย	0	0	(10,631)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสิ้นปี	1,698,029	1,372,485	3,745,161

ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบกระแสเงินสด

(หน่วย : พันบาท)

จ่ายดอกเบี้ย	398,569	742,037	716,103
รับดอกเบี้ย	25,451	58,959	77,865
จ่ายภาษี	69,249	174,778	133,486

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

การวิเคราะห์ทางการเงิน

		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2548	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2549	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550
อัตราส่วนสภาพคล่อง (LIQUIDITY RATIO)				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	1.48	1.26	1.75
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	1.15	0.91	1.39
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	2.91	1.26	1.65
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	16.55	9.28	8.17
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	21.75	38.79	44.05
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	8.26	7.95	7.02
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	43.58	45.29	51.25
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (PROFITABILITY RATIO)				
อัตรากำไรขั้นต้น	%	55.76	38.89	40.29
อัตรากำไรสุทธิ	%	39.34	20.54	23.31
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	%	75.45	34.54	37.73
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (EFFICIENCY RATIO)				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม	%	33.76	16.44	19.38
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	%	58.45	33.31	37.91
อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.86	0.80	0.83
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (FINANCIAL POLICY RATIO)				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.13	0.99	0.80
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	14.51	6.54	8.80
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Cash Basis)	เท่า	0.59	0.44	1.49
อัตราการจ่ายเงินปันผล	%	37.87	24.81	21.38
ข้อมูลต่อหุ้น (PER SHARE)				
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหุ้น	บาท	1.00	1.00	1.00
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	บาท	14.14	17.38	23.54
กำไรสุทธิต่อหุ้น	บาท	9.24	5.44	7.72
เงินปันผลต่อหุ้น	บาท	3.50	1.35	1.65
อัตราการเติบโต (GROWTH RATE)				
รายได้จากการดำเนินงาน	%	42.36	7.46	27.25
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	%	49.67	45.81	25.92
กำไรสุทธิ	%	37.51	(41.12)	41.86
สินทรัพย์รวม	%	23.48	18.86	21.62
หนี้สินรวม	%	13.82	7.67	8.74

12.2 คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย ในการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานดังกล่าว บริษัทฯ ได้ใช้นิยามและแนวคิดต่างๆ ทั้งทางการเงินและการดำเนินการมาประกอบการวิเคราะห์ดังนี้

วันเดินเรือ/วันเดินเรือขุดเจาะในรอบปีปฏิทิน (Calendar-Ship-Days/Calendar-rig-days) หมายถึง จำนวนวันทั้งหมดที่บริษัทฯ เริ่มเป็นเจ้าของเรือและเริ่มเดินเรือทั้งเรือขุดเจาะและเรือขนส่งสินค้าในรอบปีปฏิทิน

วันเดินเรือที่มีอยู่ (Available Days) หมายถึง จำนวนวันเดินเรือ/วันเดินเรือขดเจาะทั้งหมดในรอบปีปฏิทิน หักด้วยจำนวนวันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือ (off-hire) เนื่องจากเรือเข้าอู่ซ่อมหรือเข้ารับการปรับปรุงสภาพเรือตามกำหนด และหักด้วยจำนวนวันที่ใช้ในการเดินเรือให้อยู่ในตำแหน่งที่ต้องการ วันเดินเรือชนิดนี้จะเป็นจำนวนวันซึ่งเรือสามารถสร้างรายได้ให้บริษัทฯ

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 ที่ไม่ใช่การเข้าอู่ซ่อมตามปกติ หรือการปรับปรุงและปรับสภาพเรือให้ดีขึ้น หรือการใช้เวลาเดินเรือเพื่อให้อยู่ในตำแหน่งที่ต้องการ

รายได้จากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว (Voyage Revenues) รายได้จากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว เป็นรายได้จากการให้บริการแบบประจำเส้นทาง แบบไม่ประจำเส้นทางชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยว และแบบเป็นระยะเวลา รวมทั้งแบบเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้าไว้แล้ว มีปัจจัยหลายอย่างที่มีผลต่อรายได้ชนิดนี้ ซึ่งรวมถึงอัตราค่าเช่าเรือและระยะเวลาการให้เช่าเรือ การผสมผสานของรูปแบบการใช้เรือ เช่น เพื่อ

ใช้ในการเดินเรือประจำเส้นทาง เพื่อให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยว หรือให้เช่าเหมาลำชนิดเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าไว้ล่วงหน้าซึ่งจะมีผลต่อรายได้จากการเดินเรือในแต่ละเที่ยวได้ นอกจากนี้ อัตราค่าเช่าเรือแบบเหมาลำเป็นเที่ยวจะมีความผันผวนมากกว่า เนื่องจากจะผูกกับอัตราตลาดในขณะนั้น

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยว (Voyage Expenses) ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในแต่ละเที่ยวคือค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ใช้ในการเดินเรือในเที่ยวนั้นๆ ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมัน ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ และค่านายหน้า โดยปกติแล้วลูกค้าจะเป็นผู้จ่ายค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในแต่ละเที่ยวในกรณีที่เช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยวในกรณีที่เป็นแบบประจำเส้นทาง และแบบเช่าเหมาลำเป็นเที่ยวรวมทั้งที่มีการเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าไว้ล่วงหน้า บริษัทฯ จะต้องเป็นผู้รับภาระเองทั้งหมด ซึ่งค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยวนั้นบริษัทฯ ได้รวมอยู่ในอัตราค่าเช่าแล้วโดยใช้วิธีประมาณการค่าใช้จ่าย บริษัทฯ คาดว่าค่าใช้จ่ายจากการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ และค่าน้ำมันจะเป็นค่าใช้จ่ายหลักของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยวทั้งหมดของบริษัทฯ เนื่องจากเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ จะใช้สำหรับรับขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางและแบบไม่ประจำเส้นทางทั้งที่มีการเซ็นสัญญารับขนสินค้าไว้ล่วงหน้า

รายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว (Net Voyage Revenues) รายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยวคำนวณจากรายได้จากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว ลบด้วยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยว เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยวที่เกิดขึ้นจะแตกต่างกันไปตามรูปแบบของการให้บริการ บริษัทฯ จึงใช้รายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยวมาใช้เปรียบเทียบผลการดำเนินงานของการให้บริการในรูปแบบต่างๆ

อัตราค่าเช่าเรือ (Time Charter Equivalent Rates) เป็นการนำรายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว (net voyage revenues) หารด้วยจำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน (calendar-ship-days) อัตราค่าเช่าเรือจะเป็นหน่วยวัดผลงานหลักที่ใช้เทียบรายได้ต่อวัน ที่ได้รับจากการให้เช่าแบบเป็นระยะเวลากับแบบให้เช่าเป็นเที่ยว หรือรายได้จากเรือประจำเส้นทางหรือสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า ทั้งนี้เป็นเพราะว่าโดยปกติค่าระวางเรือที่ได้รับไม่ว่าจะเป็นการให้บริการแบบใดก็ตามดังที่ได้กล่าวมาแล้ว จะไม่ได้แสดงออกมาเป็นรายวัน ในขณะที่ค่าเช่าเรือชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาจะแสดงออกมาเป็นรายวัน

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล (Vessel Operating Expenses) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล โดยรวมเรือให้เช่าเหมาลำทุกประเภทยกเว้นการเช่าเรือเปล่า บริษัทฯ รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานซึ่งประกอบด้วยเงินเดือนลูกเรือและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการซ่อมและบำรุงรักษาเรือ ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย ค่าอะไหล่และวัสดุสิ้นเปลือง ค่ารักษา

สถานภาพทะเบียนเรือ และค่าใช้จ่ายจิปาถะอื่นๆ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเลของบริษัทฯ โดยทั่วไปถือว่าจะเป็นค่าใช้จ่ายคงที่ ซึ่งจะเพิ่มขึ้นตามขนาดกองเรือ มีปัจจัยอื่นๆ ที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ที่อาจจะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายประเภทนี้เพิ่มขึ้นได้ ตัวอย่างเช่น หากจำนวนอุบัติเหตุทางทะเลทั่วโลกมีเพิ่มขึ้นมากกว่าในอดีตมากอาจส่งผลให้บริษัทฯ ต้องช่วยร่วมจ่ายเบี้ยประกันภัยสูงขึ้น หรือต้นทุนน้ำมันเครื่องที่อาจสูงขึ้นตามภาวะการขึ้นราคาน้ำมันดิบที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว

การนำเรือเข้าอู่แห้ง (Dry-docking) โดยปกติบริษัทฯ จะต้องนำเรือและเรือขุดเจาะของบริษัทเข้าอู่แห้งเพื่อการตรวจสอบ ซ่อมแซมและบำรุงรักษา รวมไปถึงการปรับปรุงเรือเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดต่างๆ โดยหน่วยงานรัฐหรือโดยข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติตามในการประกอบธุรกิจเดินเรือ ซึ่งโดยปกติบริษัทฯ จะนำเรือเข้าตรวจเช็คทุกๆสองปีครึ่ง และถ้าเป็นเรือขุดเจาะจะทำทุกๆ 5 ปี ซึ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการนำเรือเข้าอู่แห้งจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดจำหน่าย (capitalisation) โดยวิธีตัดจำหน่ายแบบเส้นตรงโดยคำนวณให้พอกับระยะเวลาที่จะต้องเข้าอู่ในปีต่อๆ ไปนับจากวันที่เรือออกจากอู่แห้ง บริษัทฯ บันทึกค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือตามปกติเป็นค่าใช้จ่ายประจำงวด ในกรณีที่เห็นว่าการซ่อมแซมดังกล่าวของเรือและเรือขุดเจาะมิใช่เป็นการปรับปรุงหรือเพื่อต่ออายุการใช้งานออกไป

ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่าย (Depreciation and Amortisation) ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่าย ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาซึ่งคิดจากราคาของเรือที่ซื้อมาหักลบด้วยมูลค่าซากโดยประมาณ ค่าเสื่อมราคาคำนวณด้วยวิธีเส้นตรงซึ่งมากกว่าอายุการใช้งานที่ประมาณไว้ ซึ่งบริษัทฯ ประมาณไว้ที่ 25 ปีนับจากวันส่งมอบเรือครั้งแรกจากอู่ต่อเรือให้กับเจ้าของเรือคนแรก นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้กำหนดมูลค่าซากของเรือโดยประมาณไว้ที่ 140 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อตัน ค่าเสื่อมราคาจะเพิ่มขึ้นตามขนาดกองเรือ ค่าใช้จ่ายส่วนที่สอง คือ การตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการนำเรือเข้าอู่แห้ง ซึ่งจะบันทึกไว้ในค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล

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

ตารางเปรียบเทียบผลประกอบการของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง และกลุ่มธุรกิจให้บริการนอกชายฝั่ง

หน่วย : ล้านบาท

	2550			
	กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง	กลุ่มเรือบริการวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ	กลุ่มธุรกิจบริการเรือขุดเจาะ	รวม
รายได้จากการเดินเรือ	15,856.29	-	-	15,865.29
รายได้จากธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	-	2,867.21	1,140.08	4,007.29
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	6,572.02	-	-	6,572.02
ค่าใช้จ่ายของธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	-	1,932.91	416.85	2,349.76
ค่าใช้จ่ายในการเช่าเรือ	2,708.34	329.80	-	3,038.14
กำไรสุทธิจากการเดินเรือ/จากธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	**6,584.93**	**604.50**	**723.23**	**7,912.66**
ค่าเสื่อมราคา	1,338.32	168.22	198.16	1,704.70
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหาร	638.71	95.52	474.79	1,209.02
ขาดทุน/(กำไร) จากการขายเรือและอุปกรณ์	(14.91)	-	24.63	9.72
ผลประกอบการ	**4,622.81**	**340.76**	**25.65**	**4,982.22**

กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 บริษัทฯ มีเรือทั้งสิ้น 45 ลำ และมีเรืออีก 6 ลำที่บริษัทฯ เช่ามาเพื่อเสริมกองเรือ โดยระยะเวลาเช่ายังคงเหลืออีก 2-3 ปี กองเรือของบริษัทฯ มีระวางบรรทุกสินค้าทั้งสิ้น 1,266,518 เดทเวทตัน และเรืออีก 6 ลำ ที่บริษัทฯ เช่ามาเพื่อเสริมกองเรือมีระวางบรรทุกสินค้ารวม 301,598 เดทเวทตัน

ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป บริษัทฯ ได้รายงานรายได้รวมทั้งหมดจากการเดินเรือในงบกำไรขาดทุนก่อนหักค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทางตรงกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นๆ อย่างไรก็ตามการจัดสรรกองเรือในเชิงพาณิชย์จะดูจากอัตราค่าเช่าเรือที่คาดว่าจะได้รับ

ตารางข้างล่างนี้แสดงการเปลี่ยนแปลงของขนาดของกองเรือ โดยดูจากวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของเรือของ โทรีเซนและเรือที่เช่ามาเพื่อเสริมกองเรือ

วันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง

หน่วย : วัน

วันเดินเรือในปีปฏิทิน	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2549		รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2550	
	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
เรือของโทรีเซน	17,031	(1.08)%	16,402	(3.69)
เรือที่เช่ามาเพิ่มเติม	2,299	104.54%	3,199	39.14
รวม	**19,330**	**5.39%**	**19,601**	**1.40**

ขนาดของกองเรือเฉลี่ยลดลงร้อยละ 3.69 จาก 17,031 วันเดินเรือในปี 2549 เป็น 16,402 วันเดินเรือในปี 2550 เนื่องจากมีการขายเรือเฮอร์มิสที่สร้างในปี 2520 ไปในรอบปีบัญชีนี้ และเพื่อที่จะให้บริษัทฯ สามารถขนส่งสินค้าได้มากขึ้นตามความต้องการของลูกค้า บริษัทฯ ได้เช่าเรือเพิ่มเติมมากขึ้นกว่าเดิมหลายลำในปี 2550

รายได้สุทธิจากการเดินเรือ: รายได้สุทธิจากการเดินเรือในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.36 เป็น 9,104.64 ล้านบาท เทียบกับ 7,262.76 ล้านบาทในปี 2549 เนื่องจากมีการเพิ่มสัดส่วนของเรือที่ให้บริการในตลาดให้เช่าเรือระยะสั้นมากขึ้น ในปี 2550 จำนวนเรือที่ให้บริการแบบให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาคิดเป็นร้อยละ 32.73 ของกองเรือบริษัทฯ เทียบกับปี 2549 ซึ่งมีร้อยละ 43.04 ของกองเรือบริษัทฯ และส่วนที่เหลือนำไปให้บริการรับขนส่งสินค้าในตลาดให้เช่าเรือระยะสั้นมากขึ้น รายได้สุทธิจากการเดินเรือที่ราคาอ้างอิงจากตลาดให้เช่าเรือระยะสั้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 84.85 เนื่องจากมากกว่าร้อยละ 54.39 ของกองเรือบริษัทฯ ถูกนำไปให้เช่าแบบประจำเส้นทางหรือให้เช่าเป็นเที่ยวระยะสั้น

การเพิ่มขึ้นของรายได้สุทธิจากการเดินเรือ ถูกหักลบด้วยจำนวนวันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ไม่ทราบล่วงหน้า 2 ลำ รวมทั้งสิ้น 173 วัน ทำให้อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือลดลง ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 26.51 เป็น 6,760.65 ล้านบาท ในปี 2550 เนื่องจากค่าเช่าเรือที่มาเสริมกองเรือและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น เนื่องจากตลาดค่าระวางที่แข็งแกร่ง ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถผลักภาระค่าใช้จ่ายในการเดินเรือที่สูงขึ้นเหล่านี้ได้ กำไรระหว่างรายได้ค่าระวางขั้นต้นและค่าใช้จ่ายการเดินเรือมีจำนวนร้อยละ 57.39 ซึ่งมีจำนวนใกล้เคียงกับปี 2549 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งลดลงร้อยละ 5.36 เนื่องจาก

บริษัทฯ เปลี่ยนประเภทการเดินเรือเป็นแบบให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยวระยะยาว ซึ่งทำให้รายได้สุทธิจากการเดินเรือสูงกว่า

ตารางข้างล่างนี้แสดงให้เห็นว่าอัตราค่าเช่าเรือในทุกรูปแบบ การให้บริการสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ยกเว้นการให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาในระยะยาว เนื่องจากเรือส่วนใหญ่ถูกเช่าไว้ด้วยอัตราค่าเช่าเรือที่ตกลงกันไว้ล่วงหน้าแล้วจากปี 2549 ในปี 2550 อัตราค่าเช่าเฉลี่ยของกองเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 36.14 เป็น 15,410 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน เทียบกับ 11,079 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในปี 2549

อัตราค่าเช่าเรือตามรูปแบบการให้บริการของกองเรือโทรีเซนเท่านั้น

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน

อัตราค่าเช่าเรือ	รอบปีบัญชี 2549	รอบปีบัญชี 2550	%
บริการแบบประจำเส้นทาง	9,453	15,473	63.68
บริการแบบไม่ประจำเส้นทางชนิดเซ็นสัญญาไว้ล่วงหน้า	5,022	12,692	152.73
บริการแบบไม่จำเส้นทางชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยว	6,786	12,224	80.14
บริการแบบไม่ประจำเส้นทางชนิดให้เช่าเหมาลำในระยะสั้น	9,919	16,801	69.38
บริการแบบไม่ประจำเส้นทางชนิดให้เช่าเหมาลำในระยะยาว	16,090	16,802	(0.05)

อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ

รายการ	รอบปีบัญชี 2549		รอบปีบัญชี 2550	
	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
วันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน	17,031	(1.08)%	16,402	(3.70)%
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ทราบล่วงหน้า	552	50.41%	548	(0.72)%
วันเดินเรือที่มีอยู่	**16,479**	**(2.20)%**	**15,854**	**(3.79)%**
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ไม่ทราบล่วงหน้า	402	(4.96)%	493	22.64%
วันเดินเรือทำการ	**16,077**	**(2.13)%**	**15,361**	**(4.45)%**
อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ	**97.56%**	**0.07%**	**96.89%**	**(0.69)%**

สินค้าตามประเภทของการให้บริการ

หน่วย : ตัน

รูปแบบการให้บริการ	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2549		รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2550	
	ปริมาณ	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	ปริมาณ	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
บริการแบบประจำเส้นทาง	2,844,923	18.95%	3,373,891	18.59%
บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง ชนิดให้เช็นสัญญาไว้ล่วงหน้า	795,532	(29.37)%	1,596,298	100.66%
บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง ชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยว	1,877,081	28.32%	1,646,659	(12.28)%
บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง ชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา	8,556,374	5.26%	6,702,923	(21.66)%
รวม	**14,073,910**	**7.35%**	**13,319,771**	**(5.36)%**

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล - ส่วนของเจ้าของเรือ: ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเลในปี 2550 ลดลงร้อยละ 7.98 เป็น 2,519.71 ล้านบาท เทียบกับ 2,738.11 ล้านบาทในปี 2549 สาเหตุหลักเนื่องจาก บริษัทฯ มีมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด ทำให้สามารถลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเรือและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือได้ ค่าใช้จ่ายที่ลดลงส่วนหนึ่งได้มีการหักกลบไปด้วยค่าเบี้ยประกันที่สูงขึ้น เนื่องจากวงเงินประกันภัยของกองเรือสูงขึ้น รวมถึงค่าตัดจำหน่ายจากการนำเรือเข้าอู่แห้งเพิ่มขึ้น จำนวนเงิน 52.77 ล้านบาท ในปี 2550 มีค่าใช้จ่ายรอตัดจำหน่ายจากการนำเรือเข้าอู่แห้งจำนวน 42 ลำ ซึ่งสูงกว่าปี 2549 ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือคิดเป็นร้อยละ 55.52 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล ซึ่งมีองค์ประกอบหลักๆ ได้แก่ เงินเดือนลูกเรือ ค่าเบี้ยประกันภัย ค่าอะไหล่และอุปกรณ์ต่างๆ ค่าซ่อมแซมเรือที่อยู่นอกเหนือจากประกัน และน้ำมันหล่อลื่น ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายประจำที่จะเกิดขึ้นสำหรับเรือทุกลำ ค่าของเงินบาทต่อสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาโดยเฉลี่ยแข็งขึ้นร้อยละ 9.8 ในปี 2550 ทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเลต่อวันเดินเรือตามปฏิทินสูงขึ้นจาก 4,177 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในปี 2549 เป็น 4,422 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในปี 2550

ค่าใช้จ่ายในการเช่าเรือแบบเหมาลำเป็นระยะเวลา : ค่าใช้จ่ายในการเช่าเรือแบบเหมาลำเป็นระยะเวลาในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 73.01 เป็น 2,708.34 ล้านบาท เทียบกับ 1,565.43 ล้านบาทในปี 2549 เนื่องจากมีการเช่าเรือเพิ่มเพื่อมาเสริมกองเรือเพิ่มขึ้น ในปี 2550 บริษัทฯ เช่าเรือ 29 ลำ (หรือ 46 เที่ยวเรือ) ทั้งที่เป็นการเช่ามาเป็นเที่ยวหรือแบบระยะสั้น เพื่อนำมาใช้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางประจำและที่มีสัญญารับขนส่งไว้ล่วงหน้า เทียบกับปี 2549 ที่บริษัทฯ เช่าเรือมาเพิ่มเติมจำนวน 22 ลำ (หรือ 36 เที่ยวเรือ)

เพื่อใช้ในวัตถุประสงค์เช่นเดียวกันกับที่กล่าวมาแล้ว นอกจากนี้อัตราค่าเช่าเฉลี่ยเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 29.48 เป็น 22,904 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในปี 2550 จาก 17,689 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในปี 2549

ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่าย : ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่ายในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.74 เป็น 1,338.32 ล้านบาทเทียบกับ 1,277.80 ล้านบาทในปี 2549 เนื่องจากมีการซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ ทำให้มีรายจ่ายเพิ่มขึ้น 42.07 ล้านบาท ซึ่งการเพิ่มขึ้นนี้ได้ถูกหักกลบด้วยการขายเรือออกไป 1 ลำ ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

รายได้จากการขายเรือ : ในปี 2550 บริษัทฯ มีกำไรจากการขายเรือเก่า 1 ลำเป็นเงิน 16.45 ล้านบาท เทียบกับปี 2549 บริษัทฯ มีกำไรจากการขายเรือเป็นเงิน 99.38 ล้านบาท

กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง

ตารางต่อไปนี้แสดงการเปลี่ยนแปลงของวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของกองเรือที่ให้บริการนอกชายฝั่ง

วันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของกองเรือให้บริการนอกชายฝั่ง

หน่วย : วัน

วันเดินเรือในปีปฏิทิน	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2549		รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2550	
	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
เรือที่ให้บริการนอกชายฝั่งที่บริษัทเป็นเจ้าของ	1,313	259.73%	1,460	11.20%
เรือที่เช่ามาเพิ่มเติม	320	14.70%	365	14.06%
รวม	**1,633**	**153.57%**	**1,825**	**11.76%**

ขนาดเฉลี่ยของกองเรือในกลุ่มเรือบริการนอกชายฝั่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.20 ในปี 2550 เนื่องจากเรือมือสองที่ซื้อเข้ามาในปี 2549 ใช้งานได้เต็มปีในปี 2550 และด้วยเหตุผลเดียวกัน ทำให้วันเดินเรือของเรือที่เช่ามาเพิ่มเติมสูงขึ้น แม้ว่า บริษัทฯ จะไม่ได้เช่าเรือมาเพิ่มเติมเลยก็ตามในปี 2550

รายได้จากค่าบริการ : รายได้จากค่าบริการของเรือที่ให้บริการนอกชายฝั่งในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 66.97 เป็น 2,867.44 ล้านบาท หรือ 44,012 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือ เทียบกับ 1,717.36 ล้านบาท หรือ 27,001 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือในปี 2549 จำนวนวันที่ใช้ประโยชน์จากเรือเพิ่มขึ้นจาก

970 วันในปี 2549 เป็น 1,349 วันในปี 2550 เป็นผลให้อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือคิดเป็นร้อยละ 77.17 ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความต้องการและจำนวนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำที่สูงมาก บริษัทฯให้บริการงานใหญ่จำนวน 40 งานในปี 2550 และจำนวน 47 งานในปี 2549 ในปี 2550 ระยะเวลาเฉลี่ยในการทำงานต่องานนั้นมากกว่า และมีมูลค่าเพิ่มในงานที่ให้บริการมากกว่า เช่น การให้บริการโดยใช้ยานสำรวจใต้น้ำโดยให้รีโมทคอนโทรล ซึ่งบริษัทฯ มีอุปกรณ์มากขึ้น

อัตราการใช้ประโยชน์ของกองเรือให้บริการนอกชายฝั่ง

รายการ	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2549		รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2550	
	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
วันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน	**1,633**	**153.57%**	**1,825**	**11.76%**
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ทราบล่วงหน้า	0	0%	77	100%
วันเดินเรือที่มีอยู่	**1,633**	**153.57%**	**1,748**	**7.04%**
วันเดินเรือทำการ	**970**	**138.92%**	**1,349**	**39.07%**
อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ	**59.40%**	**(3.64) %**	**77.17%**	**29.92%**

ค่าใช้จ่ายในการให้บริการ : ค่าใช้จ่ายในการให้บริการในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 70.82 เป็น 1,932.91 ล้านบาท หรือ 29,668 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือ เทียบกับ 1,131.54 ล้านบาท หรือ 17,764 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือ ในปี 2549 ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เนื่องจากอัตราการใช้ประโยชน์จากเรือสูงขึ้น จำนวนลูกเรือที่เพิ่มขึ้น และค่าเบี้ยประกันที่เพิ่มขึ้น

ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่าย : ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่ายในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 49.26 เป็น 168.22 ล้านบาท เทียบกับ 112.70 ล้านบาทในปี 2549 ค่าเสื่อมราคาที่เพิ่มขึ้น 55.52 ล้านบาท เนื่องจากมีการรับรู้ค่าเสื่อมราคาเต็มปีสำหรับเรือมือสองสองลำในปี 2550 โดยเปรียบเทียบกับการรับรู้ค่าเสื่อมไม่เต็มปีของเรือลำดังกล่าวในปี 2549

ตารางต่อไปนี้แสดงการเปลี่ยนแปลงของวันเดินเรือของกองเรือขุดเจาะคิดตามวันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน

วันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของกองเรือขุดเจาะ

วันเดินเรือในปีปฏิทิน	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2549		รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2550	
	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
เรือขุดเจาะของบริษัทฯ	652	276.88%	730	11.96%
เรือขุดเจาะที่เช่ามาเพิ่มเติม	0	0	0	0
รวม	**652**	**276.88%**	**730**	**11.96%**

อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือของกองเรือขุดเจาะ

รายการ	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2549		รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2550	
	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
วันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน	652	276.88%	730	11.96%
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ทราบล่วงหน้า	0	0%	70	100%
วันเดินเรือที่มีอยู่	**652**	**276.88%**	**660**	**1.23%**
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ไม่ทราบล่วงหน้า	23	100%	178	673.91%
วันเดินเรือทำการ	**629**	**263.58%**	**482**	**(23.37)%**
อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ	**96.47%**	**3.53%**	**73.03%**	**(23.29)%**

รายได้จากค่าบริการ : รายได้จากค่าบริการในปี 2550 ลดลงร้อยละ 6.19 เหลือ 1,149.69 ล้านบาท หรือ 44,116 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือ เทียบกับ 1,225.59 ล้านบาท หรือ 48,262 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือในปี 2549 รายได้ที่ลดลงเกิดจากอัตราการใช้ประโยชน์จากเรือขุดเจาะลดลงเหลือร้อยละ 73.03 โดยมีเรือขุดเจาะ 1 ลำที่ต้องเข้ารับการตรวจสอบเรือระดับพิเศษ (special survey) ที่กำหนดไว้ล่วงหน้า ตามระยะเวลาทุก 5 ปี และการหยุดทำงานของเรือขุดเจาะลำเดิมจำนวนอีก 87 วัน เนื่องจากเกิดอุบัติเหตุไฟไหม้

ค่าใช้จ่ายในการให้บริการ : ค่าใช้จ่ายในการให้บริการในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.35 เป็น 814.72 ล้านบาท หรือ 31,263 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือ เทียบกับ 601.93 ล้านบาท หรือ 23,703 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือในปี 2549 ค่าใช้จ่ายที่ลดลงส่วนใหญ่เกิดจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์และค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเรือขุดเจาะที่เกิดจากอุบัติเหตุไฟไหม้ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 129.80 ล้านบาท ถึงแม้ว่าอัตรา

การใช้ประโยชน์จากเรือลดลงในปี 2550 แต่ต้นทุนในการจ่ายค่าตอบแทนให้ลูกเรือสูงขึ้น เนื่องจากจำนวนลูกเรือที่มีทักษะในธุรกิจขุดเจาะหายากขึ้น

ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่าย : ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่ายในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.49 เป็น 198.16 ล้านบาทเทียบกับ 170.12 ล้านบาทในปี 2549 ส่วนใหญ่เนื่องจากมีการซื้อเครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ เกี่ยวกับเรือขุดเจาะมากขึ้น

ผลการดำเนินงานด้านอื่นๆ

ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหาร : ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหารในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 49.13 เป็น 1,674.76 ล้านบาท เทียบกับ 1,122.75 ล้านบาทในปี 2549 ปัจจัยหลักสำคัญประการหนึ่งที่ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น คือ การตั้งสำรองค่าใช้จ่ายผันแปรเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงานจำนวนรวมทั้งสิ้น 188.15 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหารอื่นๆ ของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองและกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 38.40 เป็น 935.84 ล้านบาท ในปี 2550 เนื่องจากมีการจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ จำนวน 6 บริษัท ทำให้มีต้นทุนค่าบริการทางตรงและค่าที่ปรึกษากฎหมายสำหรับการจัดตั้งบริษัทเหล่านี้เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จ่ายค่าธรรมเนียมในการคืนเงินกู้ในกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองก่อนกำหนดให้แก่ธนาคารจำนวน 18.04 ล้านบาท โดยการจ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนดดังกล่าวใช้เงินที่ได้รับจากการออกหุ้นกู้แปลงสภาพ นอกจากนี้มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการป้องกันความเสี่ยงของสกุลเงินตราต่างประเทศสำหรับการสั่งต่อเรือใหม่จากญี่ปุ่นจำนวน 2 ลำ ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหารของเมอร์เมดลดลงร้อยละ 6.67 เป็น 301.90 ล้านบาท ในปี 2550 เนื่องจากมีการปิดบริษัทย่อยของเมอร์เมดจำนวน 4 บริษัท

ดอกเบี้ยจ่าย : ดอกเบี้ยจ่ายในปี 2550 ลดลงร้อยละ 5.08 เป็น 665.47 ล้านบาท บริษัทฯ ได้มีการชำระคืนเงินกู้จำนวนทั้งสิ้น 37.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 9.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ก่อนที่จะได้รับเงินจากการออกหุ้นกู้แปลงสภาพ จนถึงสิ้นปีงบการเงิน 2550 กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองได้ชำระคืนเงินกู้ธนาคารจำนวน 131.01 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาโดยใช้เงินที่ได้รับจากการออกหุ้นกู้แปลงสภาพ ส่วนเมอร์เมดก็สามารถลดยอดหนี้สินรวมลงเหลือ 63.39 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 ยอดหนี้สินเฉลี่ยของทั้งกลุ่มบริษัทซึ่งรวมหุ้นกู้แปลงสภาพเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.24 เป็น 263.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา แต่จะมีการจ่ายคืนเงินกู้ของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองจำนวน 23.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในเดือนพฤศจิกายนและธันวาคม 2550 โดยใช้เงินที่ได้รับจากการขายหุ้นกู้แปลงสภาพ นอกจากนี้ อัตราดอกเบี้ย LIBOR ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาที่สูงขึ้นทำให้ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยลดลงได้ไม่มากนัก

รายได้จากดอกเบี้ยและเงินปันผลรับ : รายได้จากดอกเบี้ยและเงินปันผลรับในปี 2550 ลดลงร้อยละ 8.54 เป็น 74.58 ล้านบาท เทียบกับ 81.54 ล้านบาทในปี 2549 ในปี 2550 บริษัทฯ รักษาเงินสดคงเหลือให้สูงขึ้น แต่ส่วนใหญ่นำไปฝากไว้กับธนาคารเป็นส่วนใหญ่ ในเงินสดที่เหลืออยู่นี้มีจำนวนไม่มากนักที่นำไปลงทุนในการลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง เช่น ตราสารหนี้ และหลักทรัพย์ ในส่วนของพอร์ตการลงทุนในตราสารทุน และเงินปันผลรับจากการลงทุนในตราสารทุนลดลงมากเมื่อเทียบกับปี 2549 ณ สิ้นรอบบัญชี 2550 บริษัทฯ มีเงินสดคงเหลือเฉลี่ย 2,558.82 ล้านบาท เทียบกับ 1,535.26 ล้านบาทในปี 2549

ส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในบริษัทร่วม : ส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในบริษัทร่วมดีขึ้นจากขาดทุน 3.16 ล้านบาทในปี 2549 เป็นกำไร 9.39 ล้านบาท ในปี 2550 เนื่องจากมีการเปลี่ยนหน่วยงานในรายงานการเงิน คือกลุ่มบริษัท เมอร์เมด จากบริษัทร่วมเป็นบริษัทย่อยในปี 2549 กลุ่มบริษัทเมอร์เมด ได้บันทึกขาดทุนจำนวน 15.51 ล้านบาท ก่อนที่จะเปลี่ยนสถานะมาเป็นบริษัทย่อย ส่วนบริษัทร่วมอื่น ได้แก่ บริษัท กัลฟ เอเจนซี่ คัมประนี (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท โทรีเซน (อินโดไชน่า) เอส.เอ ได้บันทึกผลกำไรเท่ากับ 9.39 ล้านบาทในปี 2550

กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน : ในปี 2550 บริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน 723.36 ล้านบาท เนื่องจากการแข็งค่าของเงินบาทต่อสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ส่วนใหญ่การกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนของบริษัทฯ เกิดจากการแปลงค่ารายการเงินกู้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นรอบบัญชี ซึ่งในส่วนกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนนั้นเป็นกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง

รายได้ (ขาดทุน) อื่น : รายได้อื่นๆ ลดลงร้อยละ 34.28 เป็น 155.20 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทฯ เลิกการขายอุปกรณ์สำหรับตรึงและมัดสินค้าในเรือให้แก่บุคคลภายนอก อีกทั้งมีวันที่เรือขุดเจาะหยุดทำงานเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้รายได้จากลูกค้าในปี 2550 ลดลง ซึ่งถูกหักกลบด้วยการเพิ่มขึ้นของกำไรจากการขายหลักทรัพย์จำนวน 17.03 ล้านบาท

จากสาเหตุต่างๆ ที่ได้กล่าวมาข้างต้นทั้งหมดรวมทั้งการตัดรายการระหว่างกันในกลุ่มทำให้กำไรสุทธิของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 4,968.52 ล้านบาทในปี 2550 เทียบกับ 3,502.44 ล้านบาทในปี 2549

สภาพคล่องและแหล่งเงินทุน

ตารางต่อไปนี้แสดงเงินทุนของบริษัทฯ เปรียบเทียบ 1 ปีย้อนหลัง

เงินทุนทั้งหมดของบริษัทฯ

หน่วย : บาท

รายการ	รอบปีบัญชี	
	2549	2550
หนี้สิน:		
เงินเบิกเกินบัญชี	40,058,490	20,274,164
หนี้ระยะสั้น	160,000,000	210,777,752
ส่วนของหนี้ระยะยาวที่ถึงกำหนดภายใน 1 ปี	1,450,126,683	1,239,979,268
หุ้นกู้แปลงสภาพ	--	5,665,202,823
หนี้ระยะยาว	7,311,727,988	1,940,323,187
รวมหนี้สิน	**8,961,913,161**	**9,076,557,194**
ส่วนของผู้ถือหุ้น		
หุ้นสามัญ มูลค่าหุ้นละ 1 บาท ที่ออกจำหน่ายและชำระแล้วเต็มมูลค่า	643,684,422	643,684,422
เงินรับจากส่วนเกินมูลค่าหุ้น	1,540,410,208	1,540,410,208
กำไรสะสม	9,057,647,332	13,103,766,043
อื่นๆ	781,320,831	766,672,612
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	**12,023,062,793**	**16,054,533,285**
รวมเงินทุนทั้งหมด	**20,984,975,954**	**25,131,090,479**
อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนทั้งหมด	**0.43**	**0.36**
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อทุนสุทธิ	**0.38**	**0.24**

กระแสเงินสด

ตารางต่อไปนี้แสดงรายการเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ที่ได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน กิจกรรมจัดหาเงิน และกิจกรรมลงทุน

สรุปรายการกระแสเงินสด

	รอบปีบัญชี 2549	รอบปีบัญชี 2550
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,206,516,415	6,848,647,052
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมลงทุน	(1,869,914,089)	(4,366,270,411)
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,860,635,320)	(99,069,489)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เท่ากับ 3,745.16 ล้านบาท เทียบกับ 1,372.49 ล้านบาท ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 สภาพคล่องทางการเงินโดยรวมของบริษัทฯ ได้แก่ เงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด และวงเงินสินเชื่อที่ยังไม่ได้เบิกใช้ (Undrawn borrowing) เท่ากับ 4,646.28 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 2,900.43 ล้านบาท ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 สภาพคล่องที่เพิ่มขึ้นนั้นเป็นผลมาจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่เพิ่มมากขึ้น และมีเงินเหลือจากเงินของหุ้นกู้แปลงสภาพจำนวน 23.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งบริษัทฯ สำรองไว้สำหรับเตรียมจ่ายคืนเงินกู้ระยะยาวของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองให้กับธนาคารในเดือนพฤศจิกายน และธันวาคม 2550

ในปี 2550 เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานเพิ่มขึ้นเป็น 6,848.65 ล้านบาท เทียบกับ 4,206.52 ล้านบาทในปี 2549 ซึ่งเป็นผลมาจากอัตราค่าเช่าเรือโดยเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นและรายรับจากกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งที่เพิ่มขึ้น

ในปี 2550 เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมลงทุน เท่ากับ 4,366.27 ล้านบาท ในปี 2549 เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมลงทุนเท่ากับ 1,869.91 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากมีการสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 5 ลำ และมีการสั่งซื้ออุปกรณ์ของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง

ในปี 2550 บริษัทฯ ได้ใช้เงินสดไปในกิจกรรมจัดหาเงิน (financing activities) เท่ากับ (99.07) ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นและการจ่ายคืนเงินกู้ บริษัทฯ ได้มีการชำระคืนเงินกู้ตามกำหนดจำนวน 40.28 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2550 และจ่ายก่อนกำหนดจำนวน 9.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ก่อนที่จะได้รับเงินจากการขายหุ้นกู้แปลงสภาพ บริษัทฯ ได้ใช้เงินที่ได้จากกิจกรรมดำเนินงานและเงินที่ได้จากการขายเรือเพื่อนำไปคืนเงินกู้และคืนเงินกู้ก่อนกำหนดดังกล่าว การจ่ายเงินดังกล่าวหักลบด้วยเงินที่ได้รับจากการขายหุ้นกู้แปลงสภาพจำนวน 169.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาและเงินกู้ระยะยาวจำนวน 290.93 ล้านบาทจากธนาคารเพื่อการสร้างศูนย์กระจายสินค้าและคลังสินค้า รวมทั้งการซื้ออุปกรณ์ของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง ทั้งนี้บริษัทฯ มีนโยบายที่ชัดเจนในการลดอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 อัตราส่วนหนี้สินจากเงินกู้ธนาคารต่อทุนเท่ากับ 0.36 เท่า เปรียบเทียบกับ 0.43 เท่า ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 อัตราส่วนหนี้สินสุทธิจากเงินกู้ธนาคารต่อทุนสุทธิ

เท่ากับ 0.24 เท่า และ 0.38 เท่า ตามลำดับ และมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 0.57 เท่า และ 0.74 เท่า ตามลำดับ ณ วันเดียวกัน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 บริษัทฯ มีหนี้ระยะยาวจำนวน 261.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เทียบกับ 231.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีวงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจำนวน 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสินเชื่อที่ได้รับจากสถาบันการเงินในต่างประเทศ และ 365 ล้านบาทจากสถาบันการเงินในประเทศ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 บริษัทฯ ได้เบิกถอนวงเงินสินเชื่อมาใช้จำนวน 201.60 ล้านบาท วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนดังกล่าว มีหลักประกันเป็นเรือของบริษัทฯ จำนวนหนึ่ง รวมทั้งที่ดินและอาคารสำนักงานบางส่วน

โดยทั่วไปการขอกู้เงินเพื่อซื้อเรือจะต้องจดจำนองเรือหนึ่งลำหรือมากกว่านั้น เพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ การมอบผลประโยชน์ในกรมธรรม์ รายได้จากค่าระวาง และค่าชดเชยต่างๆ นอกจากนี้อาจมีเงื่อนไขอื่นๆ อีกเช่น บริษัทฯ จะไม่ก่อหนี้หรือภาระผูกพันในทรัพย์สินกับบุคคลอื่นๆ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ระยะยาว บริษัทฯ จะต้องคงสัดส่วนสินทรัพย์ของบริษัทฯ ที่เป็นราคาตลาดต่อเงินกู้และปฏิบัติตามเงื่อนไขขั้นต่ำทางการเงินต่างๆ รวมทั้งให้สิทธิในการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด (โดยมีเบี้ยปรับ) สัญญากู้บางฉบับกำหนดให้บริษัทฯ ต้องรักษาเงินหมุนเวียนในระบบไว้ ซึ่ง ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 คือจำนวนเงิน 15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

กิจกรรมทางการเงินของบริษัทฯ จะเป็นไปตามนโยบายของบริษัทฯ ที่จะให้ต้นทุนการกู้เงินต่ำสุดและในขณะ เดียวกันก็จะคำนึงถึงการได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนอย่างสูงสุด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังต้องรักษาสภาพคล่องให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจได้ ขณะนี้บริษัทฯ ถือครองเงินสดในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเป็นส่วนใหญ่ และที่เหลือเป็นเงินบาท

ในปี 2550 บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นคิดเป็นเงินทั้งสิ้น 922.40 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายฝ่ายทุน

ในปี 2550 บริษัทฯ ซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ ราคาต้นทุน 37.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และจ่ายเงินมัดจำในการสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 5 ลำ เป็นเงินทั้งสิ้น 45.04 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เงินลงทุนในการซื้อเรือ 6 ลำ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 212.05 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในการซื้อเรือมือสองลำดังกล่าว บริษัทฯ ใช้เงินจากหลายแหล่ง เช่น เงินสดคงเหลือ และเงินกู้จากธนาคาร ซึ่งเงินกู้ยืมจากธนาคารได้มีการ

ชำระคืนแล้ว โดยใช้เงินที่ได้จากการขายหุ้นกู้แปลงสภาพ ส่วนเงินมัดจำในการสั่งต่อเรือใหม่ทั้งหมดใช้เงินจากกระแสเงินสดภายในบริษัทฯ ในปี 2550 มีเรือจำนวน 18 ลำที่ครบกำหนดเข้าอู่แห้ง คิดเป็นเงินทั้งสิ้น 558.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

เมอร์เมดจ่ายค่างวดอย่างต่อเนื่องสำหรับเรือที่สร้างใหม่ 1 ลำ และยานสำรวจใต้น้ำโดยใช้ระบบรีโมทคอนโทรล 2 ลำ และเครน 1 ตัว คิดเป็นเงินทั้ง 546.13 ล้านบาท โดยใช้เงินจากเงินสดคงเหลือและเงินกู้ เมอร์เมดมีเรือสนับสนุนงานเทคนิคใต้น้ำจำนวน 2 ลำ และเรือขุดเจาะ 1 ลำ ที่เข้าอู่แห้งในปี 2550 รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 109.60 ล้านบาท

ตลอดระยะเวลา 4 รอบปีบัญชีข้างหน้า เรือเดินทะเลของบริษัทฯ จำนวน 24 ลำ จะมีอายุครบ 25 ปี ซึ่งอาจทำให้เรือดังกล่าวถูกปลดระวางในทันที

เรือที่อายุครบ 25 ปี

เรือที่อายุครบ 25 ปี	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2551	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2552	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2553	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2554
จำนวน (ลำ)	6	3	5	10
เดทเวทตัน	127,057	84,402	171,991	249,364

จากการที่ฐานลูกค้าของบริษัทฯ จะมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องซื้อเรือเพิ่มไม่เพียงเฉพาะเพื่อชดเชยเรือที่ปลดระวางไปเท่านั้น แต่เพื่อการขยายกองเรือด้วย ซึ่งบริษัทฯ จำเป็นต้องรอระยะเวลาที่เหมาะสมในการซื้อเรือเข้ามาเพิ่มเติม ดังนั้นภาระค่าใช้จ่ายฝ่ายทุนในอนาคตจะขึ้นกับราคาเรือที่บริษัทฯ พิจารณาว่าจะสามารถซื้อมาเพิ่มเติมได้

ในส่วนของกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับเรือเดินทะเล มีรายการเงินลงทุนจำนวน 291.49 ล้านบาทในปี 2550 ซึ่งเป็นการลงทุนในการสร้างคลังรับฝากสินค้าเนื้อที่ขนาด 8,580 ตารางเมตร (ของบริษัท ชิดลม มารีน เซอร์วิสเซส แอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด) และการสร้างศูนย์กระจายสินค้าเนื้อที่ 10,000 ตารางเมตร (ของบริษัท จีเอเซ โทรีเซน โลจิสติกส์ จำกัด) โดยสินทรัพย์ทั้งสองชนิดนี้ เริ่มทำรายได้ให้แก่กลุ่มบริษัทฯ ตั้งแต่เดือน เมษายน 2550 และ พฤศจิกายน 2549

กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ คือ การมีธุรกิจเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีที่ครบวงจร ดังนั้นนอกจากเงินลงทุนที่ใช้ไปในการขยายกองเรือแล้ว บริษัทฯ ยังได้ใช้เงินจำนวน 234.5 ล้านบาทในการลงทุน

เพิ่มเติมในเมอร์เมดอีกร้อยละ 4.08 โดยซื้อหุ้นเพิ่มเติมจำนวนนี้จากผู้ถือหุ้นเดิมของเมอร์เมด คือ ยูไนเต็ด แอสเซ็ท กรุ๊ป ลิมิเต็ด

เมอร์เมดมีแผนที่จะขยายสินทรัพย์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือขุดเจาะและเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ โดยใช้เงินที่ได้รับจากการขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของเมอร์เมดและวงเงินสินเชื่อที่อยู่ในขั้นตอนการเจรจา

ความเสี่ยงทางการตลาดในเชิงตัวเลขและคุณภาพ

ความเสี่ยงเกี่ยวกับการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากธุรกิจเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ เป็นธุรกิจซึ่งใช้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในการดำเนินธุรกิจเป็นหลัก ดังนั้นรายได้ทั้งหมดและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานส่วนใหญ่ของบริษัทฯ จะเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยว ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการนำเรือเข้าอู่แห้ง และค่าใช้จ่ายผันแปรบางประเภทที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นด้วย ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสกุลเงินยูโรและสกุลเงินดอลลาร์สิงคโปร์ ในปี 2550 ประมาณร้อยละ 39.22 ของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเที่ยวเรือ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล ค่าใช้จ่ายผันแปรและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการนำเรือเข้าอู่แห้ง เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

บริษัทฯ ได้ทำสัญญาขายและซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าไว้แล้วเพื่อป้องกันความผันผวนของค่าเงินบาท ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 มูลค่ายุติธรรมทางการตลาดของสัญญาขายและซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเท่ากับ 366.72 ล้านบาทและ 59.23 ล้านบาทตามลำดับ

ตารางต่อไปนี้แสดงจำนวนเงินที่ทำสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

รายการสรุปสัญญาขายและซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

รายการ	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2551
สัญญาขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	
จำนวนเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาที่จะส่งมอบเป็นเงินไทยที่ทำสัญญาไว้	9 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยที่ทำไว้ในสัญญา	36.67
สัญญาซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	
จำนวนเงินบาทที่จะส่งมอบเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาที่ทำสัญญาไว้	1.63 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยที่ทำไว้ในสัญญา	34.27
จำนวนเงินบาทที่จะส่งมอบเป็นเงินปอนด์อังกฤษที่ทำสัญญาไว้	0.05 ล้านปอนด์อังกฤษ
อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยที่ทำไว้ในสัญญา	68.00

บริษัทฯ รับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนจากสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเมื่อมีการส่งมอบเงินตราต่าง ประเทศ

ในรอบปีบัญชี 2550 บริษัทฯ ได้ทำสัญญา foreign currency collar เพื่อป้องกันความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับสัญญาก่อสร้างเรือจำนวน 2 ลำในสกุลเงินเยน เป็นมูลค่าทั้งสิ้น 7,353 ล้านเยน สัญญาดังกล่าวกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนต่ำสุดและสูงสุดอยู่ระหว่าง 105 เยน ถึง 120 เยน ต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 12 ธันวาคม 2549 ถึงวันที่ 12 กันยายน 2554 สำหรับสัญญาฉบับแรก และวันที่ 27 ธันวาคม 2549 ถึงวันที่ 28 ธันวาคม 2552 สำหรับสัญญาฉบับที่สอง

ความเสี่ยงในเรื่องของอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ อาจมีความเสี่ยงทางการตลาดจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเนื่องจากเงินกู้ของบริษัทฯ เกือบทั้งหมดเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยมีอัตราดอกเบี้ย LIBOR บริษัทฯ จ่ายดอกเบี้ยในอัตรา LIBOR บวกส่วนเพิ่มจำนวนหนึ่ง หุ้นกู้แปลงสภาพมีดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 2.50 ต่อปี นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเพื่อจำกัดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยแล้ว เพื่อบริหารผลกระทบกับกำไรและกระแสเงินสดของบริษัทฯ ตารางในหน้าถัดไปแสดง

ให้เห็นถึงรายการเงินกู้ที่จะครบกำหนดชำระและอัตราจ่ายดอกเบี้ยสูงสุดของบริษัทฯ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550

ทั้งนี้บริษัทฯ ไม่ประสงค์ที่จะทำธุรกรรมเกี่ยวกับอนุพันธ์ด้านอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและด้านอัตราดอกเบี้ยเพื่อการเก็งกำไร

ยอดเงินกู้ และอัตราดอกเบี้ยจ่ายสูงสุด

หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

รายการ	รอบบัญชี 2551	รอบบัญชี 2552	รอบบัญชี 2553-2555	หลังจากนั้น	รวม
หนี้ระยะยาว					
ยอดเงินกู้ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยมีอัตราดอกเบี้ยคงที่	-	-	169.80	-	169.80
ยอดเงินกู้ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยมีอัตราดอกเบี้ยผันแปร	32.59	9.42	25.92	9.22	77.15
ยอดเงินกู้ที่เป็นสกุลเงินบาทโดยมีอัตราดอกเบี้ยผันแปร	3.10	3.21	6.98	1.14	14.43
ภาระผูกพัน					
การชำระค่าเรือที่สั่งต่อใหม่	6.53	17.75	131.55	-	155.83
เรือที่สั่งซื้อใหม่	-	-	-	-	-
เรือที่เช่ามาเพิ่มเติม	53.62	35.59	18.75	-	107.96
อัตราดอกเบี้ยจ่ายสูงสุดที่บริษัทได้ทำสัญญาไว้					
จำนวนเงินกู้ที่ทำสัญญา	200.00	200.00	200.00	-	-
อัตราดอกเบี้ยจ่ายสูงสุดโดยเฉลี่ย	6.31%	6.50%	6.63%	-	-

12.3 ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี

1. ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit fee)

   บริษัทฯ และบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาเป็นเงินรวม 27,240,743 บาท ส่วนใหญ่เป็นรายการเกี่ยวกับการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศของเมอร์เมด

2. ค่าบริการอื่น (Non-audit fee)

   บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าตอบแทนอื่นให้แก่สำนักงานสอบบัญชีสำหรับรอบปีบัญชีที่ผ่านมาเป็นเงิน 18,248,242 บาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นค่าตอบแทนเกี่ยวกับการออกหุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ และการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก (IPO) ของเมอร์เมด

13. ข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง

- ไม่มี -

การรับรองความถูกต้องของข้อมูล

ข้าพเจ้าได้สอบทานข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีฉบับนี้แล้ว และด้วยความระมัดระวังในฐานะกรรมการบริหารของบริษัทหรือผู้ดำรงตำแหน่งบริหารสูงสุดในสายงานบัญชี ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อมูลดังกล่าวถูกต้องครบถ้วน ไม่เป็นเท็จ ไม่ทำให้ผู้อื่นสำคัญผิดหรือไม่ขาดข้อมูลที่ควรต้องแจ้งในสาระสำคัญ นอกจากนี้ข้าพเจ้าขอรับรองว่า

(1) งบการเงินและข้อมูลทางการเงินที่สรุปมาในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี ได้แสดงข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญเกี่ยวกับฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัทและบริษัทย่อยแล้ว

(2) ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบต่อการจัดให้บริษัทมีระบบการเปิดเผยข้อมูลที่ดี เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทได้เปิดเผยข้อมูลในส่วนที่เป็นสาระสำคัญทั้งของบริษัทและบริษัทย่อยอย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว รวมทั้งควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว

(3) ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบต่อการจัดให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่ดี และควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว และข้าพเจ้าได้แจ้งข้อมูลการประเมินระบบการควบคุมภายใน ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 ต่อผู้สอบบัญชีและกรรมการตรวจสอบของบริษัทแล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงข้อบกพร่องและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของระบบการควบคุมภายใน รวมทั้งการกระทำที่มิชอบที่อาจมีผลกระทบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย

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

	ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
1.	ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต	กรรมการผู้จัดการ	
2.	นางสาวนุช กัลยาวงศา	ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน	

	ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
ผู้รับมอบอำนาจ	ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต	กรรมการผู้จัดการ	
	นางสาวมัณฑนี สุรกาญจน์กุล	ผู้จัดการฝ่ายทะเบียน	

หุ้น

ข้าพเจ้าได้สอบทานข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีฉบับนี้แล้ว และด้วยความระมัดระวังในฐานะกรรมการบริษัท ข้าพเจ้าไม่มีเหตุอันควรสงสัยว่าข้อมูลดังกล่าวไม่ถูกต้องครบถ้วน เป็นเท็จ ทำให้ผู้อื่นสำคัญผิด หรือขาดข้อมูลที่ควรต้องแจ้งในสาระสำคัญ

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

	ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
1.	ม.ร.ว. จันทรแรมศิริโชค จันทรทัต	ประธานกรรมการ	
2.	นายบียอร์น ออสตรอม	ประธานกรรมการตรวจสอบ	
3.	ดร. ศิริ การเจริญดี	กรรมการตรวจสอบ	
4.	นางปรารถนา มโนมัยพิบูลย์	กรรมการตรวจสอบ	
5.	นายแลนซ์ คาร์ล เดพิว	กรรมการ	
6.	นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม	กรรมการ	
7.	นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ	กรรมการ	
8.	ดร. พิชิต นิธิวาสิน	กรรมการ	
9.	นายแอนดรูว์ จอห์น แอรี่ย์	กรรมการ	
10.	นายอันส์เนอร์ส ซูเดอร์เกร็น	กรรมการ	

	ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
ผู้รับมอบอำนาจ	ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต	กรรมการผู้จัดการ	
	นางสาวมัณฑนี สุรกาญจน์กุล	ผู้จัดการฝ่ายทะเบียนหุ้น	

เอกสารแนบ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารและผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท

คณะกรรมการ

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
ม.ร.ว. จันทรแรมศิริโชค จันทรทัต ประธานกรรมการ	77	-B.A. Honours (Economics) University of Cambridge, England	0.08	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 เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ซี.เอส. แคปปิตอล จำกัด บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท สหอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน) บริษัท สหอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน) บริษัท หลักทรัพย์ พัฒนสิน จำกัด (มหาชน) ธนาคารออมสิน จำกัด ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร
ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต กรรมการผู้จัดการ	41	- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย เบิร์คลีย์ - ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยมินิโซต้า - หลักสูตร Director Certification Program (DCP 70/2549) จากสมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.03	ก.พ. 48 – ปัจจุบัน มี.ค. 48 – ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ ประธานกรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด และบริษัทในกลุ่มโทรีเซนจำนวน 49 บริษัท บริษัท ไอเอสเอส โทรีเซน เอเยนต์ซีส์ จำกัด บริษัท ที.เอส.ซี. มาริไทม์ จำกัด บริษัท ชิดลม ขนส่งและบริการ จำกัด บริษัท ชิดลม มารีน เซอร์วิสเซส แอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด บริษัท เฟิร์นเล่ย์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน) บริษัท กัลฟ เอเจนซี่ คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด โทรีเซน (อินโดไชน่า) เอส.เอ. บริษัท โทรีเซน ชาเตอร์ริ่ง (เอชเค) จำกัด บริษัท โทรีเซน ชาเตอร์ริ่ง (พีทีอี) จำกัด

หมายเหตุ 1) ข้อมูลสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 30 กันยายน 2550

2) สัดส่วนการถือหุ้นของกรรมการและผู้บริหารได้นับรวมหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะแล้ว

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต (ต่อ) กรรมการผู้จัดการ				มิ.ย. 49 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทรีเซน ชิปปิ้ง สิงคโปร์ พีทีอี ลิมิเต็ด
				ต.ค. 49 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท จีเอซี โทรีเซน โลจิสติคส์ จำกัด
				เม.ย. 50 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เอเชีย โค้ทติ้ง เซอร์วิสเซส 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)
นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม กรรมการ, ประธานคณะกรรมการสรรหาและกรรมการอิสระ	56	- BA/MA Jurisprudence, Oxford University (Open Exhibition) - Solicitor, England & Wale - Solicitor, Hong Kong - Graduate Certificate in International Arbitration - Fellow, Singapore Institute of Arbitrators	0	ม.ค. 50 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการสรรหา	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
				2546 – ปัจจุบัน	หุ้นส่วน	Wikborg Rein
				2538 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	Masterbulk Pte Ltd
				2541 – 2546	ที่ปรึกษา	Watson, Farley & Williams
				2541 – 2543	กรรมการผู้จัดการ	Argonaut Shipping Pte ltd
				2529 – 2541	หุ้นส่วน	Sinclair Roche & Temperley, Singapore
				2526 – 2528	Assistant Solicitor	Sinclair Roche & Temperley, London/Singapore
				2522 – 2526	Assistant Solicitor	Clifford Turner
				2521	Assistant Solicitor	Baker & McKenzie, Bangkok
				2519 – 2520	Assistant Solicitor	Baker & McKenzie, Hong Kong
				2517 – 2519	Articled Clerk	Norton Rose Botterell &Roche, London

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
ดร. พิชิต นิธิวาสิน กรรมการ, ประธานคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนและกรรมการอิสระ	61	- ปริญญาดุษฎีบัณฑิต สาขา Operation Research, University of California, Berkeley, USA - วิศวกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมไฟฟ้าและคอมพิวเตอร์ University of California, Berkeley, USA - วิศวกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมอุตสาหการ University of California, Berkeley, USA - วิศวกรรมศาสตร์บัณฑิต สาขาวิศวกรรมอุตสาหการ University of California, Berkeley, USA	0	ม.ค. 49 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
				2526 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เอ็ชเอ็มซี โปลีเมอส์ จำกัด
				ธ.ค. 42 – ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บริษัท บีเอสที อิลาสโตเมอร์ส จำกัด
				2540 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท โฟมเม็กซ์ เอเชีย จำกัด
				ม.ค. 34 – ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บริษัท กรุงเทพ ซินธิติกส์ จำกัด
				2530 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท บางกอกอินดัสเทรียลแก๊ส จำกัด
				ธ.ค. 48 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ปตท. เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
				เม.ย. 41 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท มาบตาพุด แทงก์ เทอร์มินัล จำกัด
				เม.ย. 40 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท บาเซล แอดวานซ์ โพลีโอลิฟินซ์ (ประเทศไทย) จำกัด
				ม.ค. 40 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ไทย เอ็มเอ็มเอ จำกัด
				ธ.ค. 38 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ระยองโอเลฟินส์ จำกัด
				2531 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โปลิเมอส์ มาร์เก็ตติ้ง จำกัด
				2491 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ฮั่วกี่เปเปอร์ 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
นายบียอร์น ออสตรอม กรรมการ, ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกรรมการอิสระ	61	- Bachelor of Law, Stockholm University, Sweden - หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่นที่ 64/2548) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0	ม.ค. 48 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการตรวจสอบ	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
				ต.ค. 43 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
				เม.ย. 48 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กัลฟ เอเจนซี่ คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด
				2540 – 2543	ที่ปรึกษา	สมาคมขนส่งสินค้าทางทะเล ประเทศสิงคโปร์
				2529 – 2543	รองประธานกรรมการบริหาร	ธนาคารคริสเตียเนีย สาขาสิงคโปร์
				2528 – 2529	กรรมการ Asia Shipping Group	ธนาคาร พีเค คริสเตียเนีย ฮ่องกง
				2522 – 2527	กรรมการ	แบงก์ เดอ ลา โซสิเอตเต้ ฟินานซิแยร์ ยูโรเปียน ปารีส
				2518 – 2522	ผู้บริหารอาวุโส	ธนาคาร แฮมโบรส แบ๊งค์ ลอนดอน

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ กรรมการ, กรรมการกำหนดค่าตอบแทน, กรรมการสรรหาและกรรมการอิสระ	58	- Bachelor of Science (Management Science), Colorado State University, USA	0	พ.ค. 50 – ปัจจุบัน	กรรมการกำหนดค่าตอบแทนและกรรมการสรรหา	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
				2533 – ปัจจุบัน	กรรมการและกรรมการค่าตอบแทน	บริษัท ไทยพลาสติกและเคมีภัณฑ์ จำกัด (มหาชน)
				2548 – 2549	กรรมการและกรรมการตรวจสอบ, กรรมการค่าตอบแทนและกรรมการสรรหา	ธนาคาร จีอี มันนี่ เพื่อรายย่อย จำกัด (มหาชน)
				2547 – 2548	ผู้บริหารควบคุมงานด้านการตรวจสอบภายใน	บริษัท จีอี มันนี่ ไฟแนนซ์ จำกัด (มหาชน)
				2546 – 2547	ผู้จัดการ	สมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย
				2542 – 2545	ประธานฝ่ายปฏิบัติการ (COO)	บริษัท อัลฟ่า แคปปิตอล เอเอ็มซี จำกัด
				2534 – 2541	กรรมการผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่	ธนาคารเอเชีย จำกัด (มหาชน)
				2529 – 2534	ผู้อำนวยการอาวุโส	ธนาคารเอเชีย จำกัด (มหาชน)
				2520 – 2529	ผู้อำนวยการ	ธนาคารเอเชีย จำกัด (มหาชน)
				2518 – 2520	เจ้าหน้าที่สินเชื่อ	ธนาคารเอเชีย จำกัด (มหาชน)
				2516 – 2518	เจ้าหน้าที่สินเชื่อ	บริษัท คอนติเนนทัล อิลินอยส์ (ประเทศไทยป จำกัด
ดร. ศิริ การเจริญดี กรรมการ, กรรมการตรวจสอบ, กรรมการสรรหา, กรรมการกำหนดค่าตอบแทน และกรรมการอิสระ	59	- Ph.D.-Monetary Economics and Econometrics & Operations Research Monash University, Australia - M.Ec.-Economic Statistics and Monetary Economics, University of Sydney, Australia - B.Ec.(Hons)-Economic Statistics, University of Sydney, Australia	0	ม.ค. 50 – ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบและกรรมการสรรหา	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
				2539 – ปัจจุบัน	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ	บริษัทหลักทรัพย์ เพื่อธุรกิจหลักทรัพย์ จำกัด
				2542 – ปัจจุบัน	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกรรมการบริษัท	บริษัท โพสต์ พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน)
				2543 – ปัจจุบัน	รองประธานคณะกรรมการและกรรมการตรวจสอบ	บริษัท น้ำมันพืชไทย จำกัด (มหาชน)
				2548 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ	บริษัท ประสิทธิ์พัฒนา จำกัด (มหาชน)
				2547 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ	บริษัท อินโดรามา โพลีเมอร์ส จำกัด (มหาชน)

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
ดร. ศิริ การเจริญดี (ต่อ) กรรมการ, กรรมการตรวจสอบ, กรรมการสรรหาและกรรมการอิสระ		- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP รุ่นที่ 4/2546) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่นที่ 60/2548) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)		2544 – ปัจจุบัน 2546 2534 – 2541 2535 – 2540	กรรมการอิสระ กรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้ช่วยผู้ว่าการอาวุโส ผู้ช่วยผู้ว่าการ	บริษัท แลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน) ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารแห่งประเทศไทย ธนาคารแห่งประเทศไทย
นางปรารถนา มโนมัยพิบูลย์ กรรมการ, กรรมการตรวจสอบและกรรมการอิสระ	43	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Chief Financial Officer Certificate Program รุ่นที่ 1 จากสมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย - หลักสูตร Director Certification Program จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตร Director Accreditation Program จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.003	ม.ค. 50 – ปัจจุบัน 2542 – ปัจจุบัน 2541 – ปัจจุบัน 2539 – 2541 2535 – 2539 2533 – 2535 2529 – 2531	กรรมการตรวจสอบ กรรมการและประธานเจ้าหน้าที่การเงิน กรรมการและประธานเจ้าหน้าที่การเงิน ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี ผู้จัดการฝ่ายการเงินและบัญชี หัวหน้าหน่วยการเงิน	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ไมเนอร์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) บริษัท ไมเนอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน) บริษัท เซ็นทรัลพัฒนา จำกัด (มหาชน) บริษัท เซ็นทรัลพัฒนา จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยแอร์พอร์ตกราวด์เซอร์วิสเซส จำกัด องค์การ USAID/THAILAND

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
นายแลนซ์ คาร์ล เดพิว กรรมการ	43	- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ (เน้นด้านการเงิน) จาก Anderson Graduate School of Management at UCLA สหรัฐอเมริกา - ปริญญาตรี สาขา Cum Laude in Business Administration - Finance จาก California State University, Northbridge, สหรัฐอเมริกา - หลักสูตร Director Certification Program (DCP 78/2549) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (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 โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ฮอไรซัน โมบาย คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด บริษัท ไรเล่ย์ แคปปิตอล พาร์ทเนอร์ แอล พี บริษัท อูลูวาตู พาร์ทเนอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล แอล แอล ซี กองทุน บริษัท เควส เมเนจเมนท์ จำกัด บริษัท ทรัสท์ คอมปานี ออฟ เดอะ เวสท์ สหรัฐอเมริกา บริษัท เค พี เอ็ม จี พีท มาร์วิค
นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์ี่ย์ กรรมการ	53	- Diploma in Management of Ship Operations, University of Strathclyde, Scotland - หลักสูตร Director Certification Program (DCP 78/2549) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0	ม.ค. 49 – ปัจจุบัน มี.ค. 48 – ปัจจุบัน เม.ย. 48 – ก.ค. 50 พ.ย. 45 – เม.ย. 50 2547 – ปัจจุบัน 2540 – 2547 2536 – 2540 2534 – 2536 2531 – 2534	กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการทั่วไปฝ่ายกองเรือ ผู้จัดการฝ่ายกองเรือ ผู้จัดการฝ่ายการพัฒนาธุรกิจ ผู้ช่วยผู้จัดการ ผู้จัดการงานติดต่ออุปกรณ์แท่นขุดเจาะปิโตรเลียมนอกชายฝั่งและกัปตันเรือ	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ที.เอส.ซี. มาริไทม์ จำกัด บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด บริษัท เนวิโก้ เมเนจเม็นต์ จำกัด (ไซปรัส) บริษัท เนวิโก้ เมเนจเม็นต์ จำกัด (ไซปรัส) บริษัท แอตแลนติค ดริลลิ่ง จำกัด (สก็อตแลนด์)

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
นายอันส์เนอร์ส ซูเดอร์เกร็น กรรมการ	40	- Nykoebing F. Commercial Collage, Denmark - หลักสูตร Director Certification Program (DCP 78/2549) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.007	ม.ค. 49 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
				มิ.ย. 49 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทรีเซน ชิปปิ้ง สิงคโปร์ พีทีอี ลิมิเต็ด
				มี.ค. 50 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทรีเซน ชิปปิ้ง เยอรมัน จีเอ็มบีเอช
				เม.ย. 48 – ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการทั่วไป ฝ่ายการพาณิชย์	บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด
				มี.ค. 48 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด
					กรรมการ	บริษัท เฟิร์นเล่ย์ (ประเทศไทย) จำกัด
				เม.ย. 46 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทรีเซน ชาเตอร์ริ่ง (พีทีอี) จำกัด
				ม.ค. 46 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทรีเซน ชาเตอร์ริ่ง (เอชเค) จำกัด
				มิ.ย. 39 – เม.ย. 48	ผู้จัดการแผนกเช่าเหมาเรือ	บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด
				มิ.ย. 38 – มิ.ย. 39	นายหน้าเช่าเหมาเรือ	บริษัท โทรีเซน ชาเตอร์ริ่ง จำกัด
				ก.ค. 35 – พ.ค. 38	นายหน้าเช่าเหมาเรือ	สแกนอีสต์ มาริไทม์ (สิงคโปร์)
				ก.ค. 32 – มิ.ย. 35	นายหน้าเช่าเหมาเรือ	แคนเดลอร์ ชิปปิ้ง (เบรเมน เยอรมัน)
				ส.ค. 29 – ก.ค. 31	พนักงานฝึกงาน	แคสเปอร์ แอนเดรีย (นาคสกอฟ เดนมาร์ก)

ผู้บริหารระดับสูง

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต กรรมการผู้จัดการ	41	- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย เบิร์คลีย์ - ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยมินิโซต้า - หลักสูตร Director Certification Program (DCP 70/2549) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.03	ก.พ. 48 – ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
				มี.ค. 48 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด และบริษัทในกลุ่มโทรีเซนจำนวน 49 บริษัท
					กรรมการ	บริษัท ไอเอสเอส โทรีเซน เอเยนต์ซีส์ จำกัด
					กรรมการ	บริษัท ที.เอส.ซี. มาริไทม์ จำกัด
					กรรมการ	บริษัท ชิดลม ขนส่งและบริการ จำกัด
					กรรมการ	บริษัท ชิดลม มารีน เซอร์วิสเซส แอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด
					กรรมการ	บริษัท เฟิร์นเล่ย์ (ประเทศไทย) จำกัด
					ประธานกรรมการ	บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน)
					กรรมการ	บริษัท กัลฟ เอเจนซี่ คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด
					กรรมการ	โทรีเซน (อินโดไชน่า) เอส.เอ.
					กรรมการ	บริษัท โทรีเซน ชาเตอร์ริ่ง (เอชเค) จำกัด
					กรรมการ	บริษัท โทรีเซน ชาเตอร์ริ่ง (พีทีอี) จำกัด
				มิ.ย. 49 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทรีเซน ชิปปิ้ง สิงคโปร์ พีทีอี ลิมิเต็ด
				ต.ค. 49 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท จีเอชี โทรีเซน โลจิสติคส์ จำกัด
				เม.ย. 50 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เอเชีย โค้ทติ้ง เซอร์วิสเซส 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)

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต (ต่อ) กรรมการผู้จัดการ				ส.ค. 34 – พ.ค. 36 พ.ค. 32 – ก.ค. 34	ผู้ช่วยผู้จัดการ ฝ่าย Financial Engineering Risk Management ผู้ช่วยผู้จัดการ ฝ่าย Capital Markets Credit	ธนาคารแห่งอเมริกา (ฮ่องกง) ธนาคารแห่งอเมริกา (ซานฟรานซิสโก, แคลิฟอร์เนีย)
นางสาวนุช กัลยาวงศา ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน	54	- บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - บัญชีบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	0.002	ม.ค. 49 – ปัจจุบัน 2530 – ปัจจุบัน 2535 – ปัจจุบัน 2533 – ปัจจุบัน 2539 – เม.ย. 48 2522 – 2530	ผู้อำนวยการ ฝ่ายบัญชีและการเงิน ผู้จัดการทั่วไป ฝ่ายบัญชีและการเงิน กรรมการ กรรมการ กรรมการ ผู้ช่วยสมุห์บัญชี	กลุ่มบริษัทโทรีเซน กลุ่มบริษัทโทรีเซน บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด บริษัท เกษตรสมุทร จำกัด บริษัท เฟิร์นเล่ย์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท วิทยาคม จำกัด (มหาชน)
นายพงษ์ศักดิ์ กาญจนาคพันธุ์ ผู้อำนวยการฝ่ายบุคคลและบริหาร	55	- M.A. (Political Science) University of Missouri, U.S.A. - M.A. (Political Science) Eastern New Mexico University, U.S.A. - รัฐศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	0.0003	ม.ค. 49 – ปัจจุบัน 2532 – ปัจจุบัน 2546 – ปัจจุบัน 2535 – ปัจจุบัน 2543 – ก.ค. 50 2543 – ก.ย. 48 2536 – เม.ย. 48 2528 – 2531	ผู้อำนวยการ ฝ่ายบุคคลและบริหาร ผู้จัดการทั่วไป ฝ่ายบุคคลและบริหาร กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ อาจารย์ประจำหอสมุด	กลุ่มบริษัทโทรีเซน กลุ่มบริษัทโทรีเซน บริษัท ไอเอสเอส โทรีเซน เอเยนต์ซีส์ จำกัด บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยพีแอนด์ไอ เซอร์วิสเซส อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด บริษัท ฮอไรซัน โมบาย คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด บริษัท กัลฟ เอเจนซี่ คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด มหาวิทยาลัยโอคลาโฮมา, ประเทศสหรัฐอเมริกา

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์ี่ย์ กรรมการ	53	- Diploma in Management of Ship Operations, University of Strathclyde, Scotland - หลักสูตร Director Certification Program (DCP 78/2549) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0	ม.ค. 49 – ปัจจุบัน มี.ค. 48 – ปัจจุบัน เม.ย. 48 – ก.ค. 50 พ.ย. 45 – เม.ย. 50 2547 – ปัจจุบัน 2540 – 2547 2536 – 2540 2534 – 2536 2531 – 2534	กรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการทั่วไปฝ่ายกองเรือ ผู้จัดการฝ่ายกองเรือ ผู้จัดการฝ่ายการพัฒนาธุรกิจ ผู้ช่วยผู้จัดการ ผู้จัดการงานติดต่ออุปกรณ์แท่นขุดเจาะปิโตรเลียมนอกชายฝั่งและกัปตันเรือ	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ที.เอส.ซี. มาริไทม์ จำกัด บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด บริษัท เนวิโก้ เมเนจเม็นต์ จำกัด (ไซปรัส) บริษัท เนวิโก้ เมเนจเม็นต์ จำกัด (ไซปรัส) บริษัท แอตแลนติค ดริลลิ่ง จำกัด (สก็อตแลนด์)
นายยอดชาย รัตนชีวกร ผู้จัดการฝ่ายกองเรือ	47	- ปริญญาโท สาขาการบริหารจัดการภาครัฐและภาคเอกชน จากสถาบันพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี จากศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีประเทศไทย	0	2549 – ปัจจุบัน 2537 – 2539 2535 – 2537 2533 – 2535	ผู้จัดการฝ่ายกองเรือ ผู้จัดการทั่วไปฝ่ายปฏิบัติการกองเรือ ผู้จัดการส่วนปฏิบัติการกองเรือ กัปตันเรือ	กลุ่มบริษัทโทรีเซน กลุ่มบริษัทโทรีเซน กลุ่มบริษัทโทรีเซน กลุ่มบริษัทโทรีเซน
นายอีวาร์ ฮาร์ราลด์ ซอสส์ ผู้อำนวยการฝ่ายเรือประจำเส้นทาง	59	- Master (Captain) Certificate Stavanger Navel Academy	0	มี.ค. 48 – ปัจจุบัน มี.ค. 23 – ปัจจุบัน	กรรมการ กรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการฝ่ายเรือประจำเส้นทาง	บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด โทรีเซน ชิปปิ้ง เอฟแซดอี ชาร์จา พอร์ต เซอร์วิส แอล แอล ซี บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด

ชื่อ – สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์ทำงาน		
				ช่วงระยะเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
นายอันส์เนอร์ส ซูเดอร์เกร็น กรรมการ	40	- Nykoebing F. Commercial Collage, Denmark - หลักสูตร Director Certification Program (DCP 78/2549) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.007	ม.ค. 49 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
				มิ.ย. 49 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทรีเซน ชิปปิ้ง สิงคโปร์ พีทีอี ลิมิเต็ด
				มี.ค. 50 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทรีเซน ชิปปิ้ง เยอรมัน จีเอ็มบีเอช
				เม.ย. 48 – ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการทั่วไป ฝ่ายการพาณิชย์	บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด
				มี.ค. 48 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด
					กรรมการ	บริษัท เฟิร์นเล่ย์ (ประเทศไทย) จำกัด
				เม.ย. 46 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทรีเซน ชาเตอร์ริ่ง (พีทีอี) จำกัด
				ม.ค. 46 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โทรีเซน ชาเตอร์ริ่ง (เอชเค) จำกัด
				มิ.ย. 39 – เม.ย. 48	ผู้จัดการแผนกเช่าเหมาเรือ	บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด
				มิ.ย. 38 – มิ.ย. 39	นายหน้าเช่าเหมาเรือ	บริษัท โทรีเซน ชาเตอร์ริ่ง จำกัด
				ก.ค. 35 – พ.ค. 38	นายหน้าเช่าเหมาเรือ	สแกนอีสต์ มาริไทม์ (สิงคโปร์)
				ก.ค. 32 – มิ.ย. 35	นายหน้าเช่าเหมาเรือ	แคนเดลอร์ ชิปปิ้ง (เบรเมน เยอรมัน)
				ส.ค. 29 – ก.ค. 31	พนักงานฝึกงาน	แคสเปอร์ แอนเดรีย (นาคสกอฟ เดนมาร์ก)
นางสาวมัณฑนี สุรกาญจน์กุล เลขานุการบริษัท	42	- ปริญญาโทสาขาการบริหารศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - อักษรศาสตร์บัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	0	2533 – ปัจจุบัน	เลขานุการคณะกรรมการ	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

เอกสารแนบ 2 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

รายชื่อ	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ 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. จันทรแรมศิริโชค จันทรทัต	X																		
2. ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
3. นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม	/																		
4. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	/																		
5. นายบียอร์น ออสตรอม	/																		
6. นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ	/																		
7. ดร. ศิริ การเจริญดี	/																		
8. นางปรารถนา มโนมัยพิบูลย์	/																		
9. นายแลนซ์ คาร์ล เดพิว	/																		
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอรี่ย์	/	/																	
11. นายอันส์เนอร์ส ซูเดอร์เกร็น	/	/																	

หมายเหตุ / = กรรมการ X = ประธานกรรมการ

1. บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด
2. บริษัท ทอร์ นาวิเกเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
3. บริษัท เฮอร์มิส ชิปปิ้ง จำกัด
4. บริษัท ทอร์ คอมมานเดอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
5. บริษัท เฮราเคิลส์ ชิปปิ้ง จำกัด
6. บริษัท ทอร์ ทรานสปอร์ตเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
7. บริษัท เฮรอน ชิปปิ้ง จำกัด
8. บริษัท เฮอร์เมลิน ชิปปิ้ง จำกัด
9. บริษัท ทอร์สตาร์ ชิปปิ้ง จำกัด
10. บริษัท ทอร์สกิปเปอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
11. บริษัท ทอร์เซลเลอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
12. บริษัท ทอร์ซัน ชิปปิ้ง จำกัด
13. บริษัท ทอร์ซี ชิปปิ้ง จำกัด
14. บริษัท ทอร์สกาย ชิปปิ้ง จำกัด
15. บริษัท ทอร์ สปิริต ชิปปิ้ง จำกัด
16. บริษัท ทอร์ เมอร์แชนท์ ชิปปิ้ง จำกัด
17. บริษัท ทอร์ มารีเนอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
18. บริษัท ทอร์ เมอร์คิวรี่ ชิปปิ้ง จำกัด

รายชื่อ	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ 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. จันทรแรมศิริโชค จันทรทัต	X																		
2. ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
3. นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม	/																		
4. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	/																		
5. นายบียอร์น ออสตรอม	/																		
6. นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ	/																		
7. ดร. ศิริ การเจริญดี	/																		
8. นางปรารถนา มโนมัยพิบูลย์	/																		
9. นายแลนซ์ คาร์ล เดพิว	/																		
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอรี่ย์	/																		
11. นายอันส์เนอร์ส ซูเดอร์เกร็น	/																		

หมายเหตุ / = กรรมการ X = ประธานกรรมการ

19. บริษัท ทอร์ มาสเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
20. บริษัท ทอร์ ออร์คิด ชิปปิ้ง จำกัด
21. บริษัท ทอร์ ไพล็อต ชิปปิ้ง จำกัด
22. บริษัท ทอร์ จัสมิน ชิปปิ้ง จำกัด
23. บริษัท ทอร์ กัปตัน ชิปปิ้ง จำกัด
24. บริษัท ทอร์ แชมเปี้ยน ชิปปิ้ง จำกัด
25. บริษัท ทอร์ โลตัส ชิปปิ้ง จำกัด
26. บริษัท ทอร์ เทรดเดอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
27. บริษัท ทอร์ แทรเวลเลอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
28. บริษัท ทอร์ เวนเจอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
29. บริษัท ทอร์ นอติก้า ชิปปิ้ง จำกัด
30. บริษัท ทอร์ คอนฟิเดนซ์ ชิปปิ้ง จำกัด
31. บริษัท ทอร์ การ์เดียน ชิปปิ้ง จำกัด
32. บริษัท ทอร์ ไทรอัมพ์ ชิปปิ้ง จำกัด
33. บริษัท ทอร์ เน็กซัส ชิปปิ้ง จำกัด
34. บริษัท ทอร์ เนปจูน ชิปปิ้ง จำกัด
35. บริษัท ทอร์ ทริบิวท์ ชิปปิ้ง จำกัด
36. บริษัท ทอร์ จูปิเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด

รายชื่อ	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)	บริษัทย่อย (กลุ่มธุรกิจเดินเรือ)															
		37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
1. ม.ร.ว. จันทรแรมศิริโชค จันทรทัต	X																
2. ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	
3. นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม	/																
4. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	/																
5. นายบียอร์น ออสตรอม	/																
6. นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ	/																
7. ดร. ศิริ การเจริญดี	/																
8. นางปรารถนา มโนมัยพิบูลย์	/																
9. นายแลนซ์ คาร์ล เดพิว	/																
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์ี่ย์	/																
11. นายอันส์เนอร์ส ซูเดอร์เกร็น	/														/	/	/

หมายเหตุ / = กรรมการ X = ประธานกรรมการ

37. บริษัท ทอร์ อลายอันซ์ ชิปปิ้ง จำกัด
38. บริษัท ทอร์ นอติลุส ชิปปิ้ง จำกัด
39. บริษัท ทอร์ วิน ชิปปิ้ง จำกัด
40. บริษัท ทอร์ เวฟ ชิปปิ้ง จำกัด
41. บริษัท ทอร์ ไดนามิค ชิปปิ้ง จำกัด
42. บริษัท ทอร์ เอนเตอร์ไพรส์ ชิปปิ้ง จำกัด
43. บริษัท ทอร์ ฮาร์โมนี่ ชิปปิ้ง จำกัด
44. บริษัท ทอร์ เนคตาร์ ชิปปิ้ง จำกัด
45. บริษัท ทอร์ เนรัส ชิปปิ้ง จำกัด
46. บริษัท ทอร์ อินทิกริตี้ ชิปปิ้ง จำกัด
47. บริษัท ทอร์ ทรานสิท ชิปปิ้ง จำกัด
48. บริษัท ทอร์ เอนเดฟเวอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
49. บริษัท ทอร์ เอนเนอร์ยี ชิปปิ้ง จำกัด
50. บริษัท โทรีเซน ชาเตอร์ริ่ง (เอชเค) จำกัด
51. บริษัท โทรีเซน ชิปปิ้ง สิงคโปร์ พีทีอี ลิมิเต็ด
52. บริษัท โทรีเซน ชิปปิ้ง เยอรมัน จีเอ็มบีเอช

รายชื่อ	บริษัทโทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)	บริษัทย่อย (กลุ่มธุรกิจบริการ)										บริษัทร่วม		กิจการร่วมค้า
		1	2	3	1	5	6	7	8	9	10	1	2	1
1. ม.ร.ว. จันทรแรมศิริโชค จันทรทัต	X													
2. ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต	/	/	/	/	/	/	/	/	X	/	/	/		/
3. นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม	/													
4. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	/													
5. นายบียอร์น ออสตรอม	/													
6. นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ	/													
7. ดร. ศิริ การเจริญดี	/													
8. นางปรารถนา มโนมัยพิบูลย์	/													
9. นายแลนซ์ คาร์ล เดพิว	/													
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอรี่ย์	/													
11. นายอันส์เนอร์ส ซูเดอร์เกร็น	/	/		/										

หมายเหตุ / = กรรมการ X = ประธานกรรมการ

<u>บริษัทย่อย (กลุ่มธุรกิจบริการ)</u>

1. บริษัท เฟิร์นเล่ย์ (ประเทศไทย) จำกัด
2. บริษัท ไอเอสเอส โทรีเซน เอเยนต์ซีส์ จำกัด
3. บริษัท โทรีเซน ชาเตอร์ริ่ง (พีทีอี) จำกัด
4. บริษัท ที.เอส.ซี. มาริไทม์ จำกัด
5. บริษัท ชิดลม ขนส่งและบริการ จำกัด
6. บริษัท ชิดลม มารีน เซอร์วิสเซส แอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด
7. บริษัท ไทยพีแอนด์ไอ เซอร์วิสเซส อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
8. บริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน)
9. บริษัท เอเซีย โค้ทติ้ง เซอร์วิสเซส จำกัด
10. บริษัท จีเอซี โทรีเซน โลจิสติกส์ จำกัด

<u>บริษัทร่วม</u>

1. บริษัท กัลฟ เอเจนซี่ คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด
2. ชาร์จา พอร์ต เซอร์วิสเซส แอลแอลซี

<u>กิจการร่วมค้า</u>

1. โทรีเซน (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 รวมทั้งมีสอบทานการปฏิบัติของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการปฏิบัติงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า งบการเงินประจำปี 2550 ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหาร และผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ได้ตรวจสอบแล้ว ได้แสดงฐานะการเงินและ ผลการดำเนินงานโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

(ม.ร.ว. จันทรแรมศิริโชค จันทรทัต) (ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต)
ประธานกรรมการ กรรมการผู้จัดการ

2. รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบทุกท่านเป็นกรรมการบริษัท ซึ่งกรรมการตรวจสอบทุกท่านมีคุณสมบัติตามข้อกำหนดเรื่องความเป็นอิสระที่กำหนดโดยคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย นาย บียอร์น ออสตรอม (ประธานกรรมการตรวจสอบ) ดร. ศิริ การเจริญดี และนางปรารถนา มโนมัยพิบูลย์

คณะกรรมการตรวจสอบช่วยสนับสนุนให้คณะกรรมการบริษัทสามารถปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบได้เป็นผลสำเร็จ โดยการช่วยกำกับดูแลในเรื่องดังต่อไปนี้

1. ความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลทางการเงิน
2. การปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ
3. คุณสมบัติและความเป็นอิสระของผู้ตรวจสอบบัญชี
4. ผลการปฏิบัติงานของฝ่ายตรวจสอบภายในและผู้ตรวจสอบบัญชีภายนอก

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบยังติดตามและสนับสนุนให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยเสริมสร้างให้เกิดการรับรู้และให้คำแนะนำแก่ฝ่ายบริหารเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการควบคุมภายใน

เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบมีบทบาทและความรับผิดชอบหลักดังนี้

- การรายงานทางการเงิน

  คณะกรรมการตรวจสอบจะสอบทานงบการเงินระหว่างกาลและงบการเงินประจำปีเพื่อให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการบริษัทในการอนุมัติงบการเงินดังกล่าว ทั้งนี้ ในการสอบทานงบการเงิน คณะกรรมการตรวจสอบจะสอบทานโดยให้ความสำคัญในประเด็นที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีและขั้นตอนการปฏิบัติงาน การตัดสินใจในเรื่องหลักๆ ที่สำคัญและมีความเสี่ยง รายการปรับปรุงทางบัญชีของผู้ตรวจสอบบัญชีที่มีสาระสำคัญ สมมติฐานเกี่ยวกับการดำเนินกิจการอย่างต่อเนื่อง การปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีรวมถึงกฎและระเบียบของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

- การตรวจสอบบัญชี

  คณะกรรมการตรวจสอบจะหารือกับผู้ตรวจสอบบัญชีภายนอกเกี่ยวกับแผนการตรวจสอบ รายงานการตรวจสอบงบการเงินประจำปี สอบทานหนังสือแจ้งถึงฝ่ายบริหารและผลการตอบกลับของฝ่ายบริหาร รวมถึงสอบทานวัตถุประสงค์ในการตรวจสอบและความเป็นอิสระของผู้ตรวจสอบบัญชีจากฝ่ายบริหารและบริษัทฯ นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบยังเป็นผู้พิจารณาและให้คำแนะนำ

แก่คณะกรรมการบริษัทในการคัดเลือกและแต่งตั้งผู้ตรวจสอบบัญชี รวมถึงการพิจารณาค่าสอบบัญชีด้วย

- การตรวจสอบภายใน
  คณะกรรมการตรวจสอบจะสอบทานขอบเขตการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน แนวการตรวจสอบและประเด็นที่มีสาระสำคัญที่ตรวจพบในระหว่างปี รวมถึงการตอบสนองต่อประเด็นที่ตรวจพบของฝ่ายบริหาร เพื่อความเชื่อมั่นต่อความเพียงพอของการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน

- การบริหารความเสี่ยง
  คณะกรรมการตรวจสอบจะสอบทานถึงประสิทธิภาพของการควบคุมที่มีสาระสำคัญ ซึ่งประกอบด้วย การควบคุมด้านการเงิน การกำกับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ และการบริหารความเสี่ยง เพื่อรักษาผลประโยชน์จากการลงทุนของผู้ถือหุ้น และทรัพย์สินของบริษัทฯ

- รายการค้าระหว่างบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน
  คณะกรรมการตรวจสอบจะสอบทานรายการค้าระหว่างบุคคลที่เกี่ยวข้องกันเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

ในระหว่างรอบปีบัญชี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมรวมทั้งสิ้น 10 ครั้ง เพื่อสอบทานระบบบัญชี และระบบการควบคุมภายใน ตลอดจนรายงานทางการเงินทั้งรายไตรมาสและประจำปีก่อนนำเสนอสู่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และเผยแพร่สู่สาธารณชน โดยการสอบทานประเด็นต่างๆ คณะกรรมการตรวจสอบได้กระทำโดยอิสระ และได้ร่วมหารือและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้ตรวจสอบบัญชี ผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง และผู้ตรวจสอบภายใน นอกจากนี้รายงานการประชุมทั้งหมดของคณะกรรมการตรวจสอบได้ถูกนำเสนอให้แก่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเป็นรายไตรมาสเพื่อรับทราบข้อมูลและพิจารณา

โดยสรุปคณะกรรมการตรวจสอบพิจารณาแล้วมีความเห็นว่า การดำเนินงานของบริษัทฯในปีที่ผ่านมา มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสม รายงานข้อมูลทางการเงินจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป และได้ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่โดยอิสระ และมีสิทธิและดุลพินิจเต็มที่ในการเชิญกรรมการหรือเจ้าหน้าที่บริหารเข้าร่วมประชุม รวมถึงไม่มีข้อจำกัดในการเข้าถึงข้อมูล

สำหรับงบการเงินประจำปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 คณะกรรมการตรวจสอบได้เสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ให้พิจารณาแต่งตั้งบริษัท ไพร้ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ เอบีเอเอส จำกัด เป็นผู้ตรวจสอบบัญชีของบริษัทฯ ต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา เนื่องจากบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียงและมีมาตรฐานการตรวจสอบเป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวาง การแต่งตั้งผู้ตรวจสอบบัญชีจะได้นำเสนอต่อที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปีของผู้ถือหุ้นที่จะมีขึ้นในเดือนมกราคม 2551 เพื่อให้ความเห็นชอบต่อไป

(นาย บียอร์น ออสตรอม)

ประธานกรรมการตรวจสอบ