

รายงานประจำปี 2551



TTA

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน)

จริยธรรมทางธุรกิจของบริษัทฯ

- ความยุติธรรม
- ความเป็นมืออาชีพ
- การทำงานเชิงรุก
- วินัยและการปฏิบัติตามกฎระเบียบ

สารบัญ

จุดเด่นทางการเงิน	7
สารสนเทศจากประธานกรรมการ	9
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ	14
คณะกรรมการ	16
คณะผู้บริหาร	21
ลักษณะการประกอบธุรกิจ	25
ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน	53
นโยบายว่าด้วยการรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ	77
คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ	82
รายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของคณะกรรมการ	96
ต่อรายการทางการเงิน	
งบการเงินรวมและงบการเงินของบริษัทฯ	97
โครงสร้างรายได้	163
ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี	163
ปัจจัยความเสี่ยง	164
การถือครองหุ้นโดยคณะกรรมการและผู้บริหาร	175
ผู้ถือหุ้นและนโยบายการจ่ายเงินปันผล	176
รายงานว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการ	177
การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน	197
รายการระหว่างกัน	197
การลงทุนในบริษัทต่างๆ	198
ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัทฯ	203

สารบัญตาราง / แผนภูมิ

ตาราง

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

ตาราง 1	กลุ่มธุรกิจของบริษัทไทรเซ็น	25
ตาราง 2	คุณลักษณะของเรือแต่ละประเภท	33
ตาราง 3	โครงสร้างกองเรือไทรเซ็น	34
ตาราง 4	รายชื่อกองเรือไทรเซ็น	34
ตาราง 5	สถิติการให้บริการในการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง	37
ตาราง 6	ประเภทของการเช่าเหมาเรือ	38
ตาราง 7	คู่แข่งหลักในการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง	40
ตาราง 8	บริษัทย่อยที่สำคัญของเมอร์เมด	41
ตาราง 9	รายชื่อกองเรือชุดเจาะ	42
ตาราง 10	ตลาดเรือชุดเจาะ	43
ตาราง 11	รายชื่อกองเรือที่ให้บริการนอกชายฝั่ง	44

ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

ตาราง 12	ปริมาณการค้าทางทะเลของโลกปี 2543 และ 2550	53
ตาราง 13	อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ปี 2545 ถึง 2550	54
ตาราง 14	ปริมาณการค้าสินค้าแห้งเทกองทางทะเลตั้งแต่ปี 2545 ถึง 2550	55
ตาราง 15	อุปสงค์ของสินค้าแห้งเทกอง ปี 2545 ถึง 2550	56
ตาราง 16	การผลิตเหล็กดิบของโลก	56
ตาราง 17	กองเรือบรรทุกสินค้าแห้งแบบเทกอง เดือนตุลาคม 2551	59
ตาราง 18	การสั่งซื้อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองที่สั่งต่อใหม่ เดือนตุลาคม 2551	60
ตาราง 19	เรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง-อัตราค่าเช่าเรือเหมาลำระยะเวลา 1 ปี	61
ตาราง 20	กองเรือชุดเจาะเคลื่อนที่ได้นอกชายฝั่งทะเล ณ ตุลาคม 2551	69
ตาราง 21	กองเรือชุดเจาะแบบ Tender ทั่วโลก	71
ตาราง 22	ส่วนแบ่งกำไรสุทธิจากกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ	74

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ

ตาราง 23	ตารางแสดงผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจหลัก	84
ตาราง 24	วันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง	84
ตาราง 25	อัตราค่าเช่าเรือต่อวันตามรูปแบบการให้บริการ (กองเรือไทรเซ็นเท่านั้น)	85
ตาราง 26	อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ	86
ตาราง 27	ปริมาณสินค้าตามประเภทของการให้บริการ	86
ตาราง 28	วันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของกองเรือให้บริการนอกชายฝั่ง	87
ตาราง 29	อัตราการใช้ประโยชน์ของกองเรือให้บริการนอกชายฝั่ง	88
ตาราง 30	วันเดินเรือชุดเจาะในรอบปีปฏิทินของกองเรือชุดเจาะ	88
ตาราง 31	อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือของกองเรือชุดเจาะ	89
ตาราง 32	เงินทุนทั้งหมดของบริษัทฯ	91
ตาราง 33	สรุปรายการกระแสเงินสด	91
ตาราง 34	เรือที่อายุครบ 25 ปี	93
ตาราง 35	ยอดเงินกู้ ภาวะผูกพัน และอัตราดอกเบี้ยจ่ายสูงสุด	94

การถือครองหุ้นโดยคณะกรรมการและผู้บริหาร

ตาราง 36	การถือครองหุ้นโดยคณะกรรมการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551	175
ตาราง 37	การถือครองหุ้นโดยผู้บริหาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2551	175

ผู้ถือหุ้นและนโยบายการจ่ายเงินปันผล

ตาราง 38	ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ณ วันที่ 30 พฤษภาคม 2551 (วันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งสุดท้าย)	176
----------	--	-----

รายงานว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการ

ตาราง 39	รายนามคณะกรรมการ	183
ตาราง 40	รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการในปี 2551	192
ตาราง 41	ค่าตอบแทนและเงินรางวัลประจำปี (โบนัส) คณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย	194

แผนภูมิ

สารสนเทศจากประธานกรรมการ

แผนภูมิ 1	รายได้ ผลกำไร กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน และสินทรัพย์ของบริษัทฯ (2549-2551)	9
แผนภูมิ 2	ดัชนีค่าระวางเรือบดตด (2547-2551)	10
แผนภูมิ 3	ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองที่สั่งต่อใหม่	11

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

แผนภูมิ 4	โครงสร้างกลุ่มบริษัทไทรเซ็น	27
แผนภูมิ 5	จำนวนเรือและระวางบรรทุกรวมในแต่ละปี	32
แผนภูมิ 6	สินค้าที่ขนส่งจำแนกตามประเภทของสินค้า	33
แผนภูมิ 7	การให้บริการของกองเรือไทรเซ็นจำแนกตามวันเดินเรือ	36
แผนภูมิ 8	สัดส่วนการถือครองเรือประเภทบรรทุกสินค้าทั่วไปและเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง (15,000-50,000 เดทเวทตัน)	39
แผนภูมิ 9	ลูกค้าจำแนกตามรายรับ	40

ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

แผนภูมิ 10	การพัฒนาของการค้าสินค้าแห้งเทกอง	54
แผนภูมิ 11	อุปสงค์ของสินค้าแห้งเทกอง	55
แผนภูมิ 12	การผลิตเหล็กของโลกและส่วนแบ่งทางการตลาดของจีน	57
แผนภูมิ 13	การนำเข้าแร่เหล็กของจีน	57
แผนภูมิ 14	การสั่งซื้อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองที่สั่งต่อใหม่ เดือนตุลาคม 2551	60
แผนภูมิ 15	อัตราค่าเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา 1 ปี	61
แผนภูมิ 16	ราคาของเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองสั่งต่อใหม่ ปี 2543 ถึง 2551	62
แผนภูมิ 17	ราคาของเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองมือสอง ปี 2543 ถึง 2551	63
แผนภูมิ 18	ราคาน้ำมันในอดีต	65
แผนภูมิ 19	ราคาก๊าซธรรมชาติในอดีต	65
แผนภูมิ 20	การผลิตและการบริโภคน้ำมัน (พ.ศ. 2523-2550)	66
แผนภูมิ 21	การผลิตและการบริโภคก๊าซธรรมชาติ (พ.ศ. 2523-2550)	66
แผนภูมิ 22	การใช้จ่ายในการสำรวจและการผลิตและราคาน้ำมัน	67
แผนภูมิ 23	อุปสงค์และอุปทานทั่วโลกของเรือชุดเจาะแบบ Semisubmersibles, Jack-Ups, Drillships	70
แผนภูมิ 24	อัตราค่าเช่าเรือชุดเจาะแบบ Jack-Ups ในอดีต	70
แผนภูมิ 25	อัตราค่าเช่าต่อวันของเรือชุดเจาะแบบ Tender	72



ความยุติธรรม

บริษัทฯ เชื่อในความยุติธรรมต่อคู่สัญญาทุกราย
ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ และหลีกเลี่ยง
การปฏิบัติต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งดีกว่าบุคคลอื่น
หรือสถานการณ์ที่จะนำไปสู่การขัดแย้งทางผลประโยชน์

- 2469 ไทรีเซน แอนด์ โค ลิมิเตด (ฮ่องกง) ตั้งสำนักงานสาขาในประเทศไทย เพื่อดำเนินธุรกิจในด้านตัวแทนเรือ และนายหน้าเช่าเหมาเรือ
- 2529 เพื่อเป็นการแยกธุรกิจที่ไม่ใช่การเดินเรือทะเล อาทิ ตัวแทนเรือและนายหน้าเช่าเหมาเรือออกจากธุรกิจเดินเรือทะเลของบริษัท ไทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด ธุรกิจที่ไม่ใช่การเดินเรือจึงถูกโอนไปยังบริษัท ไทรีเซนไทย ออฟชอร์ จำกัด ซึ่งตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 16 เมษายน 2526 และต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2529
- 2536 ก่อนการแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด ได้วางนโยบายให้บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในทุกบริษัทในเครือไทรีเซนที่จะจัดตั้งขึ้นใหม่
- ช่วงที่เริ่มมีการขยายกองเรือ มีการวางนโยบายใหม่ให้บริษัทย่อยที่ประกอบธุรกิจเดินเรือแต่ละบริษัทเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ นอกจากนี้ บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด จะเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในบริษัทย่อยที่ประกอบธุรกิจเดินเรือที่จัดตั้งขึ้นใหม่ทุกบริษัท
- 2537 บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด ได้แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด
- 2538 หุ้นสามัญของบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ได้รับการอนุมัติให้เป็นหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนและซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- 2546 ขยายกองเรือของบริษัทฯ จาก 25 ลำ เป็น 33 ลำ เนื่องจากอัตราค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้นมาก บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ได้เปลี่ยนแปลงมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ของหุ้นสามัญ จากเดิมหุ้นละ 10 บาท เป็นหุ้นละ 1 บาท
- 2548 บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ได้รับรางวัล Best Performance Award ในกลุ่มอุตสาหกรรมธุรกิจบริการจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- 2549 บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) เน้นการกระจายธุรกิจให้มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น โดยลงทุนเพิ่มในบริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด เป็นร้อยละ 74.01 ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 เพื่อรองรับการขยายตัวอย่างรวดเร็วในด้านอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่ง
- บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ติดอันดับ 1 ใน 200 บริษัทจดทะเบียนที่ดีที่สุดในเอเชีย ซึ่งมีรายได้ใกล้ 1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยนิตยสาร Forbes Asia
- 2550 บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ได้ออกหุ้นกู้แปลงสภาพจำนวน 169.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อนำมาใช้ในการแผนและการขยายและปรับปรุงกองเรือของบริษัทฯ
- บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ได้มีการสั่งต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สองใหม่จำนวน 5 ลำ ขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ย 53,000 เดทเวทตันซึ่งจะได้รับมอบเรือในปี 2552 และ 2554
- เมอร์เมดได้จัดหาเงินทุนจำนวน 246 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ จากการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่ประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรกและจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยสิงคโปร์ นอกจากนี้ ยังได้มีการสั่งต่อเรือขุดเจาะใหม่เพิ่มจำนวน 1 ลำ และเรือสนับสนุนงานเทคนิคได้นำใหม่จำนวน 1 ลำ ซึ่งจะได้รับมอบเรือในปี 2552 เมอร์เมดร่วมลงทุนทางอ้อมร้อยละ 22.5 ใน บริษัท อัลลายด์ มารีเนอ แอนด์ อควิพเม้นท์ เอสดีเอ็น บีเอสดี และร่วมลงทุนกับ บริษัท เคนซาน่า บีโรเลียม เบอร์แอด เพื่อจัดตั้งบริษัทใหม่สำหรับการตลาดและบริหารเรือขุดเจาะในประเทศมาเลเซีย
- 2551 บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ขยายการลงทุนสู่ประเทศอินโดนีเซีย โดยได้ลงทุนร้อยละ 49 ใน PT Perusahaan Pelayaran Equinox (“Equinox”) ปัจจุบัน Equinox เป็นเจ้าของและบริหารเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง 1 ลำ
- บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการซื้อคืนพร้อมทั้งยกเลิกหุ้นกู้แปลงสภาพบางส่วนคิดเป็นจำนวนเงินต้นจำนวน 39 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาของจำนวนเงินต้นคงค้างภายใต้หุ้นกู้แปลงสภาพ หรือคิดเป็นจำนวนร้อยละ 22.97 ของจำนวนทั้งหมด
- บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ได้รับรางวัล Thailand's Best-Managed Medium-Cap Corporation จากนิตยสาร Asiamoney
- กองเรือไทรีเซน ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 ที่กลุ่มบริษัทไทรีเซนเป็นเจ้าของ มีทั้งหมด 44 ลำ เป็นเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปและเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สองเรือสำหรับให้บริการนอกชายฝั่งจำนวน 7 ลำ และมีเรือขุดเจาะอีก 2 ลำ นอกจากนี้ ยังมีเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สองอีกเป็นจำนวนประมาณ 20 ลำ และเรือบริการนอกชายฝั่งอีก 2 ลำ ที่กลุ่มบริษัทไทรีเซนได้เข้ามาเสริมเพิ่มเติมเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

รอบบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน

2551	2550	2549
------	------	------

(หน่วย : ล้านบาท ยกเว้น หุ้น / ข้อมูลต่อหุ้นและอัตราส่วนทางการเงิน)

งบกำไรขาดทุน :

รายได้จากการเดินเรือ	28,453.61	15,865.29	12,820.99
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	(15,076.15)	(6,760.65)	(5,344.15)
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล - ส่วนของเจ้าของเรือ	(2,798.01)	(2,519.71)	(2,823.09)
รายได้จากธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	5,258.48	4,025.55	2,752.82
ค่าใช้จ่ายจากธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	(3,562.39)	(2,713.75)	(1,566.28)
รายได้จากธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือและอื่นๆ	1,155.14	623.10	666.59
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	(2,050.62)	(1,850.02)	(1,631.96)
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายการบริหาร	(1,893.52)	(1,605.94)	(1,098.63)
ดอกเบี้ยจ่าย	(535.68)	(665.47)	(701.08)
ดอกเบี้ยรับ	204.71	71.90	74.50
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากการลงทุนในบริษัทร่วม	74.21	9.39	(3.16)
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	236.32	723.36	742.09
กำไรสุทธิ	8,776.44	4,961.95	3,502.44

ข้อมูลต่อหุ้น :

กำไรสุทธิ-ขั้นพื้นฐาน	13.63	7.71	5.44
เงินปันผลที่จ่ายเป็นเงินสด	2.25	1.65	1.35
มูลค่าทางบัญชี	45.39	24.88	18.68

งบดุล (ณ วันสิ้นรอบบัญชี) :

เงินสดและมูลค่าหลักทรัพ์ในความต้องการของตลาด	11,990.56	4,045.76	1,618.20
เรือเดินทะเลและอุปกรณ์สุทธิ	13,631.94	14,933.13	15,426.04
รวมสินทรัพย์	42,143.11	28,143.96	23,140.39
หนี้สินรวม	12,928.02	12,126.89	11,117.33
ทุนเรือนหุ้น (บาท)	643,684,422	643,684,422	643,684,422
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	29,215.10	16,017.08	12,023.06

ข้อมูลทางการเงินอื่นๆ :

กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานสุทธิ	11,340.02	6,861.40	4,206.52
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุนสุทธิ	(6,281.04)	(4,366.27)	(1,869.91)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมในจัดหาเงินสุทธิ	2,612.65	(99.07)	(2,860.64)
ค่าใช้จ่ายฝ่ายทุน :			
ยอดการซื้อเรือเดินทะเลและอุปกรณ์ทั้งหมด	3,756.58	3,807.81	935.79

อัตราส่วนทางการเงิน :

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (%)	38.81	35.39	33.09
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม (%)	24.97	19.35	16.44
อัตรากำไรสุทธิต่อรายได้รวม (%)	24.97	24.09	21.47
ยอดหนี้สินทั้งหมดต่อทุนของบริษัทฯ	0.22	0.36	0.43
ยอดหนี้สินสุทธิต่อทุนสุทธิ	(0.16)	0.24	0.38



ปี 2551 ปีแห่งการมุ่งเน้นในการปฏิบัติทางธุรกิจ

บริษัท ไทยแอร์ไลน์ไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการแปรไปสู่การเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจในการถือหุ้น (investment holding company) โดยลงทุนในธุรกิจขนส่ง พลังงาน และโครงสร้างพื้นฐาน (infrastructure) ในการขยายกิจการและผลกำไรนี้ บริษัทฯ ได้ใช้ความเชี่ยวชาญทั้งหลายในเชิงการค้า เทคนิค และการเงินของเรา มาสืบสานการลงทุนและโครงการใหม่ๆ อย่างต่อเนื่อง ซึ่งในระยะยาวแล้วจะสร้างผลตอบแทนที่ดีขึ้นให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยบริษัทฯ จะทำหน้าที่เป็นผู้ริเริ่มโครงการและบริหารทรัพย์สินที่ได้ทำการลงทุนไว้

ในการรองรับกลยุทธ์นี้ บริษัทฯ ได้จัดแบ่งธุรกิจออกเป็นหมู่บริษัทลูกหรือบริษัทย่อยเป็นรายๆ ไป เมื่อใดก็ตามที่บริษัทเหล่านี้สามารถขยายตัวจนยืนหยัดได้ด้วยตนเองแล้ว ก็จะสามารถรับผิดชอบบุคลากรของตนเอง รวมทั้งการลงทุน และตัดสินใจทางการเงินด้วยตนเองได้ ส่วนบริษัทฯ ก็จะช่วยจัดหาเงินทุนในราคาที่เหมาะสมเพื่อมารองรับการขยายตัวของบริษัทเหล่านั้นให้เป็นไปตามแผนงาน

ด้วยกลยุทธ์นี้ในปัจจุบัน บริษัทฯ จึงเป็นหนึ่งในบริษัทชั้นนำ ซึ่งประกอบธุรกิจเกี่ยวกับเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง และธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในภูมิภาคเอเชียและตะวันออกกลาง บริษัทฯ เป็นเจ้าและมิกองเรือซึ่งประกอบด้วยเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจำนวน 44 ลำ เรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ 7 ลำ และเรือขุดเจาะ 2 ลำ พร้อมให้บริการลูกค้ามากกว่า 700 ราย นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังเช่าเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองแบบเหมาลำอีกประมาณ 20 ลำ และเรือสนับสนุนงานบริการนอกชายฝั่งอีก 2 ลำ เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า



เจ.อรรถวุฒิ

ม.ร.ว. จันทรแถมศิริโชค จันทรทัต

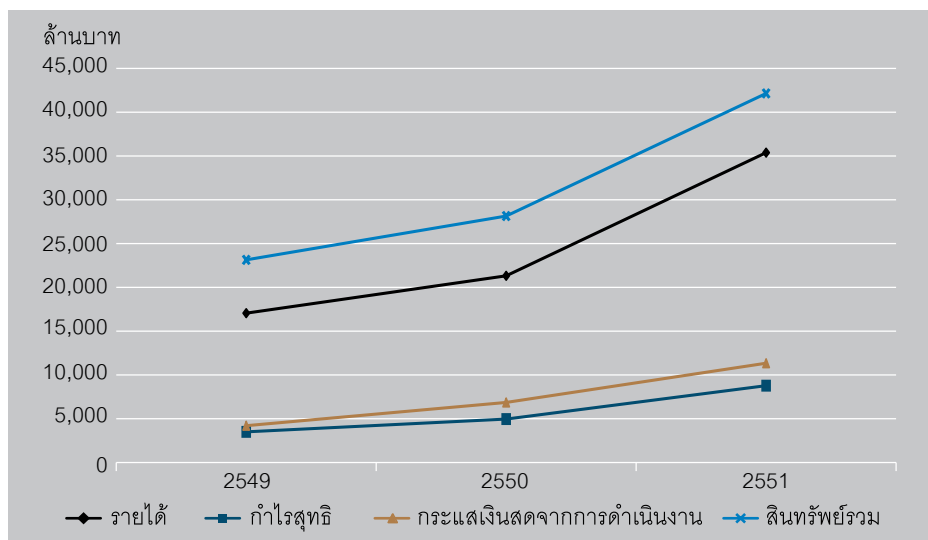
บริษัทฯ มีผลประกอบการสูงที่สุด

เป็นประวัติการณ์

โดยมีผลกำไรสุทธิ 8,776.4 ล้านบาท

ในรอบปีบัญชี 2551 บริษัทฯ มีความภูมิใจที่จะแจ้งให้ผู้ถือหุ้นรับทราบว่า บริษัทฯ มีผลประกอบการสูงที่สุดเป็นประวัติการณ์ โดยมีได้ลงทุนมากนัก บริษัทฯ มีรายได้รวม 35,382 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิ 8,776.4 ล้านบาท เป็นกำไรสุทธิต่อหุ้น 13.6 บาท สินทรัพย์รวมของบริษัทฯ มีจำนวน 42,143 ล้านบาท ซึ่งสะท้อนให้เห็นอัตราการเติบโตแบบสะสม (Compound Annual Growth Rate) คิดเป็นร้อยละ 29.3 นับจากปี 2548

แผนภูมิ 1 : รายรับ ผลกำไร กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน และสินทรัพย์รวมของบริษัท (ปี 2549 - 2551)



แหล่งที่มา TTA

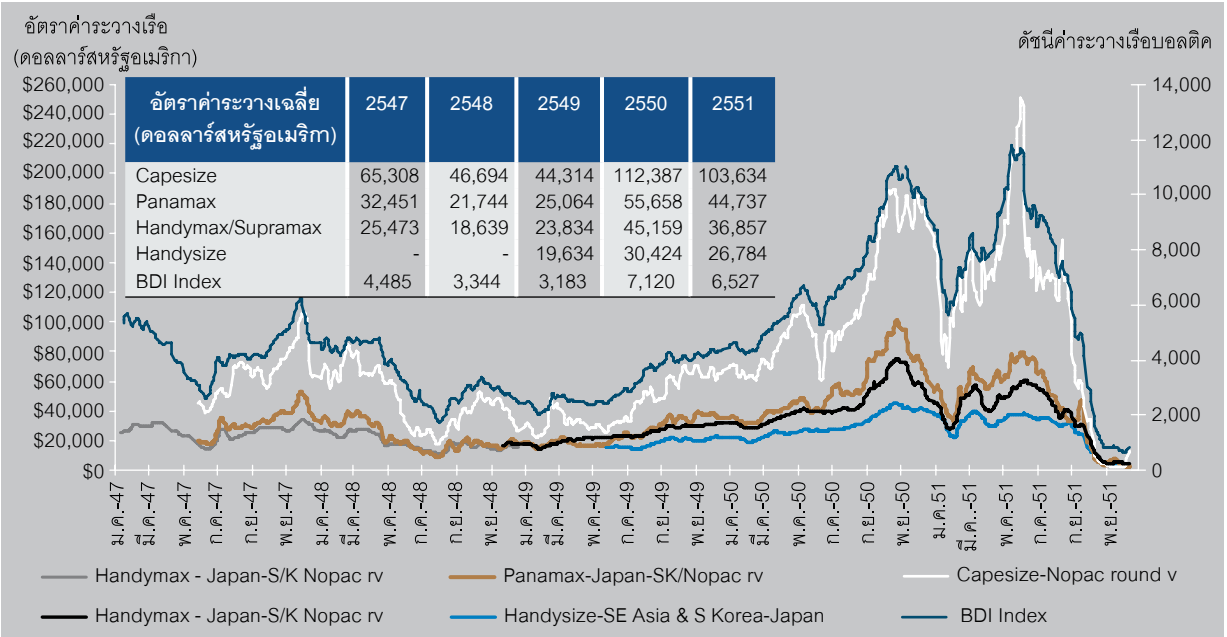
จากการคาดการณ์ว่า สภาพการดำเนินธุรกิจจะเกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้นมากหลังจากที่เกิดวิกฤติการณ์ sub-prime ซึ่งได้เกิดขึ้นเมื่อปี 2550 บริษัทฯ จึงได้เน้นกิจกรรมที่เสริมคุณภาพการดำเนินงาน และการลงทุนในสินทรัพย์ หรือกิจการซึ่งใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนที่ไม่มาก และได้รับสัญญาการว่าจ้างจากลูกค้าในโครงการใหม่ๆ ในธุรกิจหลักๆ ของเรา การที่บริษัท เมอร์เมต มาร์ไทม์ จำกัด (มหาชน) (“เมอร์เมต”) ได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สิงคโปร์ในเดือนตุลาคม 2550 ทำให้บริษัทฯ สามารถขยายธุรกิจการให้บริการนอกชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ในช่วงปีที่ผ่านมา กองเรือของบริษัทฯ ก็ได้มีการขยายตัวทั้งจากการขยายกองเรือตามแบบแผนที่มี และการไปร่วมลงทุนในบริษัทอื่นๆ โดยเมอร์เมตได้เข้าไปถือหุ้นในบริษัท อัลลาร์ด มาร์ีน แอนด์ อีควิปเมนต์ เอสดีเอ็น บีเอสดี (“AME”) เป็นจำนวนร้อยละ 22.5 ซึ่งเป็นบริษัทที่เป็นเจ้าของเรือสนับสนุนงานเทคนิคได้นำจำนวน 2 ลำ AME ได้ขายเรือเก่าไป 1 ลำ และในเดือนกรกฎาคม 2551 AME ได้ซื้อเรือที่ส่งต่อใหม่ ชื่อเรือ Allied Conquests ซึ่งเป็นเรือสนับสนุนงานเทคนิคได้นำชนิดอเนกประสงค์ ด้วยการบังคับด้วยรีโมทคอนโทรลจากเรือแม่ ซึ่งเป็นเรือที่มีระบบคงตำแหน่งแบบบังคับทิศทางได้ ส่วนเมอร์เมตก็ได้รับมอบเรือที่ส่งต่อใหม่ ชื่อเรือเมอร์เมต ซอฟเวอร์น ในเดือนมิถุนายน 2551 สำหรับโครงการเรือส่งต่อใหม่ของบริษัทฯ ซึ่งได้ทำไปแล้ว ได้แก่ เรือบรรทุกสินค้าเทกอง 5 ลำ เรือขุดเจาะ 1 ลำ ยานสำรวจได้นำที่ควบคุมโดยใช้รีโมทคอนโทรล 1 ลำ และเรือสนับสนุนงานเทคนิคได้นำชนิดที่ใช้สำหรับการดำน้ำเพื่อการพาณิชย์จำนวน 1 ลำ ก็ยังคงเดินหน้าต่อไปตามแผนการเดิม โดยเรือเหล่านี้ มีกำหนดพร้อมส่งมอบในระหว่างปี 2552 ถึง 2554 ซึ่งการลงทุนเหล่านี้ จะมาเสริมศักยภาพในการที่บริษัทฯ จะตอบสนองความต้องการที่หลากหลายและมากขึ้นของลูกค้า

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองอยู่ในระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองได้รับประโยชน์จากการเพิ่มขึ้นของค่าระวางเรือไปอยู่ในระดับที่มีได้เคยเห็นมาก่อนในประวัติศาสตร์ ดัชนีค่าระวางเรือบอลติคเฉลี่ยในเดือนมกราคม มิถุนายน และกันยายน อยู่ที่ 7,170 จุด 10,245 จุด และ 4,975 จุดตามลำดับ ถึงแม้บริษัทฯ ได้เคยคาดการณ์ว่า ตลาดเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจะมีความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในปี 2551 แต่ด้วยปัจจัยอื่นๆ เช่น อุปสงค์ที่มีมากเกินไปเกินคาด ความแออัดของท่าเรือ และความล่าช้าในการส่งมอบเรือที่ส่งต่อใหม่ ทำให้อุปสงค์สูงกว่าอุปทาน

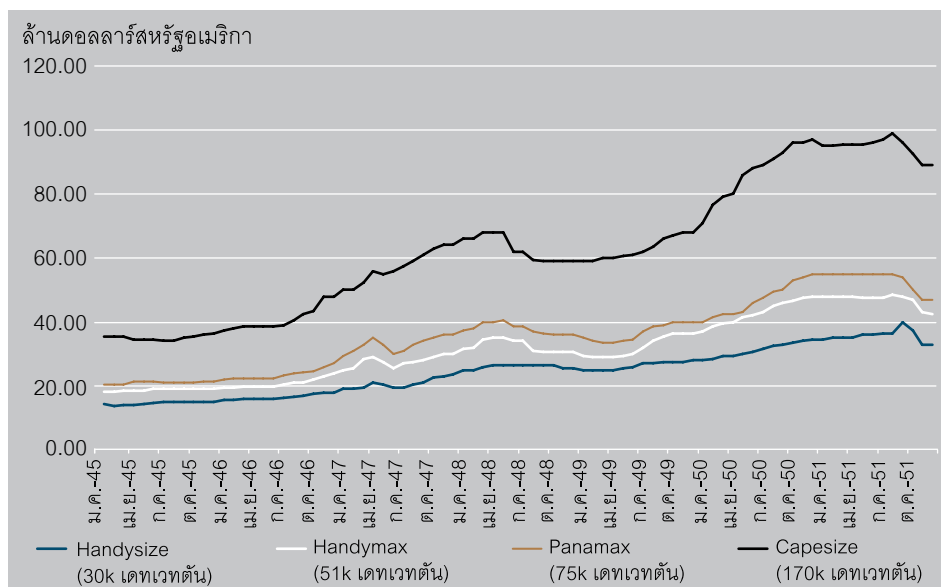
แผนภูมิ 2 : ดัชนีค่าระวางเรือบอลติค (ปี 2547 – ปี 2551)



ที่มา : Baltic Exchange Limited

บริษัท ได้ขายเรือเก่า 1 ลำ ได้แก่ เรือทอร์ ไทรอัมพ์ และสั่งต่อเรือใหม่ 5 ลำ ทั้งนี้ บริษัท มิได้ซื้อหรือเซ็นสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ในช่วงที่ราคาเรือพุ่งสูงขึ้น เนื่องจากการซื้อเรือใหม่ในช่วงที่เรือมีราคาสูง จะทำให้บริษัท มิได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนในอัตราที่บริษัท คาดไว้

แผนภูมิ 3 : ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองที่สั่งต่อใหม่



ที่มา : Shipping Review & Outlook (Autumn – 2008, Page 121) & Shipping Intelligence Weekly (Dec, 2008)

จากการที่แนวโน้มต้นทุนของธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจะสูงขึ้นกว่าเดิม บริษัท จึงได้มุ่งพัฒนาประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ทั้งนี้พัฒนาระบบฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์ในขั้นที่หนึ่งได้สำเร็จแล้ว รวมถึงการติดตั้งเซิร์ฟเวอร์บนเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองทุกลำ ในปี 2552 บริษัท หวังที่จะนำระบบบริหารควบคุมข้อมูลมาใช้ และได้ตั้งเป้าหมายผลสำเร็จของงานไว้ ซึ่งระบบฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์ใหม่ที่บริษัท มีอยู่ในขณะนี้จะช่วยสนับสนุนให้เป้าหมายต่างๆ ที่บริษัท กำหนดล่วงหน้าตามที่คาดการณ์ไว้

สิ่งที่น่ากังวลในปี 2552 คือ ภาวะอ่อนตัวของเศรษฐกิจทั่วโลก ซึ่งจะทำให้ตลาดเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองหดตัวตามไปด้วย ในปี 2551 บริษัท ได้เซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า เพื่อขนส่งต่อจากประเทศอินเดียไปประเทศสหรัฐอเมริกา รวมทั้งด้านหินจากประเทศอินโดนีเซียมายังประเทศไทย บริษัท มีสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้าในปี 2552 คิดเป็นจำนวน 3,240 วันเดินเรือ มีการคาดการณ์ว่า ด้วยอุปสงค์จากภูมิภาคเอเชีย โดยเฉพาะจากจีนและอินเดีย จะทำให้ปริมาณสินค้าที่จะขนส่งในปี 2552 กระตุ้นขึ้นได้เล็กน้อย หากแต่ปริมาณจำนวนเรือใหม่ที่จะเข้าสู่ตลาดก็จะทำให้การเติบโตของอุปทานมีมากกว่าอุปสงค์ในปี 2552 และปีถัดไป จากรายงานของเฟรนด์ลี่ มีการประมาณการว่า จะมีระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองสุทธิ 59.886 ล้านเดทเวทตัน ที่จะส่งมอบในปี 2552 ซึ่งเทียบเท่ากับการเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.42 ของกองเรือโลกทั้งหมด ทั้งนี้ระวางเรือที่เพิ่มขึ้นนี้จะถูกลดทอนลงด้วยการขายซากเรือเก่าที่จะปลดระวางเพิ่มขึ้นในอนาคต

ธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง พื้นฐานที่มั่นคง

การเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ของประเทศที่กำลังพัฒนานำไปสู่การเติบโตของความต้องการใช้น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ รวมทั้งการแสวงหาแหล่งพลังงานทดแทนก็มีความสำคัญมากขึ้นปีต่อปี เมอร์เมดได้รับประโยชน์จากการเติบโตนี้ โดยเห็นได้จากการเติบโตของกำไรสุทธิร้อยละ 79.6 เนื่องมาจากผลประกอบการที่แข็งแกร่งของธุรกิจสนับสนุนงานเทคนิคใต้น้ำ (sub-sea engineering group) ซึ่งมีอัตราค่าเช่ารายวันและอัตราการใช้ประโยชน์สูงขึ้นกว่าเดิม แต่ก็ถูกลดทอนลงด้วยผลประกอบการจากกลุ่มธุรกิจชุดเจาะที่ต่ำกว่าคาด สืบเนื่องจากการหยุดดำเนินการชั่วคราวของเรือชุดเจาะในช่วงระยะหนึ่ง ถึงแม้เราจะเห็นรายได้ที่สูงขึ้นในธุรกิจนี้ รายรับก็ยังมีการบันทึกโดยค่าใช้จ่ายที่

สูงขึ้น ไม่ว่าจะเป็นเงินเดือนลูกเรือ ผู้รับเหมา หรือค่าซ่อมเรือที่เข้าอยู่แห้ง ค่าใช้จ่ายเหล่านี้จะยังสูงขึ้นต่อไปอีกในปีหน้า เนื่องจากบุคคลากรและทรัพยากรที่มีจำกัด

เรือขุดเจาะทั้งสองลำของเมอร์เมดได้มีการเซ็นสัญญาระยะกลางกับลูกค้าไว้แล้ว เรือขุดเจาะ KM-1 ซึ่งจะรับมอบในปลายปี 2552 มีสัญญาระยะยาวกับ Petronas Carigali Sdn. Bhd. โดยมีมูลค่าของสัญญาให้บริการ 233 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เรือเมอร์เมด คอมมานเดอร์ ซึ่งเป็นเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำที่มีระบบควบคุมความกดดันและอุปกรณ์สำหรับดำน้ำลึก (saturation and diving services) ที่ติดตั้งระบบยานสำรวจได้นำที่บังคับโดยรีโมทคอนโทรล (ROV) ก็มีสัญญาให้บริการกับบริษัท ซิยูอีแอล จำกัด นอกจากนี้ เมอร์เมด ยังได้เข้าไปถือหุ้นในบริษัท ซีสเคป เซอร์เวย์ส ฟิฟตี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทที่ให้บริการสำรวจธรณีวิทยาได้นำ (hydrographic survey) เพื่อเสริมศักยภาพทางธุรกิจของกลุ่มเมอร์เมด

การก้าวหน้าในเทคโนโลยีใหม่ๆ ทำให้บริษัทขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติสามารถสูบน้ำมันและก๊าซจากบ่อได้มากกว่าเดิมรวมทั้งได้ทำให้มีการขุดเจาะพบแหล่งน้ำมันใหม่ๆ อย่างต่อเนื่องในเขตน้ำลึก ทำให้ความต้องการในการใช้บริการนอกชายฝั่งเพิ่มมากขึ้น ทั้งหมดนี้ แสดงให้เห็นว่ากลยุทธ์ที่บริษัทฯ ได้เลือกนั้นถูกต้องและถูกจังหวะ โดยในปี 2551 กลุ่มเมอร์เมดได้มีส่วนแบ่งกำไรให้แก่บริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 6.3 ของผลกำไรสุทธิรวมของบริษัทฯ

แนวโน้มในอนาคตของธุรกิจบริการนอกชายฝั่งยังคงแข็งแกร่งในปี 2552 ถึงแม้ราคาน้ำมันจะลดลงมามากเมื่อไม่นานมานี้ โดยทั่วไป โครงการการสำรวจและขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติมักจะเป็นกิจกรรมระยะยาวที่มีการวางแผนและมีพันธสัญญาล่วงหน้าหลายปี โครงการที่ได้เดินหน้าไปแล้วก็ยังคงจะเดินหน้าต่อไป หากแต่โครงการใหม่ๆ อาจจะมีการชะลอการลงทุน จนกว่าจะมีแนวโน้มที่ชัดเจนและแน่นอนของราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติมากกว่านี้

ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ การเติบโตที่มั่นคง

กลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ มีการเติบโตของกำไรที่ดีในปี 2551 ทั้งนี้มาจากอุปสงค์ที่มีมากในตลาดระวางเรือ ซึ่งทำให้กลุ่มธุรกิจนี้มีส่วนแบ่งกำไรให้แก่บริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 2.8 ของผลกำไรสุทธิรวมของบริษัทฯ โดยมีบริษัทไทรเซน ชิปปิง เอฟแซดอี และบริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) มีส่วนแบ่งกำไรให้บริษัทฯ สูงที่สุดในกลุ่มนี้

บริษัท ไทรเซน (อินโดไชน่า) เอส.เอ. ซึ่งเป็นบริษัทตัวแทนเรือของเราในประเทศเวียดนาม มีผลประกอบการที่สูงที่สุดเป็นประวัติการณ์ อันเป็นผลมาจากการที่เศรษฐกิจในเวียดนามขยายตัว และจากการที่บริษัท ไทรเซน (อินโดไชน่า) เอส.เอ. เน้นไปให้บริการกับบริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่งมากขึ้น ในปี 2551 เราได้ขายสินทรัพย์ของบริษัท ที.เอส.ซี มาร์ไทม์ จำกัด ซึ่งเป็นธุรกิจซ่อมบำรุงและดูแลเรือเดินทะเลไปให้แก่บริษัท ยูนิไทยชิปยาร์ด แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของโครงการของบริษัทฯ ในการที่จะจัดโครงสร้างการลงทุนของเราให้รัดกุมมากขึ้น

การลงทุนและการบริหารเงินทุน

บริษัทฯ จะยังคงทำหน้าที่เป็นผู้ดูแลรักษาเงินทุนซึ่งผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้ให้ความไว้วางใจต่อบริษัทฯ ในการบริหารจัดการ และยังคงจะรักษาสมดุลระหว่างการขยายกลุ่มบริษัทฯ ด้วยการลงทุนในโครงการใหม่ๆ การเพิ่มความยืดหยุ่นทางการเงินของกลุ่มด้วยการชำระคืนหนี้ และการแบ่งปันผลกำไรคืนให้แก่ผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นสิ่งที่บริษัทฯ คาดหวังที่จะรักษาความสมดุลนี้ต่อไปในภายภาคหน้า

บริษัทฯ ยังคงเดินหน้าต่อไปในการลงทุนในสินทรัพย์หลากหลายประเภท ในรอบปีบัญชี 2551 บริษัทฯ มีการลงทุนในเรือที่ส่งต่อใหม่จำนวนรวม 370 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในขณะที่เดียวกัน บริษัทฯ ยังคงดำเนินตามกลยุทธ์ที่จะลดสัดส่วนเม็ดเงินที่ลงทุนจากเงินสดของบริษัทฯ เมื่อเทียบเท่าเป็นส่วนหนึ่งของรายได้ที่มีเข้ามาในกลุ่ม ในปีที่ผ่านมา กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าเทกองแห้งได้เข้าเหมาเรือเข้ามารวม 7,274 วันเดินเรือ หรือเทียบเท่ากับเรือจำนวน 19.87 ลำ ส่วนเมอร์เมด ได้มีการเช่าเรือเข้ามาอีกสองลำโดยมีระยะเวลาเช่าประมาณ 36 เดือน เมื่อรวมเรือที่เข้ามาเสริมกองเรือกับเรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของ บริษัทฯ คาดว่าจะช่วยให้บริษัทฯ ได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนที่สูงขึ้น

จากความผันผวนของตลาด ทำให้บริษัทฯ มีโอกาสซื้อคืนหุ้นกู้แปลงสภาพคิดเป็นเงินต้นจำนวน 39 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในราคาที่ถูกลงกว่าราคาของบริษัทฯ ออกหุ้นกู้แปลงสภาพเมื่อปีก่อนอย่างเป็นทางการเป็นสาระสำคัญ การซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพคืน ช่วยลดภาระการจ่ายคืนหนี้ และลดผลกระทบจากการลดสัดส่วนการถือหุ้น (dilution) ที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ

กล่าวโดยสรุป ผมขอขอบคุณลูกค้าของบริษัทฯ ที่ให้อำนาจโอกาสให้เราได้สืบสานความสัมพันธ์ใหม่ๆ รวมทั้งได้ให้โอกาสบริษัทฯ ในการให้บริการ เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่เพิ่มขึ้น ความสำเร็จในระยะยาวของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับความสามารถของเราในการที่จะส่งมอบบริการที่น่าเชื่อถือ ไว้วางใจได้ และตอบสนองความต้องการแก่ลูกค้าของเราในธุรกิจพาณิชย์ และการบริการนอกชายฝั่ง ซึ่งจะถือเป็นสิ่งสำคัญในอันดับต้นๆ ที่เราได้ทำมาตลอดและจะยังคงดำเนินต่อไป

ผมขอขอบคุณพนักงานของกลุ่มไทร์เซนทุกท่านที่ทุ่มเทและทำงานหนักเพื่อบริษัทฯ ในปีที่มีกิจกรรมมากที่สุดปีหนึ่ง และท้ายที่สุดนี้ผมขอขอบคุณทุกท่าน ไม่ว่าจะเป็นเพื่อนร่วมงาน หรือผู้ถือหุ้นที่ให้ความสนับสนุนแก่บริษัทฯ มาอย่างต่อเนื่อง

ถึงแม้ปี 2552 อาจจะเป็นปีที่ยากลำบากปีหนึ่ง แต่บริษัทฯ ก็มีความกระตือรือร้นที่จะหาโอกาสใหม่ๆ ในการขยายกิจการต่อไป ด้วยวินัยและการบริหารธุรกิจอย่างระมัดระวัง ทำให้บริษัทฯ มีเงินทุนสำรองเพียงพอที่จะลงทุนเพื่ออนาคตอันยั่งยืนของบริษัทฯ ซึ่งจะทำให้ปี 2552 จะยังคงเป็นปีที่เราได้ต่อยอดธุรกิจจากพื้นฐานที่เราได้สร้างขึ้นมาอย่างแน่นหนาและมั่นคง



ม.ร.ว. จันทรแรมศิริโชค จันทรทัต
ประธานกรรมการ

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบทุกท่านเป็นกรรมการบริษัท ซึ่งกรรมการตรวจสอบทุกท่านมีคุณสมบัติตามข้อกำหนดเรื่องความเป็นอิสระที่กำหนดโดยคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย นายปิยธรณ์ ออสตรอม (ประธานกรรมการตรวจสอบ) ดร. ศิริ การเจริญดี และ นางปรารถนา มงคลกุล

คณะกรรมการตรวจสอบช่วยสนับสนุนให้คณะกรรมการบริษัท สามารถปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบได้เป็นผลสำเร็จ โดยการช่วยกำกับดูแลในเรื่องดังต่อไปนี้

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

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบยังติดตามและสนับสนุนให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยเสริมสร้างให้เกิดการรับรู้และให้คำแนะนำแก่ฝ่ายบริหารเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการควบคุมภายใน

เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบมีบทบาทและความรับผิดชอบหลัก ดังนี้

- การรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบจะสอบทานงบการเงินระหว่างกาลและงบการเงินประจำปีเพื่อให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการบริษัทในการอนุมัติงบการเงินดังกล่าว ทั้งนี้ ในการสอบทานงบการเงิน คณะกรรมการตรวจสอบจะสอบทานโดยให้ความสำคัญในประเด็นที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีและขั้นตอนการปฏิบัติงาน การตัดสินใจในเรื่องหลักๆ ที่สำคัญและมีความเสี่ยง รายการปรับปรุงทางบัญชีของผู้ตรวจสอบบัญชีที่มีสาระสำคัญ สมมติฐานเกี่ยวกับการดำเนินกิจการอย่างต่อเนื่อง การปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีรวมถึงกฎและระเบียบของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

- การตรวจสอบบัญชี

คณะกรรมการตรวจสอบจะหารือกับผู้ตรวจสอบบัญชีภายนอกเกี่ยวกับแผนการตรวจสอบ รายงานการตรวจสอบ งบการเงินประจำปี สอบทานหนังสือแจ้งถึงฝ่ายบริหารและผลการตอบกลับของฝ่ายบริหาร รวมถึงสอบทานวัตถุประสงค์ในการตรวจสอบและความเป็นอิสระของผู้ตรวจสอบบัญชีจากฝ่ายบริหารและบริษัทฯ นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบยังเป็นผู้พิจารณาและให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการบริษัทในการคัดเลือกและแต่งตั้งผู้ตรวจสอบบัญชีรวมถึงการพิจารณาค่าสอบบัญชีด้วย

- การตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบจะสอบทานขอบเขตการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน แนวการตรวจสอบ และประเด็นที่มีสาระสำคัญที่ตรวจพบในระหว่างปี รวมถึงการตอบสนองต่อประเด็นที่ตรวจพบของฝ่ายบริหาร เพื่อความเชื่อมั่นต่อความเพียงพอของการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน

- การบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการตรวจสอบจะสอบทานถึงประสิทธิภาพของการควบคุมที่มีสาระสำคัญ ซึ่งประกอบด้วย การควบคุมด้านการเงิน การกำกับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ และการบริหารความเสี่ยง เพื่อรักษาผลประโยชน์จากการลงทุนของผู้ถือหุ้น และทรัพย์สินของบริษัทฯ

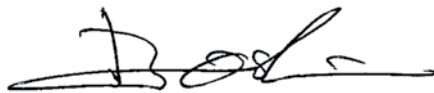
- รายการค้าระหว่างบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน

คณะกรรมการตรวจสอบจะสอบทานรายการค้าระหว่างบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน เพื่อให้มั่นใจว่า บริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

ในระหว่างรอบปีบัญชี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมรวมทั้งสิ้น 12 ครั้ง โดยกรรมการทุกท่านเข้าร่วมการประชุมทุกครั้งเพื่อสอบทานระบบบัญชี และระบบการควบคุมภายใน ตลอดจนรายงานทางการเงินทั้งรายไตรมาสและประจำปีก่อนนำเสนอสู่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และเผยแพร่สู่สาธารณชน โดยการสอบทานประเด็นต่าง ๆ คณะกรรมการตรวจสอบได้กระทำโดยอิสระ และได้ร่วมหารือและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้ตรวจสอบบัญชี ผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง และผู้ตรวจสอบภายใน นอกจากนี้ รายงานการประชุมทั้งหมดของคณะกรรมการตรวจสอบได้ถูกนำเสนอให้แก่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเป็นรายไตรมาสเพื่อรับทราบข้อมูลและพิจารณา

โดยสรุป คณะกรรมการตรวจสอบพิจารณาแล้วมีความเห็นว่า การดำเนินงานของบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสม รายงานข้อมูลทางการเงินจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป และได้ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่โดยอิสระ และมีสิทธิและดุลพินิจเต็มในการเชิญกรรมการหรือเจ้าหน้าที่บริหารเข้าร่วมประชุม รวมถึงไม่มีข้อจำกัดในการเข้าถึงข้อมูล

สำหรับงบการเงินประจำปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2552 คณะกรรมการตรวจสอบได้เสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ให้พิจารณาแต่งตั้งบริษัท ไพรซ์วอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ เอปียูเอส จำกัด เป็นผู้ตรวจสอบบัญชีของบริษัทฯ ต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา เนื่องจากบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียงและมีมาตรฐานการตรวจสอบเป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวาง การแต่งตั้งผู้ตรวจสอบบัญชีจะได้นำเสนอต่อที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปีของผู้ถือหุ้นที่จะมีขึ้นในเดือนมกราคม 2552 เพื่อให้ความเห็นชอบต่อไป



(นาย ปียอร์น ออสตรอม)

ประธานกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการ



1. ม.ร.ว. จันทรมศิริโชค จันทรรัตน์
8. นางใจอึ้งฮอว์น

2. ม.ล. จันทจุฑา จันทรรัตน์
9. นางปารรณนา มงคลกุล

3. นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม



4. ดร. พิชิต นิธิวาสิน

5. นายปิยอร์น ออสตรอม

6. นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ

7. ดร. ศิริ การเจริญดี

10. นายแอนดรูว์ จอห์น แร็ลลีย์

11. นายอัมส์เนอริส ซูเดอร์เกร็น

ม.ร.ว. จันทรมศิริโชค จันทรทัต อายุ 78 ปี
ประธานกรรมการ
สัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 0.18

ม.ร.ว. จันทรมศิริโชค จันทรทัต ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) มาตั้งแต่ปี 2537 และประธานคณะกรรมการตรวจสอบในปี 2544 ถึงปี 2548 ม.ร.ว. จันทรมศิริโชค จันทรทัต มีประสบการณ์การทำงานเป็นรองผู้จัดการใหญ่นาการเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตรในปี 2525 ถึงปี 2528 และเป็นผู้อำนวยการธนาคารออมสิน จำกัด ในปี 2528 ถึงปี 2533 นอกจากนี้ ม.ร.ว. จันทรมศิริโชค จันทรทัต ยังดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ บริษัท ซี.เอส. แคปปิตอล ตั้งแต่ปี 2534 จนถึงปัจจุบัน ม.ร.ว. จันทรมศิริโชค จันทรทัต เคยดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริหารบริษัทหลักทรัพย์พัฒนาสิน จำกัด (มหาชน) ในปี 2533 ถึงปี 2535 และตำแหน่งกรรมการบริษัท สหอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน) ในปี 2535 ถึงปี 2547 และต่อมาได้รับตำแหน่งประธานกรรมการบริษัท สหอุตสาหกรรม น้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน) ในปี 2544 ถึงปี 2545 ม.ร.ว. จันทรมศิริโชค จันทรทัต สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีเศรษฐศาสตร์ (เกียรตินิยม) จาก University of Cambridge ประเทศอังกฤษ

ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต อายุ 42 ปี
กรรมการผู้จัดการ
สัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 0.03

ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต เข้าร่วมงานกับบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2548 ในตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ มีประสบการณ์การทำงานเริ่มที่ธนาคารแห่งอเมริกา ซานฟรานซิสโก (สหรัฐอเมริกา) ฮองกง และกรุงเทพมหานคร ในเดือนพฤษภาคม 2532 ถึงเดือนพฤษภาคม 2537 จากนั้น ในเดือนมิถุนายน 2537 ถึงเดือนมกราคม 2543 ได้ร่วมงานกับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ฝ่ายธุรกิจโครงการในตำแหน่งผู้จัดการฝ่ายอาวุโส และดำรงตำแหน่งผู้จัดการกลุ่มบริษัท เจพี มอร์แกน (ฮ่องกง) ในเดือนกุมภาพันธ์ 2543 ถึงเดือนมีนาคม 2545 และก่อนที่ ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต จะเข้าร่วมงานกับ บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) เคยดำรงตำแหน่งกรรมการบริหารในกลุ่มบริษัท มอร์แกน สแตนเลย์ (สิงคโปร์) ในเดือนเมษายน 2545 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2548 ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทย่อย ในกลุ่มบริษัทไทรีเซนทั้งหมดตั้งแต่เดือนมีนาคม 2548 ถึงปัจจุบัน ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการในบริษัท เมอร์เมต มาร์ทิโม จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2550 ถึงปัจจุบัน และดำรงตำแหน่งกรรมการใน JSSI Holdings, LLC ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2551 ถึงปัจจุบัน ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาโทบริหารธุรกิจ จาก University of California, Berkeley ประเทศสหรัฐอเมริกา ในปี 2532 และปริญญาตรีเศรษฐศาสตร์ (magna cum laude) จาก University of Minnesota ประเทศสหรัฐอเมริกา ในปี 2530 ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต ได้ผ่านการอบรมหลักสูตร DCP Directors Certification Program รุ่น DCP 70/2006 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ในปี 2549

นายสตีเฟน พอร์ดแฮม อายุ 57 ปี
กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการสรรหา
สัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 0.00

นายสตีเฟน พอร์ดแฮม ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) เมื่อเดือนมกราคม 2550 มีประสบการณ์การทำงานเป็น Articled Clerk ที่ Norton Rose Botterell & Roche ลอนดอน ในปี 2517 ถึงปี 2519 ดำรงตำแหน่งเป็น Assistant Solicitor ที่ Baker & McKenzie ฮองกง ตั้งแต่ปี 2519 ถึงปี 2520 และที่ Baker & McKenzie กรุงเทพฯ ในปี 2521 ดำรงตำแหน่ง Assistant Solicitor ที่ Clifford Turner ตั้งแต่ปี 2522 ถึงปี 2526 ดำรงตำแหน่ง Assistant Solicitor ที่ Sinclair Roche & Temperley ลอนดอน และสิงคโปร์ ในปี 2526 ถึงปี 2528 ดำรงตำแหน่ง Partner ที่ Sinclair Roche & Temperley สิงคโปร์ ในปี 2529 ถึงปี 2541 ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ Argonaut Shipping Pte Ltd ในปี 2541 ถึงปี 2543 ดำรงตำแหน่งเป็นที่ปรึกษาของ Watson Farley & Williams ในปี 2541 ถึงปี 2546 ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ Masterbulk Pte Ltd ตั้งแต่ปี 2538 และเป็นหุ้นส่วนของ Wikborg Rein ตั้งแต่ปี 2546 นายสตีเฟน พอร์ดแฮม สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาโท Jurisprudence จาก Oxford University ประเทศอังกฤษ

ดร. พิชิต นิธิวาสิน อายุ 62 ปี
กรรมการอิสระ / ประธานคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน /
กรรมการสรรหา
สัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 0.00

ดร. พิชิต นิธิวาสิน ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) เมื่อเดือนมกราคม 2549 ปัจจุบันดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการบริษัท บี ไอ จี มาร์เก็ตติ้ง จำกัด (ตั้งแต่ปี 2532) และบริษัท บางกอก โคเจนเนอเรชั่น จำกัด (ตั้งแต่ปี 2539) นอกจากนี้ ดร. พิชิต นิธิวาสิน ยังดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ฮั่วกีเปเปอร์ จำกัด (ตั้งแต่ปี 2527) บริษัท โปลิเมอส์ มาร์เก็ตติ้ง จำกัด (ตั้งแต่ปี 2531) บริษัท ระยองโอเลฟินส์ จำกัด (ตั้งแต่ปี 2538) บริษัท ไทย เอ็มเอ็มเอ จำกัด (ตั้งแต่ปี 2540) บริษัท บาเซล แอดวานซ์ โพลีเอทิลีนส์ (ประเทศไทย) จำกัด (ตั้งแต่ปี 2540) บริษัท มาบตาพุด แทงก์ เทอร์มินัล จำกัด (ตั้งแต่ปี 2541) และบริษัท ปตท. เคมิคอล จำกัด (มหาชน) (ตั้งแต่ปี 2548) ดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารบริษัท บางกอกอินดัสเทรียลแก๊ส จำกัด (ตั้งแต่ปี 2530) บริษัท กรุงเทพ ซินติคัล จำกัด (ตั้งแต่ปี 2534) ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริษัท โฟมเทค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (ตั้งแต่ปี 2540) ดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารบริษัท บีเอสที อิลาสโตเมอร์ส จำกัด (ตั้งแต่ปี 2542) และกรรมการบริษัท เอ็มเอ็มซี โปลิเมอส์ จำกัด (ตั้งแต่ปี 2526) ดร. พิชิต นิธิวาสิน สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีบัณฑิตสาขา Operations Research วิศวกรรม ศาสตร์มหาบัณฑิตสาขาวิศวกรรมไฟฟ้าและคอมพิวเตอร์ วิศวกรรมศาสตร์ มหาบัณฑิตสาขาวิศวกรรมอุตสาหการ และวิศวกรรมศาสตร์ บัณฑิตสาขาวิศวกรรมอุตสาหการจาก University of California, Berkeley ประเทศสหรัฐอเมริกา ดร. พิชิต นิธิวาสิน ได้ผ่านการอบรมหลักสูตร Finance for Non-Finance Director Program (FN) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ในปี 2546

นายปิยอรัน ออสตรอม อายุ 62 ปี
กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการตรวจสอบ
สัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 0.00

นายปิยอรัน ออสตรอม ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) เมื่อเดือนตุลาคม 2543 และดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบในเดือนมกราคม 2548 มีประสบการณ์การทำงานเป็นผู้บริหารอาวุโส ธนาคาร แสมโบรส แบงค์ ลอนดอน ในปี 2518 ถึงปี 2522 ดำรงตำแหน่งกรรมการ แบงค์ เดอ ลา ซาเลต์เต้ ฟินานซีเยร์ ยูโรเปียน ปารีส ในปี 2522 ถึงปี 2527 ก่อนที่ นายปิยอรัน ออสตรอม จะเข้าร่วมงานกับบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) เคยดำรงตำแหน่งกรรมการ Asia Shipping Group ธนาคาร พิค คริสเตียนีเย ฮองกง ในปี 2528 ถึงปี 2529 ดำรงตำแหน่งรองประธานกรรมการบริหารธนาคารคริสเตียนีเย สาขาสิงคโปร์ ในปี 2529 ถึงปี 2543 ดำรงตำแหน่งที่ปรึกษาสมาคมขนส่งสินค้าทางทะเล ประเทศสิงคโปร์ ในปี 2540 ถึงปี 2543 นายปิยอรัน ออสตรอม สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีทางกฎหมายจาก Stockholm University ประเทศสวีเดน นายปิยอรัน ออสตรอม ได้ผ่านการอบรมหลักสูตร Directors Certification Program รุ่น DCP 64/2005 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยในปี 2548

ดร. ศิริ การเจริญดี อายุ 60 ปี
กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ/
กรรมการกำหนดค่าตอบแทน/กรรมการสรรหา
สัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 0.00

ดร. ศิริ การเจริญดี ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) เมื่อเดือนมกราคม 2550 มีประสบการณ์การทำงานในการเป็นผู้ช่วยผู้จัดการธนาคารแห่งประเทศไทย ในปี 2535 ถึงปี 2540 ดำรงตำแหน่งผู้ช่วยผู้ว่าการอาวุโสธนาคารแห่งประเทศไทยในปี 2541 ดำรงตำแหน่งที่ปรึกษาคณะกรรมการบริษัทหลักทรัพย์เพื่อธุรกิจหลักทรัพย์ จำกัด ตั้งแต่ปี 2539 ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการใหญ่ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) ในปี 2546 ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบบริษัท แลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่ปี 2544 ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบบริษัทอินโดรามา โพลีเมอรัล จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่ปี 2548 ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริษัท ประสิทธิ์พัฒนา จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่ปี 2548 ดำรงตำแหน่งกรรมการและประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท โฟสต์ ฟับลิชซิง จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่ปี 2542 และดำรงตำแหน่งรองประธานกรรมการและกรรมการตรวจสอบ บริษัท น้ำมันพืชไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่ปี 2543 นอกจากนี้ ในปี 2551 ดร. ศิริ การเจริญดี ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการคณะกรรมการนโยบายสถาบันการเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทย ดร. ศิริ การเจริญดี สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาเอก สาขา Monetary Economics and Econometrics จาก Monash University ประเทศออสเตรเลีย ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ สาขา Economic Statistics and Monetary Economics และปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ เกียรตินิยมจาก University of Sydney ประเทศออสเตรเลีย ดร. ศิริ การเจริญดี ได้ผ่านการอบรมหลักสูตร Directors Accrediation Program รุ่น DAP 4/2003 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ในปี 2546 และหลักสูตร Directors Certification Program รุ่น DCP 60/2005 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ในปี 2548

นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ อายุ 59 ปี
กรรมการอิสระ/กรรมการกำหนดค่าตอบแทน/กรรมการสรรหา
สัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 0.00

นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2550 มีประสบการณ์การทำงานในการเป็นเจ้าหน้าที่สินเชื่อ บริษัท คอนติเนนทัล อีลิมนอยส์ (ประเทศไทย) จำกัด ในปี 2516 ถึงปี 2517 ดำรงตำแหน่งเจ้าหน้าที่สินเชื่อธนาคารเอเชีย จำกัด (มหาชน) ในปี 2518 ถึงปี 2520 ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการอาวุโสธนาคารเอเชีย จำกัด (มหาชน) ในปี 2529 ถึงปี 2534 ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ธนาคารเอเชีย จำกัด (มหาชน) ในปี 2534 ถึงปี 2541 ก่อนที่นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ จะเข้าร่วมงานกับบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) เคยดำรงตำแหน่งผู้จัดการสมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทยในปี 2546 ถึงปี 2547 ดำรงตำแหน่งผู้บริหารควบคุมงานด้านการตรวจสอบภายใน บริษัท จีอี มั่นนี้ไฟแนนซ์ จำกัด (มหาชน) ดำรงตำแหน่งกรรมการ กรรมการตรวจสอบ กรรมการค่าตอบแทนและกรรมการสรรหา ธนาคาร จีอี มั่นนี้ เพอร์มียอย จำกัด (มหาชน) ดำรงตำแหน่งกรรมการและกรรมการค่าตอบแทน บริษัท ไทยพลาสติกและเคมีภัณฑ์ จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่ปี 2533 นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี Management Science จาก Colorado State University ประเทศสหรัฐอเมริกา

นางโจอี้ ฮอร์น อายุ 42 ปี
กรรมการอิสระ
สัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 0.00

นางโจอี้ ฮอร์น ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) เมื่อเดือนมกราคม 2551 ในปี 2548 ถึงปี 2551 ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบใน Norse Energy Corp. ASA ซึ่งเป็นบริษัทที่ทำธุรกิจเกี่ยวกับการสำรวจและผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่งและจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในปี 2549 นางโจอี้ ฮอร์น ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบของ Petrojarl ASA ซึ่งเป็นบริษัทเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ FPSO (Floating Production Storage and Offloading) ที่ใช้ในอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ นอกชายฝั่งและเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเช่นเดียวกัน นอกจากนี้ ยังทำธุรกิจส่วนตัวในการเป็นที่ปรึกษาทางการเงินและการลงทุนให้กับบริษัทต่างๆ และเคยดำรงตำแหน่ง Partner, Equity Research, HQ Norden Securities ในออสโล ประเทศนอร์เวย์ และ Vice President, Mergers and Acquisitions, Credit Suisse First Boston ในนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา นางโจอี้ ฮอร์น สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจและการจัดการจาก Yale University ในปี 2534 และระดับปริญญาตรีจาก Williams College ในปี 2530 นางโจอี้ ฮอร์น มีสัญชาติอเมริกันและพำนักอยู่ในประเทศสิงคโปร์

นางปรารธนา มงคลกุล อายุ 44 ปี
กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ
สัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 0.003

นางปรารธนา มงคลกุล ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) เมื่อเดือนมกราคม 2550 ปัจจุบัน นางปรารธนา มงคลกุล ดำรงตำแหน่งกรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่การเงิน บริษัท ไมเนอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน) และบริษัท ไมเนอร์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ซึ่งดำรงตำแหน่งนับตั้งแต่ปี 2541 และปี 2542 ตามลำดับ โดยก่อนหน้านี้ เคยดำรงตำแหน่งผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่และผู้อำนวยการด้านการเงินและบัญชี บริษัท เซ็นทรัลพัฒนา จำกัด (มหาชน) ในปี 2535 ถึงปี 2541 ใน ด้านการศึกษา นางปรารธนา มงคลกุล สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี ในสาขาบัญชี และระดับปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ด้วยประสบการณ์การทำงานในสาขาการเงินและบัญชีกว่า 20 ปี และประสบการณ์การตรวจสอบบัญชีจากการอบรมหลักสูตร ได้แก่ หลักสูตร Director Accreditation Program และหลักสูตร Director Certification Program จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย รวมถึงหลักสูตร Chief Financial Officer Certification Program และหลักสูตรผู้บริหารระดับสูงจากสถาบันวิทยาการตลาดทุน

นายแอนดรูว์ จอห์น แอเรีย อายุ 54 ปี
กรรมการ
สัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 0.00

นายแอนดรูว์ จอห์น แอเรีย ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) เมื่อเดือนมกราคม 2549 เคยดำรงตำแหน่งผู้จัดการกองเรือบริษัท ไทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด ในปี 2540 ถึงปี 2547 และได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้อำนวยการกองเรือบริษัท ไทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด ในปี 2547 จนถึงปัจจุบัน นอกจากนี้ ยังเคยดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด (มหาชน) ในปี 2548 และในปี 2549 เคยดำรงตำแหน่งรักษาการกรรมการผู้จัดการของบริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด (มหาชน) ก่อนที่ นายแอนดรูว์ จอห์น แอเรีย จะร่วมงานกับบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) เคยดำรงตำแหน่งผู้จัดการงานติดตั้งอุปกรณ์ แท่นขุดเจาะปิโตรเลียมนอกชายฝั่ง และกัปตันเรือบริษัท แอดแลนติก ดริลลิงค์ จำกัด (สกอตแลนด์) เบนไลน์ กรุ๊ป สกอตแลนด์ ในปี 2531 ถึงปี 2534 ดำรงตำแหน่งผู้ช่วยผู้จัดการบริษัท เนวิโก้ เมเนจเม้นต์ จำกัด (ไชปรัส) ในปี 2534 ถึงปี 2536 และดำรงตำแหน่งผู้จัดการฝ่ายการพัฒนาธุรกิจบริษัท เนวิโก้ เมเนจเม้นต์ จำกัด (ไชปรัส) ในปี 2536 ถึงปี 2540 นายแอนดรูว์ จอห์น แอเรีย สำเร็จการศึกษา Diploma in Management of Ship Operations จาก the University of Strathclyde ประเทศสกอตแลนด์ นายแอนดรูว์ จอห์น แอเรีย ได้ผ่านการอบรมหลักสูตร Directors Certification Program รุ่น DCP 78/2006 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ในปี 2549

นายอันส์เนอร์ส ชูเดอร์เกร็น อายุ 41 ปี
กรรมการ
สัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 0.01

นายอันส์เนอร์ส ชูเดอร์เกร็น ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) เมื่อเดือนมกราคม 2549 ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ บริษัท ไทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด ตั้งแต่ปี 2548 นายอันส์เนอร์ส ชูเดอร์เกร็น เคยดำรงตำแหน่งนายหน้าเช่าเหมาเรือ บริษัท ไทรีเซน ชาเตอร์ริง จำกัด ในปี 2538 และได้เลื่อนตำแหน่งผู้จัดการแผนกเช่าเหมาเรือบริษัท ไทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด ในปี 2539 นอกจากนี้ ยังดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการบริษัท ไทรีเซน ชาเตอร์ริง (ฟิฟตี้) จำกัด และบริษัท ไทรีเซน ชาเตอร์ริง (เอชเค) จำกัด ในปี 2546 จนถึงปัจจุบัน ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ไทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด และบริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด ในเดือนมีนาคม 2548 ดำรงตำแหน่งกรรมการ บริษัท ไทรีเซน ชิปปิง สิงคโปร์ ฟิฟตี้ ลิมิเต็ด ในเดือนมิถุนายน 2549 และดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการบริษัท ไทรีเซน ชิปปิง เยอรมันนีจีเอ็มบีเอช ในเดือนมีนาคม 2550 นายอันส์เนอร์ส ชูเดอร์เกร็น สำเร็จการศึกษาจาก Nykoebing F. Commercial College ประเทศเดนมาร์ก นายอันส์เนอร์ส ชูเดอร์เกร็น ได้ผ่านการอบรมหลักสูตร Directors Certification Program รุ่น DCP 78/2006 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ในปี 2549



1. ม.ล. จันทจุฑา จันทรทัต อายุ 42 ปี

ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่ปี 2548 ประวัติของ ม.ล. จันทจุฑา จันทรทัต ปรากฏอยู่ในหัวข้อ “คณะกรรมการ”

2. นางสาวนุช กัลยาวงศา อายุ 55 ปี

เริ่มต้นทำงานกับไทรีเซน ในปี 2530 ในตำแหน่งสมุหบัญชี และต่อมาได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้จัดการทั่วไปฝ่ายบัญชีและการเงินในปี 2533 และได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงินในปี 2549 นอกจากนี้ นางสาวนุช กัลยาวงศา ยังเป็นกรรมการของบริษัท ไทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด ด้วย นางสาวนุช กัลยาวงศา จบการศึกษาในระดับปริญญาโท สาขาบัญชี จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และปริญญาตรี พาณิชยศาสตร์ สาขาบัญชี จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3. นายปรียุตม์ นิวาสะบุตร อายุ 50 ปี

เริ่มต้นทำงานกับบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ในปี 2551 ในตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ นอกจากนี้ ยังเป็นกรรมการบริษัท ไอเอสเอส ไทรีเซน เอเยนต์ชีส์ จำกัด และบริษัท ไทย พีแอนด์ไอ เซอร์วิสเชส อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ก่อนที่นายปรียุตม์ นิวาสะบุตร จะเข้าร่วมงานกับบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) เคยดำรงตำแหน่ง กรรมการผู้จัดการ บริษัท แปซิฟิก อินเตอร์เนต (ประเทศไทย) จำกัด ตั้งแต่ปี 2543 ถึงปี 2550 และเคยดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการประจำประเทศไทยของบริษัท มาสเตอร์การ์ด อินเตอร์เนชั่นแนล ซึ่งเป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับบัตรเครดิต นายปรียุตม์ นิวาสะบุตร จบการศึกษาในระดับปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ จากมหาวิทยาลัยแมรีแลนด์สหรัฐอเมริกา ในปี 2530 และปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยจอร์จ เมสัน สหรัฐอเมริกา ในปี 2524 นายปรียุตม์ นิวาสะบุตร ได้ผ่านการอบรมหลักสูตร Directors Certification Program รุ่น DCP 40/2004 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยในปี 2547

4. นายแอนดรูว์ จอห์น แอริย์ อายุ 54 ปี

ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการกองเรือของไทรีเซน ตั้งแต่ปี 2547 ประวัติของ นายแอนดรูว์ จอห์น แอริย์ ปรากฏอยู่ในหัวข้อ “คณะกรรมการ”



5. กัปตันยอดชาย รัตนชีวกกร อายุ 48 ปี

ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งผู้จัดการกองเรือของบริษัท ไทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด ในปี 2549 กัปตันยอดชาย รัตนชีวกกร ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับการปฏิบัติการของกองเรือไทรีเซน กัปตันยอดชาย รัตนชีวกกร เข้าร่วมงานกับไทรีเซน ในปี 2533 ในตำแหน่งกัปตันเรือ และได้รับการแต่งตั้งให้เป็นผู้จัดการฝ่ายบุคคลในส่วนบุคคลประจำเรือ ในปี 2535 ผู้จัดการส่วนปฏิบัติการกองเรือ ในปี 2537 และผู้จัดการทั่วไปฝ่ายปฏิบัติการกองเรือ ในปี 2539 ก่อนที่จะดำรงตำแหน่งผู้จัดการกองเรือ ในปัจจุบัน กัปตันยอดชาย รัตนชีวกกร สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี จากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ประเทศไทย และปริญญาโท สาขาการบริหารจัดการภาครัฐและภาคเอกชน จากสถาบันพัฒนบริหารศาสตร์

6. นายอิวาร์ ฮาร์ราลด์ ซอสส์ อายุ 60 ปี

เริ่มต้นทำงานกับไทรีเซน ในปี 2517 ในตำแหน่ง Chief Officer และในเวลาต่อมาได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกัปตันเรือ ในปี 2523 นายอิวาร์ ฮาร์ราลด์ ซอสส์ ได้รับตำแหน่ง Port Captain ของบริษัท ไทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด และในปี 2532 นายอิวาร์ ฮาร์ราลด์ ซอสส์ ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นผู้จัดการทั่วไปฝ่ายเรือประจำเส้นทางและปัจจุบันดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายเรือประจำเส้นทาง นายอิวาร์ ฮาร์ราลด์ ซอสส์ ดำรงตำแหน่งกรรมการใน ไทรีเซน ชิปปิง เอฟแอนด์ อี และ ชาร์จา พอร์ต เซอร์วิส แอลแอลซี ในเดือนมีนาคม 2550 นายอิวาร์ ฮาร์ราลด์ ซอสส์ ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการบริษัท ไทรีเซน ชิปปิง เยอรมันนี จีเอ็มบีเอช นอกจากนี้ ในปี 2551 นายอิวาร์ ฮาร์ราลด์ ซอสส์ ได้รับการแต่งตั้งให้เป็น President Commissioner ใน PT Perusahaan Pelayaran Equinox

7. นายอันเนอริส ชูเดอร์เกร็น อายุ 41 ปี

ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการการพาณิชย์ของไทรีเซน ตั้งแต่ ปี 2548 ประวัติของ นายอันเนอริส ชูเดอร์เกร็น ปรากฏอยู่ในหัวข้อ “คณะกรรมการ”

8. นายเฮลเก้ บรุนส์ อายุ 42 ปี

เริ่มต้นทำงานกับบริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด ในปี 2539 โดยดำรงตำแหน่งผู้จัดการทั่วไปในปี 2542 และได้รับการเลื่อนตำแหน่งเป็นกรรมการผู้จัดการของบริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด ในปี 2548 นายเฮลเก้ บรุนส์ มีประสบการณ์ในด้านการเช่าเหมาลำเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของมากกว่า 19 ปี โดยเคยทำงานที่เมืองเบอร์เมน ประเทศเยอรมัน เมืองสแตมฟอร์ด ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศฮ่องกง

9. กัปตันชำนาญ ชมสุนทร อายุ 44 ปี

เริ่มต้นการทำงานกับไทรีเซนในปี 2536 ในตำแหน่งผู้จัดการฝ่ายบุคคลในส่วนบุคคลประจำเรือและในปี 2540 ได้รับการเลื่อนตำแหน่งเป็นผู้จัดการทั่วไปฝ่ายบุคคลในส่วนบุคคลประจำเรือ ต่อมาในปี 2543 กัปตันชำนาญ ชมสุนทร ได้รับการเลื่อนตำแหน่งเป็นกรรมการผู้จัดการบริษัท ชิดลม มารีน เซอร์วิสแอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด กัปตันชำนาญ ชมสุนทร ได้รับคุณวุฒิประกาศนียบัตรชั้น 1 นายเรือกลเดินทะเลต่างประเทศ จากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ประเทศไทย



10. กัปตันวิโรจ กุลวิโรตตมะ อายุ 49 ปี

เข้าร่วมงานกับไทรีเซน ในปี 2549 ในตำแหน่งรองผู้จัดการทั่วไปของบริษัท ที.เอส.ซี. มาริไทม์ จำกัด โดยมีประสบการณ์ในด้านนี้มากกว่า 15 ปี ในตำแหน่งผู้บริหารอาวุโสในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับลานบรรจุสินค้าคอนเทนเนอร์ สินค้าทั่วไป ธุรกิจลากจูงเรือในท่าเรือมาบตาพุด ในปี 2550 กัปตันวิโรจ กุลวิโรตตมะ ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการผู้จัดการของบริษัท เอเชีย โค้ทติ้ง เซอร์วิสเชส จำกัด กัปตันวิโรจ กุลวิโรตตมะ จบการศึกษาระดับปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ จากมหาวิทยาลัยบูรพา ในปี 2547 และกัปตันวิโรจ กุลวิโรตตมะ ยังได้รับคุณวุฒิประกาศนียบัตรชั้น 1 นายเรือกลเดินทะเลต่างประเทศ จากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ประเทศไทย

11. นายเดวิด ชิมป์สัน อายุ 48 ปี

เข้าร่วมงานกับบริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน) ในปี 2549 นายเดวิด ชิมป์สัน มีประสบการณ์กว่า 26 ปี ในการทำงานด้านการให้บริการในอุตสาหกรรมปิโตรเลียม โดยผ่านการทำงานด้านนี้มาแล้วในหลายภาคพื้นทวีป รวมถึงการทำงานประจำภาคพื้นเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กว่า 7 ปี นายเดวิด ชิมป์สัน มีความรู้จากประสบการณ์โดยตรง และเคยดำรงตำแหน่งที่หลากหลายทั้งด้านการปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัย ด้านการตลาด ด้านการสนับสนุนทางเทคนิค ผู้จัดการทั่วไป และกรรมการผู้จัดการ ปัจจุบันนายเดวิด ชิมป์สัน ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการของบริษัท เมอร์เมด มาริไทม์ จำกัด (มหาชน)

12. นายแฟรงค์ เอ เอ็น ทูเว่น อายุ 49 ปี

เข้าร่วมงานกับกลุ่มบริษัทไทรีเซนในปี 2541 ในตำแหน่งผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการเรือและฝ่ายสัญญาของแผนกเรือเช่าบริษัท ไทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด ต่อมาในปี 2543 นายแฟรงค์ เอ เอ็น ทูเว่น ได้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริหารของบริษัท ไทย พีแอนด์ไอ เซอร์วิสเชส อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด จนถึงปัจจุบัน นอกจากนี้ ในปี 2549 นายแฟรงค์ เอ เอ็น ทูเว่น ยังทำหน้าที่ดูแลงานปฏิบัติการเรือของทั้งเรือเช่าและเรือประจำเส้นทางของบริษัท ไทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด ในปี 2551 นายแฟรงค์ เอ เอ็น ทูเว่น ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการใน PT Perusahaan Pelayaran Equinox

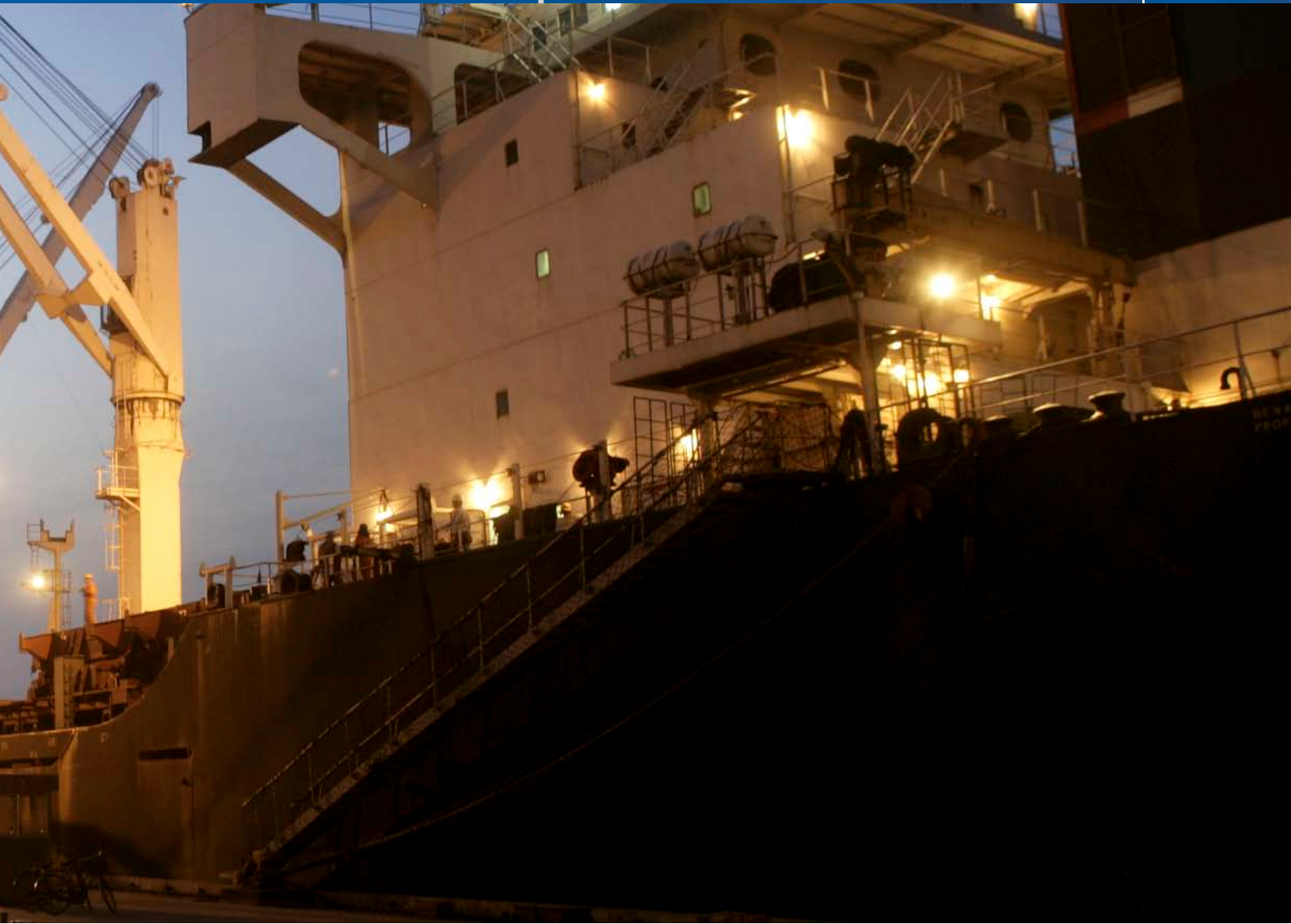
13. นายวิลเลียม อาร์เธอร์ วิลคอกซ์ อายุ 57 ปี

เข้าร่วมงานกับไทรีเซน ในปี 2539 ในตำแหน่งผู้จัดการทั่วไปฝ่ายตัวแทนเรือ นายวิลเลียม อาร์เธอร์ วิลคอกซ์ เคยดำรงตำแหน่งผู้บริหารอาวุโสในบริษัทตัวแทนเรือชั้นนำในประเทศเคนยา สหรัฐอเมริกา และสหรัฐอเมริกาเหนืออเมริกาใต้ มากกว่า 17 ปี ในปี 2543 นายวิลเลียม อาร์เธอร์ วิลคอกซ์ ได้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไอเอสเอส ไทรีเซน เอเยนตีสส์ จำกัด นอกจากนี้ยังดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการของบริษัท ไอเอสเอส ไทรีเซน เอเยนตีสส์ จำกัด ในปี 2549 อีกตำแหน่งหนึ่งด้วย ปัจจุบัน นายวิลเลียม อาร์เธอร์ วิลคอกซ์ เป็นสมาชิกของ Institute of Chartered Shipbrokers ลอนดอน



ความเป็นมืออาชีพ

บริษัทฯ รับผิดชอบงานของบริษัทฯ อย่างมืออาชีพ และมุ่งมั่นที่จะดำเนินการ
อย่างเป็นเลิศด้วยการทำงานให้ได้ผลในระดับที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง
ด้วยการใช้วิธีการและเทคโนโลยีใหม่ๆ



กลุ่มบริษัทไทรเซ็น

บริษัท ไทรเซ็นไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นหนึ่งในผู้นำในกลุ่มธุรกิจพาณิชยนาวีในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย (“กลุ่มบริษัทไทรเซ็น”) ประกอบธุรกิจโดยการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือตั้งแต่ปี 2447 ให้บริการเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของตั้งแต่ปี 2528 และให้บริการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่งตั้งแต่ปี 2538 ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 บริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือทั้งสิ้น 44 ลำ ซึ่งประกอบด้วยเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปและเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ และบริษัทฯ มีแผนที่จะขยายและปรับปรุงกองเรือภายในช่วงระยะเวลา 3 ถึง 5 ปี ข้างหน้านี้ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทไทรเซ็นยังมีเรือที่ใช้สำหรับปฏิบัติงานนอกชายฝั่งจำนวน 7 ลำ และเรือขุดเจาะอีกจำนวน 2 ลำ ซึ่งมีแผนที่จะขยายและปรับปรุงกองเรือภายในช่วงระยะเวลา 2 ถึง 3 ปี ข้างหน้านี้เช่นกัน

ตาราง 1 : กลุ่มธุรกิจของบริษัทไทรเซ็น

- กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ
- กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง
- กลุ่มธุรกิจงานบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

กลุ่มบริษัทไทรเซ็นบริหารงานโดยทีมผู้บริหารทั้งที่เป็นชาวไทยและชาวต่างชาติที่มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 บริษัทฯ ประกอบธุรกิจการถือหุ้นโดยลงทุนในบริษัทย่อยซึ่งรวมอยู่ในงบการเงินรวมจำนวน 67 บริษัท และบริษัทร่วม 4 บริษัท บริษัทฯ จัดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“SET”) ตั้งแต่ปี 2538 และ

ยังเป็นหนึ่งในบริษัทจดทะเบียนที่ได้รับคัดเลือกให้อยู่ในดัชนีเซท 50 ที่ประกอบด้วยบริษัทที่มีมูลค่าทางการตลาดขนาดใหญ่ 50 อันดับแรก

ธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทไทรเซ็น ประกอบด้วย 3 กลุ่มธุรกิจ ได้แก่ กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง และ กลุ่มธุรกิจงานบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ประกอบธุรกิจโดยการให้บริการแก่เจ้าของและผู้ประกอบการเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ บริษัทการค้า บริษัทโลจิสติกส์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 กองเรือของบริษัท มีเรือจำนวนทั้งสิ้น 44 ลำ ซึ่งประกอบด้วยเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปและเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองประเภท Handysize จำนวน 29 ลำ และประเภท Handymax จำนวน 15 ลำ รวมทั้งเช่าเรือประเภท Handymax มาเสริมกองเรืออีก 7 ลำ ซึ่งมีระยะสัญญาเช่าถึง พ.ศ. 2554 กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองให้บริการขนส่งสินค้าทั้งแบบประจำเส้นทางและแบบไม่ประจำเส้นทาง การให้บริการแบบประจำเส้นทางของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง จะมีเส้นทางเดินเรือสายหลักวิ่งระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีน ไปยังตะวันออกกลาง อ่าวเปอร์เซีย ทะเลแดง และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ในขณะที่การให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทางของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง จะไม่มีการกำหนดเส้นทางเดินเรือ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้า การให้บริการขนส่งแบบประจำเส้นทางและแบบไม่ประจำเส้นทางของธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองนั้น สามารถเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน เนื่องจากหากมีการว่าจ้างเรือให้ขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางในเที่ยวขาออกไปยังตะวันออกกลาง ลูกค้ามักจะว่าจ้างเรือให้ขนส่งสินค้าในเที่ยวกลับมาเป็นแบบไม่ประจำเส้นทาง ประเภทของการให้บริการขนส่งแบบไม่ประจำเส้นทาง ได้แก่ การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา (period time charters) การเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า (contracts of affreightment) สัญญาเช่าระยะสั้นชนิดค่าระวางคงที่ (short-term fixed contracts) และ สัญญาระยะสั้นตามราคาค่าระวางของตลาด ณ ขณะนั้น (spot rate contracts)

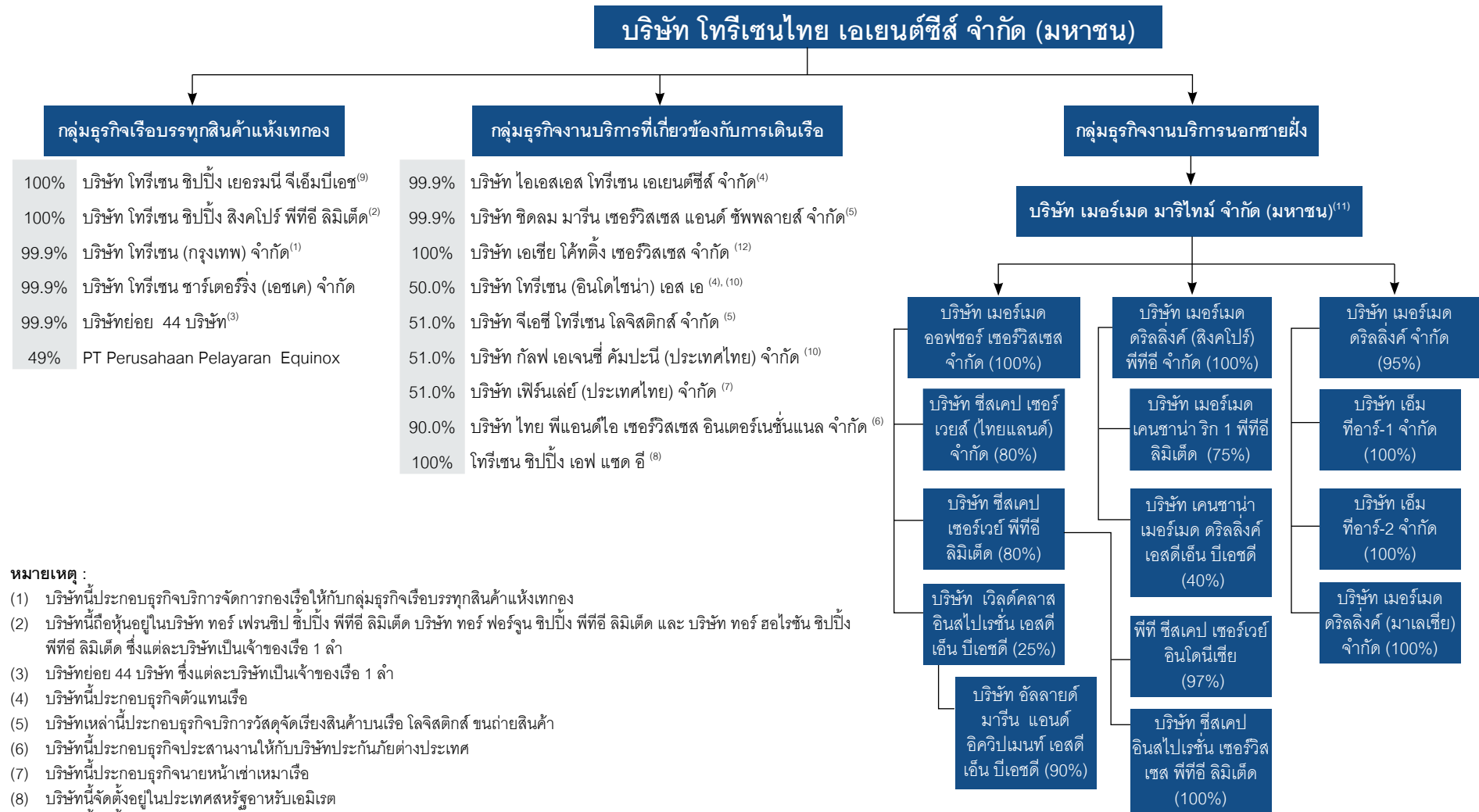
กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง ให้บริการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่ง และงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ และรับเหมาเกี่ยวกับงานขุดเจาะนอกชายฝั่ง โดยมีกองเรือสำหรับปฏิบัติงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำจำนวน 5 ลำ และมีเรือขุดเจาะอีกจำนวน 2 ลำ นอกจากนี้ ยังมีการเช่าเรือเพื่อสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำจำนวน 2 ลำ ซึ่งมีสัญญาเช่าถึงปี 2553 การดำเนินงานจะเน้นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด (มหาชน) (“เมอร์เมด”) เป็นบริษัทที่ประกอบการและเข้าเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในบริษัทย่อยที่อยู่ในกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ในเมอร์เมดร้อยละ 57.14

กลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือต่างๆ รวมทั้งการให้บริการเป็นตัวแทนเรือในประเทศไทย เวียดนาม และสหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์ การให้บริการจัดหาวัสดุอุปกรณ์บนเรือ การขนถ่ายสินค้าบนเรือ และการให้เชาคลังสินค้า และให้บริการงานโลจิสติกส์ในประเทศไทย และการเป็นนายหน้าเช่าเหมาเรือทั่วภูมิภาค

แผนภูมิต่อไปนี้จะแสดงโครงสร้างธุรกิจในกลุ่มโมริเซิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2551



แผนภูมิ 4 : โครงสร้างกลุ่มบริษัทไทยเรซิน



หมายเหตุ :

- (1) บริษัทนี้ประกอบธุรกิจบริการจัดการกองเรือให้กับกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง
- (2) บริษัทนี้ถือหุ้นอยู่ในบริษัท ไทย เรซิน ชิปปิ้ง พีทีอี ลิมิเต็ด บริษัท ไทย เรซิน ชิปปิ้ง พีทีอี ลิมิเต็ด และ บริษัท ไทย เรซิน ชิปปิ้ง พีทีอี ลิมิเต็ด ซึ่งแต่ละบริษัทเป็นเจ้าของเรือ 1 ลำ
- (3) บริษัทย่อย 44 บริษัท ซึ่งแต่ละบริษัทเป็นเจ้าของเรือ 1 ลำ
- (4) บริษัทนี้ประกอบธุรกิจตัวแทนเรือ
- (5) บริษัทเหล่านี้ประกอบธุรกิจบริการจัดส่งสินค้าบนเรือ โลจิสติกส์ ขนถ่ายสินค้า
- (6) บริษัทนี้ประกอบธุรกิจประสานงานให้กับบริษัทประกันภัยต่างประเทศ
- (7) บริษัทนี้ประกอบธุรกิจนายหน้าเช่าเหมาเรือ
- (8) บริษัทนี้จัดตั้งอยู่ในประเทศสหรัฐอเมริกาสำหรับเอมิเรต
- (9) บริษัทนี้จัดตั้งอยู่ในประเทศเยอรมนี
- (10) กลุ่มบริษัทเหล่านี้เป็นบริษัทร่วม สามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจ - ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ”
- (11) บริษัท ไทยเรซินไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นโดยตรงและทางอ้อมคิดเป็นร้อยละ 57.14 ในเมอร์เมด
- (12) บริษัทนี้ประกอบธุรกิจบริการงานเคลือบพื้นผิวเพื่อการป้องกันต่าง ๆ

ที่มา : TTA

จุดแข็งในการแข่งขันของกลุ่มบริษัทโทรีเซน

ความสำเร็จของกลุ่มบริษัทโทรีเซนขึ้นอยู่กับการบริหารกลุ่มธุรกิจหลัก และการดำเนินการที่รอบคอบและมีประสิทธิภาพที่สามารถทำให้กลุ่มบริษัทฯ ขยายและปรับปรุงกองเรือได้อย่างต่อเนื่อง ปรับปรุงการบริการที่เสนอให้กับลูกค้าให้ดียิ่งขึ้น และชำระหนี้คืนได้ตามกำหนด กลุ่มบริษัทฯ มีจุดแข็งในการแข่งขันดังต่อไปนี้

สร้างกลุ่มธุรกิจให้มีความหลากหลายมากขึ้น กลุ่มบริษัทโทรีเซนเป็นบริษัทชั้นนำบริษัทหนึ่งที่ทำให้บริการธุรกิจทางทะเลอย่างครบวงจร มีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศไทย กลุ่มบริษัทโทรีเซนได้ขยายธุรกิจของบริษัทโดยรวมไปถึงธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห้งแบบเทกอง ธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง บริการงานวิศวกรรมโยธาได้นำ และธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือต่างๆ กลุ่มบริษัทโทรีเซนยังคงเป็นบริษัทที่มีกองเรือขนาดใหญ่ที่สุดบริษัทหนึ่งในประเทศไทย และมีความหลากหลายของเรือที่ให้บริการมากที่สุดบริษัทหนึ่ง กองเรือของบริษัทฯ มีเรือจำนวนทั้งสิ้น 44 ลำ ซึ่งประกอบด้วยเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปและเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง เรือสนับสนุนงานบริการนอกชายฝั่ง 7 ลำ และเรือขุดเจาะ 2 ลำ ความหลากหลายของกิจกรรมการเดินเรือเหล่านี้ ทำให้กลุ่มบริษัทโทรีเซนสามารถลดความผันผวนของวัฏจักรทางธุรกิจและความไม่แน่นอนของกระแสเงินสดหมุนเวียนของกลุ่มบริษัทฯ กลยุทธ์ของกลุ่มบริษัทฯ คือการเพิ่มความหลากหลายในการดำเนินธุรกิจขึ้นอีกในอนาคต ตัวอย่างเช่น ในธุรกิจบริการขุดเจาะของกลุ่มบริษัทฯ จะให้บริการแก่กลุ่มธุรกิจต้นน้ำ ในขณะที่ธุรกิจวิศวกรรมโยธาได้นำจะให้บริการแก่กลุ่มธุรกิจปลายน้ำ กลุ่มบริษัทโทรีเซนจึงสามารถลดความผันผวนของรายได้ นอกจากนี้ เนื่องจากประเภทของสินค้าที่ใช้ขนส่งโดยเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองนั้นมีความหลากหลาย จึงช่วยลดความเสี่ยงจากวัฏจักรขาขึ้นและขาลงของสินค้าแต่ละตัวได้ อีกทั้งการมีทั้งสัญญาเช่าระยะสั้น (spot rate) และสัญญาเช่าระยะยาว (charter contracts) ผสมผสานกัน ช่วยให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถลดความผันผวนของรายได้ และได้ผลดีเมื่ออัตราค่าเช่าเรือระยะสั้นเพิ่มขึ้น

การเริ่มธุรกิจในตลาดเฉพาะและยังคงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่แรกเริ่ม กลุ่มบริษัทโทรีเซนให้บริการเรือขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง วิ่งระหว่างเอเชียไปยังตะวันออกกลาง และถึงแม้ว่ากลุ่มบริษัทฯ จะมีการขยายกองเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองเมื่อไม่นานมานี้ รายได้จากการให้บริการเรือขนส่งสินค้าแบบทางประจำเส้นทางยังคงมีสัดส่วนร้อยละ 30 ของรายได้การเดินเรือสุทธิของกลุ่มบริษัทฯ ในปี 2551 ซึ่งเท่ากับสัดส่วนประมาณร้อยละ 34.65 ของจำนวนวันเดินเรือทั้งหมดของกลุ่มบริษัทโทรีเซนที่ให้บริการเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง การที่มีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศไทยช่วยให้กลุ่มบริษัทได้เปรียบจากฐานทางภูมิศาสตร์ เพื่อให้บริการในภูมิภาค และสามารถให้กลุ่มบริษัทฯ มีบทบาทสำคัญในเส้นทางเดินเรือในประเทศจีน เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และตะวันออกกลาง ซึ่งทำให้กลุ่มบริษัทโทรีเซนกลายเป็นกลุ่มธุรกิจที่มีบทบาทสำคัญต่อลูกค้าที่อยู่ในภูมิภาคดังกล่าว นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทโทรีเซนถือเป็นบริษัทแรกบริษัทหนึ่งที่มุ่งเน้นให้บริการลูกค้าในตลาดเฉพาะของธุรกิจการขุดเจาะ และด้านวิศวกรรมโยธาได้นำในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยผ่านเมอร์เมด กลุ่มบริษัทโทรีเซนเชื่อว่าการมุ่งเน้นที่ตลาดเฉพาะจะช่วยให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถคงความสามารถในการแข่งขันไว้ได้

กองเรือและบริการที่มีความหลากหลายและมีคุณภาพสูง กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองมีกองเรือประเภท Handysize 29 ลำ และ ประเภท Handymax 15 ลำ ทั้งนี้ 18 ลำ เป็นเรือที่มีระวางสองชั้น และ 26 ลำ เป็นเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ซึ่งสามารถมั่นใจได้ว่าเรือเหล่านี้สามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายชนิด และอาจนำมาใช้สลับปรับเปลี่ยนสำหรับการให้บริการเรือขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางหรือบริการแบบไม่ประจำเส้นทางตามความต้องการของลูกค้าที่หลากหลาย กลุ่มบริษัทโทรีเซนได้ลงทุนจำนวนมากเพื่อให้มั่นใจได้ว่าเรือของกลุ่มบริษัทฯ จะรักษามาตรฐานให้สูงกว่าข้อกำหนดขั้นต่ำที่สถาบันจัดอันดับชั้นเรือกำหนดไว้ กลุ่มธุรกิจให้บริการนอกชายฝั่งมีกองเรือที่ประกอบไปด้วยเรือขุดเจาะ 2 ลำ ที่ให้บริการขุดเจาะต่างๆ และเรือสนับสนุนนอกชายฝั่งจำนวน 7 ลำ ซึ่งให้บริการตรวจสอบได้นำ บำรุงรักษา งานก่อสร้างบางประเภท งานซ่อมแซมและช่วยเหลือฉุกเฉินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นหลัก กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งเป็นเจ้าของสินทรัพย์สำหรับขุดเจาะและสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งช่วยให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถให้บริการที่เป็นเลิศแก่ลูกค้า และสามารถควบคุมต้นทุนการดำเนินงานให้ดีขึ้น รวมทั้ง

สามารถเสนอราคาที่แข่งขันในตลาดได้ ซึ่งได้ผลเป็นอย่างมากในการสร้างชื่อของกลุ่มบริษัท ให้เป็นที่รู้จักโดยทั่วไป และรักษาสัมพันธภาพในระยะยาวกับลูกค้าของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง และกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งได้เข้าเรือมาเสริมกองเรือเป็นครั้งคราว ซึ่งทำให้บริษัทมีความยืดหยุ่นในการเพิ่มความสามารถในการให้บริการโดยไม่เกิดค่าใช้จ่ายฝ่ายทุนเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองได้มีการตกลงสั่งซื้อต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองใหม่ 5 ลำ และกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งได้มีการตกลงสั่งซื้อต่อเรือขุดเจาะใหม่ 1 ลำ และเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำใหม่ 2 ลำ ในอีก 2 ถึง 3 ปีข้างหน้า

โครงสร้างพื้นฐานและเครือข่ายการให้บริการที่เน้นความสำคัญของลูกค้า กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองได้สร้างเครือข่ายโดยมีตัวแทนในระดับภูมิภาคที่มีประสิทธิภาพ และสำนักงานต่างๆ ในตลาดที่สำคัญ รวมทั้งที่จีน อินเดีย อินโดนีเซีย เวียดนาม สิงคโปร์ และสหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์ กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองยังได้พัฒนาความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นกับท่าเรือนานาชาติหลายแห่ง ซึ่งทำให้กลุ่มบริษัท ได้รับสิทธิพิเศษในการดำเนินธุรกิจ กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองยังมีความได้เปรียบจากการมีเครือข่ายตัวแทนเดินเรือและสำนักงานต่างๆ รวมทั้งความสัมพันธ์กับท่าเรือ เพื่อให้บริการกับลูกค้า ซึ่งส่วนใหญ่เป็นลูกค้าระยะยาวที่ทำธุรกิจด้วยกันหลายครั้ง กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งมีโรงงานมาตรฐานระดับโลกที่ชลบุรี ประเทศไทย และมีหน่วยสนับสนุนงานชายฝั่งในประเทศมาเลเซีย (กัวลาลัมเปอร์) ประเทศไทย (สงขลา) และประเทศอินโดนีเซีย (จาการ์ต้า) เพื่อสนับสนุนการขยายธุรกิจของกลุ่มบริษัท และยังได้แต่งตั้งตัวแทนในท้องถิ่นในตลาดลูกค้าที่สำคัญ ซึ่งจะช่วยให้กลุ่มบริษัท สามารถพัฒนาความสัมพันธ์ที่แข็งแกร่งกับบริษัทน้ำมันในท้องถิ่นและก๊าซธรรมชาติที่ดำเนินธุรกิจอยู่ในภูมิภาค

มีลูกค้าที่มีความแข็งแกร่งและมีความหลากหลาย กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองให้บริการลูกค้าที่มีความหลากหลายจำนวนมากกว่า 700 ราย รวมทั้งบริษัทการค้าระหว่างประเทศชั้นนำ เจ้าของเรือและผู้ประกอบการที่มีชื่อเสียง ผู้ผลิตสินค้ารายใหญ่ และบริษัทที่รัฐบาลเป็นเจ้าของ เนื่องจากลูกค้ารายใหญ่สิบอันดับแรกมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 30.46 ของรายได้จากการเดินเรือทั้งหมด ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจึงไม่อิงกับลูกค้ากลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งได้สร้างชื่อเสียงให้เป็นที่ยอมรับกับฐานลูกค้าที่อยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในฐานะที่เป็นหนึ่งในผู้ให้บริการงานวิศวกรรมโยธาได้นำและการบริการขุดเจาะชั้นนำบริษัทหนึ่ง โดยมีการให้บริการที่มีคุณภาพสูง มีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพให้กับคู่ค้าระดับสูง อาทิ Amerada Hess, Chevron, British Petroleum และ Exxon Mobil

รูปแบบการทำธุรกิจที่ขยายได้ กลุ่มบริษัทโทรีเซน เริ่มก่อตั้งครั้งแรกในปี 2447 โดยเริ่มจากเป็นบริษัทเล็กๆ ที่ให้บริการเกี่ยวกับการเดินเรือ ที่ให้บริการกับบริษัทนอร์เวย์รอบๆ ฝั่งของประเทศจีน นับจากนั้นมา กลุ่มบริษัทฯ ได้แสดงให้เห็นความสามารถในการปรับตัว และการขยายรูปแบบธุรกิจ โดยขยายการบริการต่างๆ ของกลุ่มบริษัทฯ และการดำเนินการไปสู่บริการเรือขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง งานบริการนอกชายฝั่ง และบริการอื่นๆ กลุ่มบริษัทฯ ได้สร้างฐานการดำเนินธุรกิจที่แข็งแกร่ง ที่ทำให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถขยายธุรกิจไปยังแขนงที่อาจส่งเสริมหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ ที่มีอยู่แล้ว

ผลประกอบการทางการเงินที่แข็งแกร่ง ผลประกอบการทางการเงินที่แข็งแกร่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซน เห็นได้จากรายได้จากการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นจาก 15,103.6 ล้านบาท ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 เป็น 35,146.2 ล้านบาท ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และกำไรก่อนดอกเบี้ย/ภาษี/ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายตัดจำหน่าย (EBITDA) จาก 7,656.5 ล้านบาท ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 เป็น 11,786.8 ล้านบาท ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์การทำการกิจอย่างรอบคอบในการรักษาสัดส่วนหนี้สินต่อทุน ดังจะเห็นได้จากสัดส่วนหนี้สินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ย/ภาษี/ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายตัดจำหน่าย (EBITDA) ซึ่งลดลงจาก 1.1 เท่า ในปี 2548 เป็น 0.7 เท่า เมื่อสิ้นรอบบัญชีปี 2551 ซึ่งสะท้อนความสำเร็จในการดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจและประวัติการเงินที่ดี ดังนั้น กลุ่มบริษัทฯ เชื่อว่าสถานการณ์ที่เข้มแข็งทางการเงินของกลุ่มบริษัทฯ จะทำให้กลุ่มบริษัทฯ มีความได้เปรียบเมื่อภาวะการณ์ทางธุรกิจถดถอยโดยสามารถซื้อสินทรัพย์ในราคาที่ถูก

กลยุทธ์การทำธุรกิจของกลุ่มโทรีเซน

ตั้งแต่ปี 2547 ถึงปี 2551 กลุ่มบริษัทโทรีเซนมีการเติบโตของรายได้และกำไรสุทธิที่เพิ่มสูงขึ้นโดยมีเหตุผลหลักมาจากการขยายตัวของธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง กลุ่มบริษัทโทรีเซนสร้างความหลากหลายของธุรกิจผ่านการลงทุนในเมอร์เมด กลุ่มบริษัทโทรีเซนจึงมีความตั้งใจที่จะสร้างความเติบโตของธุรกิจอย่างต่อเนื่องโดยการประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นเพื่อการลงทุน (investment holding company) นอกจากนี้ ยังคาดว่าจะลงทุนเพิ่มเติมในธุรกิจการขนส่งธุรกิจเกี่ยวกับพลังงาน และธุรกิจเกี่ยวกับโครงสร้างขั้นพื้นฐาน (infrastructure) เพื่อเพิ่มความหลากหลายของกลุ่มธุรกิจซึ่งจะทำให้เกิดความสมดุลของกลุ่มธุรกิจทั้ง 3 ประเภทของบริษัทฯ มากขึ้น

ส่วนประกอบที่สำคัญของกลยุทธ์การขยายธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ คือ (ก) ซ่อมแซม ปรับปรุง และขยายกองเรือของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง และกองเรือชุดเจาะอย่างต่อเนื่อง โดยการต่อเรือใหม่และซื้อเรือในตลาดมือสอง และ (ข) หาโอกาสการขยายธุรกิจและบริการไปยังภูมิภาคใหม่ๆ (เช่นเดียวกับที่ได้ขยายธุรกิจไปสู่ธุรกิจงานบริการชุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่งเมื่อไม่นานมานี้) ซึ่งจะช่วยให้กลุ่มบริษัทฯ มีจุดแข็งในการแข่งขันในตลาดมากขึ้น หรือช่วยต่อยอดธุรกิจที่มีอยู่ และ (ค) รักษาส่วนประกอบของกระแสเงินสดขั้นพื้นฐานให้มีคุณภาพสูงเพื่อช่วยให้กลุ่มบริษัทฯ มีกระแสเงินสดเพียงพอพร้อมสำหรับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน การชำระคืนหนี้ การลงทุนใหม่ และการจ่ายเงินปันผลแก่ผู้ถือหุ้น

กลยุทธ์ทางธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทโทรีเซนมีดังนี้

การตัดสินใจลงทุนด้วยหลักของเหตุผลและแผนการขยายธุรกิจแบบครบวงจร กลุ่มบริษัทโทรีเซนมีแผนจะส่งเสริมสถานภาพการเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจการขนส่ง ธุรกิจเกี่ยวกับพลังงาน และธุรกิจเกี่ยวกับโครงสร้างขั้นพื้นฐาน (infrastructure) กลยุทธ์ของกลุ่มบริษัทโทรีเซนคือการต่อยอดนโยบายธุรกิจครบวงจรของกลุ่มบริษัทฯ และหาโอกาสหารายได้ที่มั่นคงให้กับกลุ่มบริษัทฯ มากขึ้นและมีกระแสเงินสดในอนาคตข้างหน้า กลุ่มบริษัทฯ จะทำการลงทุนเพิ่มเติมเพื่อให้สายธุรกิจในปัจจุบันเข้มแข็งขึ้นและขยายไปยังตลาดเฉพาะใหม่ต่างๆ กลุ่มบริษัทฯ อาจเลิกบริษัทที่มีอยู่ที่ไม่สร้างรายได้และกำไรที่ดีและหันมามุ่งเน้นกับธุรกิจที่มีโอกาสเติบโตและให้ผลลัพธ์ในอัตราก้าวกระโดดและเพิ่มมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาวโดยจะต้องเป็นธุรกิจที่จะเติบโตได้ตามที่ต้องการและเหมาะสมกับต้นทุนทางการเงินของกลุ่มบริษัทฯ ได้ดำเนินนโยบายปรับปรุงและขยายกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองอย่างต่อเนื่องและมีการซื้อสินทรัพย์ใหม่มาเพิ่มเติมจำนวนหนึ่ง สั่งต่อเรือชุดเจาะใหม่จำนวน 1 ลำ และเรือสนับสนุนงานนอกชายฝั่งจำนวน 2 ลำเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมชุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่ง ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่กลุ่มบริษัทฯ เห็นโอกาสในการเจริญเติบโตในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งเป็นภูมิภาคที่กลุ่มบริษัทฯ มุ่งเน้นเป็นหลัก ในขณะที่ทั่วโลกมีความต้องการมาตรฐานความปลอดภัยที่เพิ่มสูงขึ้น กลุ่มบริษัทโทรีเซนได้ให้ความสำคัญกับคุณภาพ ความปลอดภัย และประวัติการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งทำให้กลุ่มบริษัทฯ มีความได้เปรียบในการแข่งขันในกลุ่มธุรกิจที่กลุ่มบริษัทฯ กำลังดำเนินการอยู่นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทโทรีเซนยังได้วางแผนให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถได้รับประโยชน์จากความต้องการในบริการงานวิศวกรรมโยธาได้นำที่คาดว่าจะเติบโตขึ้นอีก ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ค่อนข้างจะมีคู่แข่งน้อยราย

ความหลากหลายของกองเรือ การใช้ประโยชน์จากทรัพยากร และกลุ่มลูกค้า ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองและเมอร์เมดได้สร้างรายได้เป็นจำนวนร้อยละ 81.55 และ ร้อยละ 15.86 ของรายได้รวมของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ในอีก 5 ปีข้างหน้า กลุ่มบริษัทฯ ตั้งใจที่จะสร้างความสมดุลและความหลากหลายของธุรกิจโดยจำแนกเป็นธุรกิจการขนส่ง ธุรกิจเกี่ยวกับพลังงาน และธุรกิจเกี่ยวกับโครงสร้างขั้นพื้นฐาน (infrastructure) ความสมดุลและความหลากหลายในกลุ่มธุรกิจนี้จะมุ่งเน้นไปยังระบบภายในหน่วยธุรกิจแต่ละหน่วยด้วย กลยุทธ์ของอัตราการใช้ประโยชน์จากกองเรือในกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง คือการเน้นให้มีแหล่งรายได้ที่หลากหลาย กลุ่มธุรกิจบรรทุกสินค้าแห่งเทกองมีความตั้งใจที่จะผสมผสานรูปแบบของการให้บริการขนส่ง

สินค้า ทั้งแบบประจำเส้นทางและแบบไม่ประจำเส้นทางให้มีความสมดุลกันให้คงอยู่ต่อไป ซึ่งกลุ่มบริษัท เชื่อว่าจะสามารถลดความเสี่ยงจากความผันผวนของความต้องการขนส่งสินค้า เรือเหล่านี้จะยังคงขนส่งสินค้าที่มีความหลากหลาย ซึ่งเห็นได้จากตัวเลขการขนส่งสินค้าหลายประเภทโดยเรือของกลุ่มบริษัทจำนวน 17.196 ลำตัน ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 ประกอบด้วย แร่/สินแร่ (ประมาณร้อยละ 32) ผลิตภัณฑ์เหล็ก (ประมาณร้อยละ 19) ปุ๋ย (ประมาณร้อยละ 16) กระดาษและผลิตภัณฑ์ไม้ (ประมาณร้อยละ 16) ผลิตภัณฑ์เกษตร (ประมาณร้อยละ 13) และสินค้าทั่วไป (ร้อยละ 4) นอกจากนี้ กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจะพยายามกระจายกลุ่มลูกค้าเพื่อลดความเสี่ยงในการดำเนินการ และความเสี่ยงทางการเงิน นอกจากนี้จะมีกลุ่มลูกค้าที่หลากหลายโดยให้บริการทั้งในกลุ่มธุรกิจต้นน้ำและปลายน้ำแล้ว กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งยังมีจุดมุ่งหมายในการที่จะรักษาความผสมผสานของระยะเวลาในการทำสัญญา ทั้งสัญญาการขุดเจาะระยะยาวและสัญญาวิศวกรรมโยธาได้น้ำระยะสั้น ซึ่งจะช่วยให้บริษัท สามารถลดความผันผวนของรายได้

เน้นกลยุทธ์การลงทุน การซื้อเรือ และปรับปรุงกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง เนื่องจากฐานลูกค้าของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองได้ขยายตัวสูงขึ้นและมีอัตราการใช้ประโยชน์จากเรือที่สูงขึ้น กลุ่มบริษัท ได้ดำเนินการปรับปรุงกองเรือ เพื่อทำให้กลุ่มบริษัท อยู่ในตลาดในฐานะผู้ให้บริการเรือที่มีอายุน้อยกว่าและมีประสิทธิภาพเหนือกว่า กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองคาดว่าแผนการปรับปรุงกองเรือจะทำให้มีประสิทธิภาพในการดำเนินงานมากขึ้น และมีความสามารถในการทำกำไรมากขึ้น โดยเพิ่มสมรรถภาพของกองเรือซึ่งจะช่วยในเรื่องการขยายธุรกิจของกลุ่มบริษัท กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองมุ่งเน้นการซื้อเรือส่งต่อใหม่มากขึ้น เทียบกับในอดีตที่กลุ่มบริษัท ได้เน้นซื้อเรือมือสองที่มีอายุงานระดับกลาง นอกเหนือจากเรือขุดเจาะจำนวน 1 ลำ และเรือสนับสนุนงานนอกชายฝั่งจำนวน 2 ลำ ที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้น เมอร์เมดยังได้เข้าถือหุ้นในบริษัท อัลลายด์ มารีน แอนด์ อควิวิเมนต์ เอสดีเอ็น บีเอสดี และบริษัท ซีสเคป เซอร์เวย์ส พีทีอี ลิมิเต็ด เพื่อเสริมให้ธุรกิจงานวิศวกรรมโยธาได้น้ำของกลุ่มบริษัท มีความสมบูรณ์มากขึ้น

ขยายอายุการทำงานของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง นอกเหนือจากกลยุทธ์ซื้อเรือและปรับปรุงกองเรือของกลุ่มบริษัท แล้ว กลุ่มบริษัท ยังมีแผนขยายอายุงานของกองเรือจำนวนหนึ่งที่มีอยู่ในขณะนี้ ซึ่งจะทำให้เรือมีอายุงานยาวนานขึ้น สามารถทำรายได้ได้อย่างเต็มที่ และเป็นที่น่าสนใจในภาวะตลาดที่อัตราค่าเช่าเรือลดต่ำลง เนื่องจากต้นทุนส่วนใหญ่ได้มีการตัดจำหน่ายค่าเสื่อมไปแล้ว กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองมีแผนที่จะใช้ทรัพยากรจำนวนมากเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายการในรักษาเรือให้อยู่ในสภาพดีที่ผ่านข้อกำหนดขั้นต่ำของสถาบันจัดอันดับชั้นเรือต่างๆ ยกตัวอย่างเช่น กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองใช้เงินจำนวน 22.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2551 สำหรับเรือ 24 ลำ ในการนำเรือเข้าอู่แห้งและเข้ารับการตรวจสอบสภาพเรือ ภายในปี 2554 เรือจำนวน 18 ลำ จากจำนวน 44 ลำ ของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองที่มีอยู่จะมีอายุ 25 ปี

ใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีใหม่และนำเสนอวิธีการทำงานแบบใหม่ ปี 2551 กลุ่มบริษัทไทร์เซนด์ได้ทำการปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขั้นแรก การปรับปรุงขั้นที่สองจะเริ่มต้นในปี 2552 ซึ่งจะมุ่งเน้นไปที่กระบวนการทำงานของธุรกิจเพื่อเพิ่มความสามารถในการผลิตผลงานและความมีประสิทธิภาพของงาน รวมถึงการปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ การปรับปรุงเหล่านี้มีจุดมุ่งหมายที่จะทำให้กระบวนการทำงานภายในมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อลดจำนวนงานที่ใช้กำลังคน เพื่อให้กลุ่มบริษัท สามารถเติบโตได้โดยไม่ต้องเพิ่มจำนวนบุคลากร นอกจากนี้ การพัฒนาระบบต่างๆ นี้คาดว่าจะช่วยระบบการวิเคราะห์ข้อมูลให้รวดเร็วยิ่งขึ้น และช่วยในการตัดสินใจที่ดีขึ้น

ธุรกิจหลักของบริษัทฯ

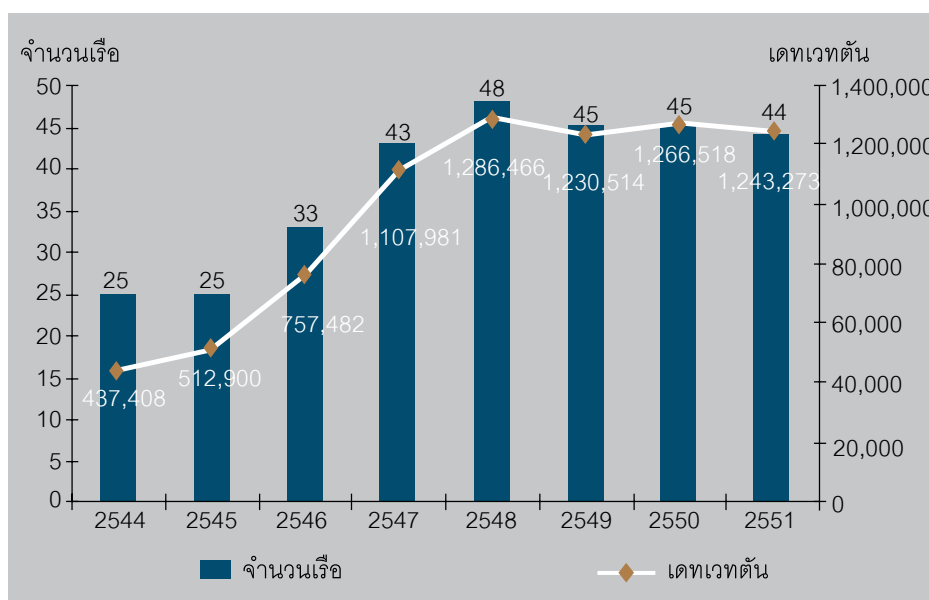
ธุรกิจของบริษัทในกลุ่มโทรคมนาคม ประกอบด้วย 3 ธุรกิจหลัก ได้แก่ ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง และธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ

บริษัท โทรคมนาคมไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทเดินเรือที่บริหารงานโดยคนไทยที่ใหญ่ที่สุด โดยเป็นเจ้าของเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป เรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของประเภท Handysize และประเภท Handymax โดยขนาดของเรือมีตั้งแต่ 16,211 เดทเวทตัน ไปจนถึง 52,375 เดทเวทตัน เรือของบริษัทฯ สามารถบรรทุกสินค้าแห่งแรกของทั้งแบบขนส่งเป็นปริมาณมากๆ ในครั้งเดียว หรือขนส่งเป็นปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยว ไม่ว่าจะเป็น แร่เหล็ก ถ่านหิน เมล็ดธัญพืช ซีเมนต์ ปุ๋ย ผลิตภัณฑ์เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากป่าไม้

ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ขายเรือมือสองไป 1 ลำ กลุ่มบริษัทฯ ได้สั่งซื้อเรือใหม่ 5 ลำ ขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ย 53,000 เดทเวทตัน เพื่อทำการส่งมอบในระหว่างปี พ.ศ. 2552 ถึง พ.ศ. 2554 ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 กองเรือโทรคมนาคมเป็นเจ้าของเรือแต่ละลำโดยผ่านบริษัทย่อยที่อยู่ในกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ มีขนาดระวางบรรทุกสินค้ารวม 1,243,273 เดทเวทตัน ระวางบรรทุกเฉลี่ย 28,256 เดทเวทตัน และมีอายุเฉลี่ย 19 ปี ขนาดของกองเรือของ กลุ่มบริษัทโทรคมนาคมได้เพิ่มจากจำนวน 25 ลำ ในปี 2544 เป็นจำนวน 44 ลำ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และมีขนาดระวางบรรทุกสินค้ารวม 512,900 เดทเวทตัน ในปี 2545 เป็น 1,243,273 เดทเวทตัน ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 แผนภูมิต่อไปนี้ แสดงพัฒนาการของกองเรือโทรคมนาคม จากปี 2544 ถึง 2551

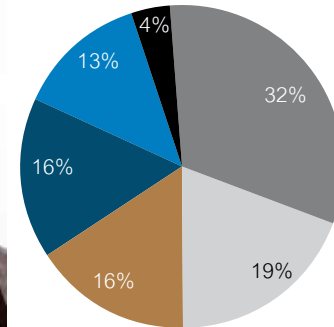
แผนภูมิ 5 : จำนวนเรือและระวางบรรทุกรวมในแต่ละปี



ที่มา : TTA



แผนภูมิ 6 : สินค้าที่ขนส่งจำแนกตามประเภทของสินค้า



■ แร่/สินแร่
■ ผลิตภัณฑ์เหล็กกล้า
■ ปุ๋ย
■ กระดาษ/ผลิตภัณฑ์ไม้
■ ผลิตภัณฑ์เกษตร
■ สินค้าทั่วไป/อื่นๆ

ที่มา : TTA

การให้บริการในธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของประกอบด้วย (ก) การให้บริการเรือขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง เป็นการให้เช่าเรือเพื่อวิ่งตามเส้นทางที่ได้กำหนดไว้แล้ว และเข้าจอดเทียบท่าตามที่ได้แจ้งไว้ล่วงหน้า และ (ข) การให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง เป็นการให้เช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา หรือรับส่งสินค้าตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญา การให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง สามารถทำรายได้ที่แน่นอนมากกว่าเมื่อเทียบกับการให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง

กองเรือของบริษัทฯ

กองเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ประกอบด้วยเรือที่บริษัทอยู่ในกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของเป็นเจ้าของ บริษัท ไทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด มีหน้าที่ในการบริหารกองเรือในกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ กองเรือที่มีอยู่ประกอบด้วย เรือที่มีระวางสองชั้น (tween-deckers) เรือที่มีระวางบรรทุกสินค้าแห่งแรกของโดยเฉพาะ (Open hatch/box-shaped vessels) และเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของแบบมาตรฐาน (conventional bulk vessels) ถึงแม้ว่าเรือแต่ละประเภสดังกล่าวจะสามารถใช้สลับสับเปลี่ยนกันในการขนส่งสินค้าได้ เรือแต่ละประเภทก็มีข้อดีของตัวเอง ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

ตาราง 2 : คุณลักษณะของเรือแต่ละประเภท

แบบเรือ	ลักษณะ
เรือที่มีระวางสองชั้น	เรือประเภทนี้มีระวางกั้นกลางหรือมีระวางเพิ่มมาอีกชั้นหนึ่ง ซึ่งทำให้สะดวกมากขึ้นในการขนส่งสินค้าที่เป็นกระสอบ เป็นชิ้นๆ หรือที่ไม่สามารถมัดรวมกันได้ นอกจากนี้เรือชนิดนี้ยังสามารถบรรทุกสินค้าแห่งแรกของแบบทั่วไปได้เช่นกัน การใช้ปั้นจั่นหรือรอกสองหัวเข้าด้วยกันยังช่วยให้เรือสามารถยกสินค้าที่มีน้ำหนักมากได้
เรือที่มีระวางบรรทุกสินค้าแห่งแรกของโดยเฉพาะ	เรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของที่มีระวางบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ มีฝาระวางที่เปิดได้กว้างกว่าเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของแบบทั่วไป ทำให้มีประสิทธิภาพมากกว่าในการบรรทุกสินค้าที่เป็นชิ้นๆ เช่น เหล็กเส้น และผลิตภัณฑ์จากป่าไม้ นอกจากนี้เรือชนิดนี้ยังสามารถบรรทุกสินค้าแห่งแรกของแบบทั่วไปได้เช่นกัน
เรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของแบบมาตรฐาน	เรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของแบบมาตรฐาน เป็นเรือที่ออกแบบมาให้เหมาะสมกับการบรรทุกสินค้าแห่งแรกของทั่วไป มากที่สุด สัมกับชื่อของเรือนั่นเอง

ตารางต่อไปนี้จะแสดงข้อมูลของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของไทรเซ่น ณ วันที่ 30 กันยายน 2551

ตาราง 3 : โครงสร้างกองเรือไทรเซ่น

จำนวนเรือ				
	จำนวนเรือที่มีอยู่	เรือที่เข้ามา (ระยะกลาง)	เรือที่ส่งต่อใหม่	รวม
Handysize	29	-	-	29
Handymax	15	7	5	27
รวม	44	7	5	56

อายุเฉลี่ยของกองเรือไทรเซ่น				
	จำนวนเรือที่มีอยู่	เรือที่เข้ามา (ระยะกลาง)	เรือที่ส่งต่อใหม่	รวม
Handysize	22.76	-	-	22.76
Handymax	15.34	6.22	-	12.07
รวม	19.00	6.22	-	16.18

ที่มา : TTA

ตาราง 4: รายชื่อกองเรือไทรเซ่น

เรือที่มีระวางสองชั้น					
ชื่อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ จากผู้ต่อเรือ	เดทเวทตัน	อายุ	ชนิดของเรือ	การจัดลำดับ ชั้นเรือ
1. ทอร์เซลเลอร์	21/03/2529	16,248	22.55	TD-15A	ABS
2. ทอร์ซี	28/04/2529	16,248	22.44		LR
3. ทอร์สกีเปอร์	04/11/2529	16,211	21.92		LR
4. ทอร์สกาย	18/12/2529	16,225	21.80		LR
5. ทอร์สปริต	11/06/2529	16,248	22.32		LR
6. ทอร์สตาร์	22/11/2528	16,248	22.87		BV
7. ทอร์ซัน	04/07/2529	16,223	22.26		LR
8. ทอร์ มาร์เนอร์	18/01/2526	17,298	25.72	Multi-Purpose	LR
9. ทอร์ มาสเตอร์	02/8/2525	17,298	26.18		LR
10. ทอร์ เมอร์แซนท์	01/11/2525	17,326	25.93		BV
11. ทอร์ เมอร์คิวรี	03/07/2527	17,322	24.26		BV
12. ทอร์ นาวิกเตอร์	29/03/2530	20,358	21.52	Passat	LR
13. ทอร์ นอดิก้า	09/12/2531	20,542	19.82		BV
14. ทอร์ เนปจูน	01/03/2532	20,377	19.60		GL
15. ทอร์ เน็กซ์	01/01/2532	20,377	19.76		GL
16. ทอร์ นอดิลัส	06/05/2531	20,457	20.42		BV
17. ทอร์ เนคตาร์	01/01/2533	20,433	18.76		GL
18. ทอร์ เนรัส	01/01/2531	20,380	20.76		GL

เรือบรรทุกสินค้าแทกอง						
ชื่อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ จากคู่ต่อเรือ	เดทเวทตัน	อายุ	ชนิดของเรือ		การจัดลำดับ ชั้นเรือ
19. ทอร์ ไพล็อต	22/05/2529	33,400	22.38	Standard	Bulk < 40,000 dwt	LR
20. ทอร์ ออร์คิด	27/09/2528	34,800	23.02			LR
21. ทอร์ โลตัส	18/02/2528	35,458	23.63			BV
22. ทอร์ อล่ายอันซ์	27/06/2527	40,940	24.28	Standard	Bulk > 40,000 dwt	LR
23. ทอร์ เวนเจอร์	14/06/2529	41,824	22.31			DNV
24. ทอร์ ไดนามิค	30/04/2534	43,497	17.43			BV
25. ทอร์ อินทิกิริตี้	02/04/2544	52,375	7.50			BV
26. ทอร์ จัสมิน	22/08/2528	36,633	23.12	Box Shape	Bulk (Box) < 40,000 dwt	DNV
27. ทอร์ จูปีเตอร์	18/08/2529	36,992	22.13	Open Hatch / Box Shape		ABS
28. ทอร์ เวฟ	30/07/2541	39,042	10.18			ABS
29. ทอร์ วิน	18/11/2541	39,087	9.87			ABS
30. ทอร์ การ์เดียน	29/05/2528	41,876	23.36	Box Shape	Bulk (Box) > 40,000 dwt	LR
31. ทอร์ เอนเนอร์ยี	16/11/2537	42,529	13.88	Open Hatch / Box Shape		NKK
32. ทอร์ เอนเดฟเวอร์	11/04/2538	42,529	13.48			NKK
33. ทอร์ เอนเตอร์ไพรส์	28/07/2538	42,529	13.19			LR
34. ทอร์ ฮาร์โมนี	21/03/2545	47,111	6.53			DNV
35. ทอร์ ฮอไรซัน	01/10/2545	47,111	6.00			LR
36. ทอร์ แคมเปียน	01/12/2525	25,150	25.85	Open Hatch / Box Shape	Con-Bulkers (Box)	GL
37. ทอร์ กัปตัน	01/05/2526	25,085	25.44			GL
38. ทอร์ คอนฟิเดนซ์	24/06/2526	24,900	25.29			GL
39. ทอร์ คอมมานเดอร์	01/05/2527	26,140	24.43			GL
40. ทอร์ ทริบิวท์	03/01/2528	23,224	23.76	Open Hatch / Box Shape	Wismar (Box)	BV
41. ทอร์ เทรดเดอร์	20/11/2528	24,126	22.88			LR
42. ทอร์ แทรเวลเลอร์	30/11/2528	24,126	22.85			LR
43. ทอร์ ทรานสปอร์ตเดอร์	08/08/2529	23,930	22.16			BV
44. ทอร์ ทรานสิท	01/12/2529	23,042	21.85			ABS
รวมระวางบรรทุกของกองเรือไทรเซ็น		1,243,273 เดทเวทตัน				

ABS : Amercian Bureau of Shipping

BV : Bureau Veritas

DNV : Det Norske Veritas

GL : Germanischer Lloyd

LR : Lloyd's Register

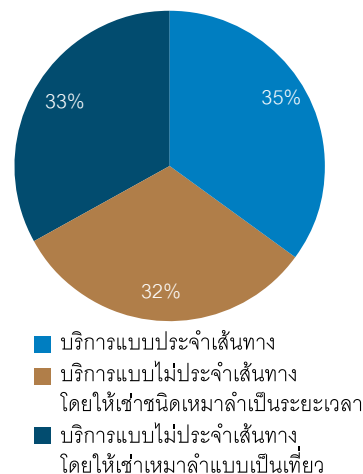
NKK : Nippon Kaiji Kyokai

ที่มา : TTA

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



แผนภูมิ 7 : การให้บริการของกองเรือโทริเซน จำแนกตามวันเดินเรือ



ที่มา : TTA

การให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง

รูปภาพต่อไปนี้แสดงเส้นทางการให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางของบริษัทฯ



การให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง เป็นการขนส่งสินค้าแห้งที่เป็นหีบห่อ (Pallets) ในหลายลักษณะ ตั้งแต่แรกเริ่มเส้นทางเดินเรือสายหลักจะวิ่งระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปยังอ่าวเปอร์เซีย ทะเลแดง และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน จากการที่เศรษฐกิจของประเทศจีนเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าจากประเทศจีน

ไปยังตะวันออกกลาง มีจำนวนสูงที่สุดในเครือข่ายการเดินเรือแบบประจำเส้นทางของบริษัทฯ ปัจจุบันประเทศไทยเดียวได้มีการบรรทุกสินค้าในเที่ยวกลับมายังภูมิภาคเอเชียจำนวนมาก กลุ่มบริษัทไทรีเซนได้ให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง 2 ถึง 3 เที่ยวต่อเดือน ระหว่างประเทศจีน และ 7 ถึง 10 เที่ยวต่อเดือน ระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปยังตะวันออกกลาง ข้อได้เปรียบอย่างหนึ่งของการให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางก็คือ สามารถทำรายได้ที่แน่นอนมากกว่าเมื่อเทียบกับการให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง

ตาราง 5 : สถิติการให้บริการในการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง

เส้นทางเดินเรือ	จำนวนเที่ยวเรือ		ปริมาณสินค้า		% ที่เพิ่มขึ้น	สินค้าหลักที่ขนส่ง
	2550	2551	2550	2551		
ประเทศจีน – ตะวันออกกลาง	32	28	1,221,950	1,100,617	(9.93)%	ผลิตภัณฑ์จากไม้และเหล็ก
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ – ตะวันออกกลาง	116	133	2,151,941	2,550,740	18.53%	ผลิตภัณฑ์จากไม้และเหล็ก
อื่นๆ						ผลิตภัณฑ์จากไม้
รวม	148	161	3,373,891	3,651,357	8.22%	

ที่มา : TTA

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

กลุ่มบริษัทไทรีเซนให้บริการเดินเรือแบบประจำเส้นทางกับผู้ผลิตสินค้าและผู้ส่งสินค้าหลากหลาย ซึ่งจะแตกต่างกันในแต่ละปี จากการที่เศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย เช่น จีน อินเดีย เติบโตอย่างรวดเร็ว ทำให้รูปแบบและปริมาณการค้าเพิ่มมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด บริษัทฯ หาสินค้าที่ต้องการเรือบรรทุกสินค้าจากตัวแทนเรือ นายหน้าเช่าเหมาเรือ และการติดต่อกับลูกค้าโดยตรง

กลุ่มบริษัทไทรีเซนแข่งขันกับบริษัทอื่นๆ ที่ให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางจาก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีนไปยังตะวันออกกลาง ถึงแม้ว่าคู่แข่งในอันดับต้นๆ ของบริษัทฯ จะมีกองเรือที่ใหญ่กว่า แต่บริษัทฯ ก็เชื่อว่าบริษัทฯ มีข้อได้เปรียบ เช่น คุณภาพ ชนิด และความหลากหลายของเรือ ความถี่ของตารางเดินเรือ เครือข่ายตัวแทนเรือ นายหน้าเช่าเหมาเรือ และลูกค้าในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและตะวันออกกลางที่กว้างขวางกว่า

กลุ่มบริษัทไทรีเซนเริ่มจากการเป็นผู้ให้บริการขนส่งแบบประจำเส้นทาง แต่หลังจากที่กองเรือของบริษัทเติบโตขึ้นมากในช่วงห้าปีที่ผ่านมาสัดส่วนของเรือที่ให้บริการแบบประจำเส้นทางค่อยๆ ลดลงจากมากกว่าร้อยละ 65 ในปี 2546 เป็นประมาณร้อยละ 35 ของจำนวนวันเดินเรือทั้งหมดในรอบบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 ถึงแม้ว่าจะมีการให้บริการขนส่งสินค้าประจำเส้นทางในเส้นทางใหม่ๆ เพิ่มขึ้นก็ตาม

การบริการแบบไม่ประจำเส้นทาง

การบริการแบบไม่ประจำเส้นทาง เป็นอีกบริการหนึ่งของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง รายได้จากการเดินเรือของบริษัทฯ มาจาก

- การให้เช่าเหมาลำแบบเป็นเที่ยว การให้เช่าเหมาลำในตลาดให้เช่าระยะสั้น ซึ่งคิดค่าเช่าตามอัตราของตลาด ณ ขณะนั้น
- การให้เช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา เป็นการให้เช่าเรือโดยกำหนดระยะเวลาไว้ และโดยทั่วไปจะกำหนดอัตราค่าเช่าแบบคงที่ แต่มักจะมีปัจจัยอื่นๆ เช่น การปรับค่าเงินเฟ้อ หรืออัตราค่าเช่าเรือของตลาดปัจจุบัน มาเป็นองค์ประกอบในการคิดอัตราค่าเช่าเรือ และ
- การเซ็นสัญญา รับขนส่งสินค้าล่วงหน้า (contracts of affreightment) ซึ่งบริษัทฯ จะรับขนส่งสินค้าจำนวนหนึ่ง ให้แก่ลูกค้าในเส้นทางที่กำหนดไว้แล้วในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง

ตารางข้างล่างนี้แสดงข้อแตกต่างที่สำคัญของการเช่าและการทำสัญญาแต่ละแบบในธุรกิจการเดินเรือของบริษัทฯ

ตารางที่ 6 : ประเภทของการเช่าเหมารือ

	การเช่าเหมาลำเป็นเที่ยว	การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา	การเช่าเรือเปล่า	การเซ็นสัญญา รับขนส่งสินค้าล่วงหน้า
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) จากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และจีนไปยังตะวันออกกลาง ด้วยขนาดของกองเรือที่บริษัทฯ มีอยู่ทำให้บริษัทฯ ไม่ต้องให้เรือวิ่งกลับตรงมาที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีน บริษัทฯ สามารถที่จะปล่อยเรือกลับให้เป็นการเช่าระยะสั้นหรือขนส่งสินค้ากลับมาภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเพื่อเตรียมตัวในการเดินทางรอบต่อไป สินค้าที่บรรทุกจากกลับนั้นหามาโดยเป็นสัญญาเช่าขนส่งสินค้าล่วงหน้า และแบบเช่าเหมาลำแบบต่างๆ

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

กลุ่มบริษัทไทรีเซน ได้ทำสัญญาเช่าเหมาลำแบบระยะเวลาเป็นจำนวนหลายลำ ซึ่งมีตั้งแต่หนึ่งปีถึงสามปีและมีการกำหนดการจ่ายเงินค่าเช่าคงที่เดือนละ 2 ครั้งล่วงหน้า การเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา คือการเช่าเรือจากเจ้าของเรือเป็นระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ซึ่งเจ้าของเรือจะต้องส่งมอบเรือ (รวมลูกเรือและอุปกรณ์) ที่พร้อมให้บริการ

แก่ผู้เช่า และผู้เช่าจ่ายค่าเช่าในอัตราคงที่ที่คิดเป็นรายวันเดือนละ 2 ครั้ง และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเที่ยวเรือทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือและการผ่านคลอง ผู้เช่าเป็นผู้กำหนดประเภทและปริมาณของสินค้าที่จะขนส่งและท่าเรือที่จะขนถ่ายสินค้า ในส่วนของการดำเนินงานและการเดินเรือรวมถึงค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ เช่นเงินเดือนลูกเรือ ค่าประกันภัย ค่าซ่อมบำรุงและดูแลรักษาเรือ และค่าอะไหล่และอุปกรณ์ต่างๆ เจ้าของเรือจะเป็นผู้รับผิดชอบ การให้เช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา ปกติระยะเวลาการให้เช่าจะถูกจำกัดอยู่ที่ 12 ถึง 24 เดือน

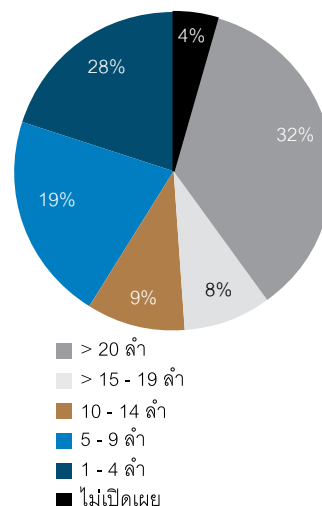
ในปี 2551 บริษัทฯ ได้มีสัญญารับขนส่งสินค้าแบบเช่าเหมาลำระยะยาวคิดเป็นร้อยละ 23 ของระวางบรรทุกสินค้าทั้งหมด และในปี 2552 ได้มีการทำสัญญาล่วงหน้าแบบเช่าเหมาลำระยะยาวไว้แล้วร้อยละ 8 ของระวางบรรทุกสินค้าทั้งหมด ทางเลือกหนึ่งที่จะทำให้เรือได้รับการว่าจ้างก็คือการให้เช่าผ่านตัวแทนนายหน้าจัดหาสินค้า ในตลาดให้เช่าเรือระยะสั้นมีความเป็นไปได้ที่จะขยโอกาสจากการปรับตัวดีขึ้นของตลาด แต่ก็มีความเสี่ยงในช่วงขาลงเช่นกัน จำนวนเรือที่ให้บริการในตลาดให้เช่าเรือระยะสั้น มักจะมีจำนวนไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับจำนวนเรือที่เหลืมาจากการให้เช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาและแบบประจำเส้นทาง

ในการให้เช่าเหมาเรือ บริษัทฯ จะจ่ายค่านายหน้าตั้งแต่ร้อยละ 1.25 ถึง 6.25 ของอัตราเช่ารายวันทั้งหมดแก่บริษัทนายหน้าที่จัดหาผู้เช่าให้

การให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทางของกลุ่มบริษัทไทรีเซน มีความผันผวนไปตามอุปสงค์และอุปทานของสินค้าแห้งเทกอง สำหรับการให้เช่าเหมาลำในตลาดให้เช่าระยะสั้น จากพื้นฐานของราคา เส้นทางเดินเรือ ขนาด อายุและสภาพของเรือ รวมไปถึงชื่อเสียงของกลุ่มบริษัทไทรีเซน ในการเป็นทั้งผู้ประกอบการและเป็นเจ้าของเรือ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทไทรีเซนยังต้องแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นในตลาดของเรือขนาดเล็ก (Handysize) และขนาดกลาง (Handymax) อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป และเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองในโลกที่มีขนาดตั้งแต่ 15,000 เดทเวทตันถึง 50,000 เดทเวทตัน มีอยู่ค่อนข้างกระจุกกระจาย และแบ่งออกเป็นเจ้าของเรือรายย่อยๆ ได้ประมาณ 1,162 ราย ซึ่งเป็นเจ้าของเรือ ประมาณ 5,533 ลำ



แผนภูมิ 8 : สัดส่วนการถือครองเรือประเภทบรรทุกสินค้าทั่วไปและเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง (15,000-50,000 เดทเวทตัน)



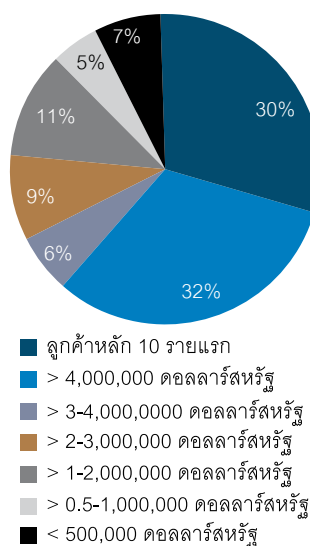
ที่มา : Fairplay World Shipping Encyclopedia

ลูกค้าของบริษัทฯ

เนื่องจากกลุ่มบริษัทไทรีเซน บริหารกองเรือที่มีทั้งเรือที่ให้บริการแบบประจำเส้นทาง แบบไม่ประจำเส้นทาง แบบเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา และแบบที่เซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า ลูกค้าของบริษัทฯ จึงครอบคลุมไปถึงบริษัทผู้ค้าระหว่างประเทศชั้นนำ และผู้ประกอบการเดินเรืออื่นด้วย จะใช้กลยุทธ์ของบริษัทฯ คือการปล่อยเรือให้เช่าแบบเหมาลำกับบริษัทการค้าขนาดใหญ่ (trading house) (ซึ่งรวมถึงผู้ค้าสินค้าด้วย) เจ้าของเรือและผู้ประกอบการด้านเรือบรรทุกสินค้าที่มีชื่อเสียง ผู้ผลิตสินค้ารายใหญ่ และหน่วยงานราชการ มากกว่าบริษัทที่มีฐานะทางการเงินไม่มั่นคง กลุ่มบริษัทไทรีเซน มีความมุ่งมั่นที่จะให้บริการเดินเรือในหลายรูปแบบ ในรอบบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 ลูกค้าหลัก 10 รายแรกของกลุ่มบริษัทไทรีเซน คิดเป็นร้อยละ 30 ของรายได้ค่าระวางทั้งหมดของกลุ่มบริษัทไทรีเซน



แผนภูมิ 9 : ลูกค้าจำแนกตามรายรับ



ที่มา : TTA

คู่แข่ง

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของไทย เป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันสูง ตลาดในประเทศไทยเป็นตลาดที่มีส่วนแบ่งกระจุกกระจาย และคู่แข่งของกลุ่มบริษัทไทรีเซน มีการดำเนินงานที่เล็กกว่าธุรกิจของกลุ่มบริษัทไทรีเซนมาก ตลาดระหว่างประเทศก็มีส่วนแบ่งที่กระจุกกระจายด้วยเช่นกัน และกลุ่มบริษัทฯ ได้แข่งขันกับบริษัทขนส่งชั้นนำในเอเชียหลายบริษัท รวมทั้ง บริษัท เอสทีเอ็กซ์ แพน โอเชียน จำกัด บริษัท สุนได เมอร์ชั่น มารีน จำกัด และบริษัท ไชน่า โอเชียน ชิปปิ้ง จำกัด (กลุ่มบริษัท) คาดว่าการแข่งขันจะเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากการรวมและการขยายกิจการของบริษัทขนส่งระดับนานาชาติขนาดใหญ่ และการเข้ามาของคู่แข่งรายใหม่เนื่องจากสภาพตลาดที่อานวย

ตารางที่ 7 : คู่แข่งหลักในการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง

- บริษัท สุนได เมอร์ชั่น มารีน จำกัด
เรือ Handysize 16 ลำ ะวางบรรทุก 411,937 เดทเวตัน
เรือ Handymax 5 ลำ ะวางบรรทุก 210,765 เดทเวตัน
- บริษัท เอสทีเอ็กซ์ แพน โอเชียน จำกัด
เรือ Handysize 34 ลำ ะวางบรรทุก 980,560 เดทเวตัน
เรือ Handymax 17 ลำ ะวางบรรทุก 718,496 เดทเวตัน
- บริษัท ไชน่า โอเชียน ชิปปิ้ง จำกัด
เรือ Handysize 167 ลำ ะวางบรรทุก 3.8 ล้านเดทเวตัน
เรือ Handymax 114 ลำ ะวางบรรทุก 4.9 ล้านเดทเวตัน

ที่มา : Fairplay World Shipping Encyclopedia

ดังที่ได้กล่าวไปข้างต้นในหัวข้อ “จุดแข็งในการแข่งขันของกลุ่มบริษัทฯ” ธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ โทรีเซนแข่งขันในตลาดบางตลาด (เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จีน อินเดีย และ ตะวันออกกลาง)

กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง

บริษัท เมอร์เมด มาร์ิทิม จำกัด (มหาชน) (“เมอร์เมด”) เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2525 บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ได้เข้าเป็นผู้ถือหุ้นของเมอร์เมดในปี 2538 และ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 บริษัทฯ ถือหุ้นในเมอร์เมดร้อยละ 57.14 โดยหุ้นจำนวนร้อยละ 35.40 ถือโดยบริษัทฯ โดยตรงและอีกร้อยละ 21.74 ถือผ่านบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 100 คือบริษัท โทรีเซน ซาเตอร์ริง (เอชเค) จำกัด และบริษัท โทรีเซน ชิปปิง สิงคโปร์ พีทีอี ลิมิเตด เมอร์เมดรับผิดชอบในการเป็นผู้ให้บริการนอกชายฝั่งของบริษัทฯ โดยให้บริการในอุตสาหกรรมขุดเจาะน้ำมันและก๊าซนอกชายฝั่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะบริเวณน้ำตื้นนอกฝั่งประเทศไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย และเวียดนาม เมอร์เมดมีที่ทำการที่จังหวัดชลบุรี ประเทศไทย และมีฐานปฏิบัติงานสนับสนุนงานบนฝั่งในกัวลาลัมเปอร์ มาเลเซีย สงขลา ประเทศไทย และ จากาตาร์ ประเทศอินโดนีเซีย เพื่อสนับสนุนการขยายกิจการไปในส่วนของภูมิภาค ในที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นที่จัดขึ้นเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2550 ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้รับทราบมติของคณะกรรมการบริษัทฯ ที่เสนอให้เมอร์เมดออกหุ้นเพิ่มทุนเพื่อขายให้ประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก (IPO) และเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 เมอร์เมดได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“SGX”) และได้เงินจากการซื้อขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าวเป็นเงินจำนวน 246 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์

เมอร์เมดถือเป็นบริษัทลำดับต้นๆ บริษัทหนึ่ง ที่ให้บริการขุดเจาะนอกชายฝั่งในประเทศไทย และได้กลายเป็นหนึ่งในจำนวนไม่กี่บริษัทที่เป็นผู้ให้บริการดังกล่าวแบบครบวงจรในเอเชีย การที่มีฐานธุรกิจในประเทศไทย ช่วยให้เมอร์เมดสามารถรักษาความได้เปรียบจากต้นทุนที่ต่ำเมื่อเทียบกับคู่แข่งในประเทศเพื่อนบ้าน เมอร์เมดดำเนินธุรกิจหลักสองประเภท คือการให้บริการขุดเจาะนอกชายฝั่ง และบริการงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ

บริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ จำกัด (“MDL”) เป็นบริษัทย่อยของเมอร์เมด โดยเมอร์เมดถือหุ้นอยู่ร้อยละ 95 MDL ปฏิบัติการโดยใช้เรือขุดเจาะ 2 ลำ และให้บริการการขุดเจาะที่เกี่ยวข้องในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เรือขุดเจาะของ MDL ถูกออกแบบให้ใช้ในที่น้ำลึกถึง 100 เมตร และมีความสามารถในการขุดเจาะ 24 ชั่วโมง ต่อวัน โดยสามารถเจาะไปถึงความลึกที่ 6,100 เมตร สำหรับเรือขุดเจาะเอ็มอาร์ที-1 และ 5,943 เมตร สำหรับเรือขุดเจาะเอ็มอาร์ที-2

บริษัทฯ ให้บริการงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำผ่านบริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเชส จำกัด (“MOS”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของเมอร์เมด โดยเมอร์เมดถือหุ้นอยู่ร้อยละ 100 MOS มีกองเรือที่ให้บริการ 5 ลำ และเรือที่เข้ามาเพิ่มเติมเพื่อให้บริการอีก 2 ลำ และให้บริการนักประดาน้ำและเครื่องตรวจสอบใต้น้ำ กองเรือของ MOS ได้ถูกออกแบบให้เหมาะสำหรับงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ ซึ่งสามารถควบคุมการทำงานโดยนักประดาน้ำหรือควบคุมด้วยยานสำรวจใต้ทะเล (ROV) และรวมทั้งเรือที่มีระบบการบังคับตำแหน่งของเรือแบบอัตโนมัติเชื่อมต่อกับสัญญาณดาวเทียม (dynamically positioned vessels) เรือดังกล่าวสามารถปฏิบัติงานประดาน้ำที่ความลึกกว่า 300 เมตร ได้โดยใช้ระบบควบคุมและอุปกรณ์สำหรับดำน้ำลึก (saturation diving system) สำหรับเรือบริการและสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำที่ควบคุมด้วยยานสำรวจใต้ทะเล (ROV) สามารถทำงานในน้ำได้ในความลึกกว่า 2,000 เมตร การให้บริการงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำของบริษัทฯ มีหลากหลาย ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบ การซ่อมและการบำรุงรักษา และงานก่อสร้างและติดตั้งและงานสานต่อโครงการให้สมบูรณ์ (Commissioning Projects)

ตาราง 8 : บริษัทย่อยที่สำคัญของเมอร์เมด

- บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเชส จำกัด (“MOS”) ให้บริการงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ โดยมีเรือที่ใช้สนับสนุนงานดังกล่าว ที่พร้อมด้วยนักประดาน้ำและเครื่องตรวจสอบใต้น้ำ
- บริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ จำกัด (“MDL”) ให้บริการเรือขุดเจาะเพื่อใช้ในการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ นอกชายฝั่ง

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 MOS ได้ขยายกองเรือสำหรับให้บริการวิศวกรรมโยธาได้นำ โดยซื้อเรือ เมอร์เมดซ์พอร์เตอร์ และในปี 2551 MOS ได้รับมอบเรือ เมอร์เมด ซอฟเวอร์เรน เป็นเรือลำที่ 5 และยังมีเรืออีก 2 ลำ ที่จะมีการส่งมอบในปี 2552 เมอร์เมดมีแผนที่จะซื้อเรือชุดเจาะใหม่มือสอง และ/หรือเรือที่สนับสนุนงานชุดเจาะนอกชายฝั่งหากมีโอกาสและกำลังที่จะซื้อ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์การขยายกิจการในส่วนของการบริการนอกชายฝั่ง ในวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2550 เมอร์เมดได้ตกลงลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือชุดเจาะใหม่ ซึ่งจะทำให้การรับมอบในปี พ.ศ. 2552 นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2550 เมอร์เมดได้ถือหุ้นโดยอ้อมร้อยละ 22.5 ในบริษัท อัลลายด์ มารีน อีควิพเมนต์ เอสดีเอ็น บีเอสดี ซึ่งเป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจด้านวิศวกรรมโยธาได้นำในประเทศมาเลเซีย โดยการถือหุ้นผ่าน บริษัท เวลส์คลาส อินสไปเรชั่น เอสดีเอ็น บีเอสดี ร้อยละ 25 และเมื่อต้นปี 2551 MOS ได้เข้าไปถือหุ้นร้อยละ 80 ในกลุ่มบริษัท ซีสเคป เซอร์เวย์ส ซึ่งเป็นผู้ให้บริการการสำรวจและหาตำแหน่งงานขุดเจาะได้ผิวน้ำที่มีฐานการทำงานในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จึงเป็นการเสริมให้ธุรกิจ MOS สามารถเป็นผู้ให้บริการในธุรกิจงานสำรวจและขุดเจาะอุปกรณได้นำแบบครบวงจร

MOS ได้รับการรับรองโดยสถาบันจัดชั้นเรือซึ่งเป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากลหลายสถาบัน และเป็นสมาชิกขององค์กรการค้าที่มีชื่อว่า International Marine Contractors' Association (IMCA) ซึ่งเป็นองค์กรทางการค้าทั่วโลกสำหรับบริษัทที่ประกอบกรธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง

รายได้จากกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งได้จากการทำงานของ MDL ในส่วนของการชุดเจาะนอกชายฝั่ง และการดำเนินงานของ MOS ที่เกี่ยวกับการบริการวิศวกรรมโยธาได้นำ

ส่วนงานชุดเจาะที่เป็นน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่ง

MDL เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเรือชุดเจาะที่มีคุณภาพสูงโดยประหยัดต้นทุนให้มากที่สุด การดำเนินงานจะเน้นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กลยุทธ์ของ MDL คือการเป็นผู้เชี่ยวชาญในการให้บริการชุดเจาะ โดยทำสัญญาระยะเวลากลางถึงระยะยาวเพื่อให้มีกระแสเงินสดอย่างสม่ำเสมอ

ตาราง 9 : รายชื่อของเรือชุดเจาะ

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	5,943	115 คน

ที่มา : TTA

เรือชุดเจาะของ MDL เป็นเรือชุดเจาะที่ซื้อมาจากตลาดมือสอง ในเดือนเมษายน และกรกฎาคม ปี 2548 ตามลำดับ เรือชุดเจาะทั้ง 2 ลำ จดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติไทย โดยมีบริษัทย่อยของ บริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ จำกัด คือ บริษัท เอ็มทีอาร์-1 จำกัด (“เอ็มทีอาร์-1”) และบริษัท เอ็มทีอาร์-2 จำกัด (“เอ็มทีอาร์-2”) เป็นเจ้าของเรือ เรือชุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 สร้างขึ้นในปี 2521 และได้รับการซ่อมบำรุงในปี 2541 สามารถอยู่ในระดับน้ำลึกได้ถึง 100 เมตร และสามารถเจาะลึกลงไปในความลึกถึง 6,100 เมตร ของผิวดิน และบรรทุกคนได้ถึง 112 คน เรือชุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 สร้างขึ้นในปี 2524 และได้รับการซ่อมบำรุงในปี 2540 สามารถอยู่ในระดับน้ำลึกได้ถึง 100 เมตร และสามารถเจาะลึกลงไปในความลึกถึง 5,943 เมตร ของผิวดิน และบรรทุกคนได้ถึง 115 คน

ลูกค้าของ MDL จะเป็นบริษัทข้ามชาติ องค์กรของรัฐ และบริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติขนาดใหญ่ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 เมอร์เมดได้รับสัญญาว่าจ้างในการชุดเจาะ จาก Hess (Indonesia-Pangkah) Ltd. และ Chevron Thailand Exploration and Production Ltd. โดย MDL โดยระยะของสัญญาชุดเจาะครอบคลุมไปถึงปี 2552 และ 2553

สัญญาว่าจ้างในการขุดเจาะได้รับมาจากการประมูลหรือจากการเจรจา ระยะเวลาของสัญญาก็แตกต่างกันขึ้นอยู่กับพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ สภาพธรณีวิทยาที่ต้องขุดเจาะ อุปกรณ์และการบริการ สภาพพื้นที่ที่จะขุดเจาะ และระยะเวลาการทำงานที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ

เรือขุดเจาะทั้งสองลำได้รับการจัดอันดับชั้นจากสมาคมจัดชั้นเรือจากสมาคมจัดอันดับชั้นเรือที่มชื่อเสียง โดยจัดลำดับจากมาตรฐานของการปฏิบัติงานและความปลอดภัย เรือขุดเจาะทั้ง 2 ลำ ดังกล่าว ได้ถูกจัดลำดับโดยสมาคมจัดชั้นเรือนานาชาติ อาทิ Det Norske Veritas (“DNV”), American Bureau of Shipping (“ABS”), or Bureau Veritas (“BV”) โดยเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 ถูกจัดลำดับชั้นโดย ABS และเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 ถูกจัดลำดับชั้นโดย BV สมาคมจัดชั้นเรือดังกล่าวจะเข้ามาตรวจสอบสภาพเรือทุกปี เรือขุดเจาะทั้ง 2 ลำ เข้าอยู่แห่งทุกๆ 5 ปี และได้รับการตรวจสอบแบบพิเศษจากสมาคมจัดอันดับชั้นเรือต่างๆ ดังกล่าว

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

ตารางด้านล่างนี้แสดงถึงบริษัทผู้เป็นเจ้าของเรือขุดเจาะ

ตาราง 10 : ตลาดเรือขุดเจาะ

ชื่อบริษัทที่เป็นเจ้าของเรือ	จำนวนเรือที่เป็นเจ้าของ	จำนวนเรือที่กำลังสร้าง	รวม
SeaDrill Ltd.	14	3	17
KCA Deutag	4	0	4
Mermaid Drilling Ltd.	2	1	3
Global Geo Services ASA	3	0	3
PDVSA	2	0	2
Others	3	2	5

ที่มา : Fearnleys

ในรอบบัญชี 2551 MDL สามารถทำรายได้ร้อยละ 23.63 ให้แก่รายได้รวมของเมอร์เมด ไม่รวมผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน

งานวิศวกรรมโยธาได้นำ

ในปี 2551 กองเรือของ MOS ประกอบด้วยเรือที่ให้บริการและสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำ 5 ลำ ระบบควบคุมอุปกรณ์ดำน้ำลึก 1 เครื่อง และระบบควบคุมยานสำรวจได้นำ 7 เครื่อง ซึ่ง MOS เป็นเจ้าของโดยตรง นอกจากนี้ MOS ยังเช่าเรือมาเพิ่มเติมอีก 2 ลำ ซึ่งให้บริการและสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำเป็นเรือที่มีอุปกรณ์พิเศษเฉพาะที่จะให้บริการสนับสนุนนักประดาน้ำ ระบบควบคุมยานสำรวจได้นำ และอุปกรณ์พิเศษเฉพาะเรือ MOS จ้างผู้เชี่ยวชาญโดยผ่านสัญญา sub contract ประมาณ 400 คน นอกเหนือจากพนักงานประจำที่มีอยู่แล้ว เพื่อทำงานเกี่ยวกับโครงการต่างๆ ที่ให้บริการวิศวกรรมโยธาได้นำ

การให้บริการวิศวกรรมโยธาได้ทะเลรวมถึง การตรวจสอบ การซ่อม การซ่อมบำรุง ให้กับแท่นขุดเจาะที่อยู่นอกชายฝั่ง สิ่งก่อสร้างได้นำ และเรือ เพื่อให้ได้คุณภาพตามเกณฑ์ของสถาบันจัดชั้นเรือ ส่วนงานบริการด้านอื่น ได้แก่ งานวิศวกรรมของโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ เช่น การติดตั้งแท่นขุดเจาะน้ำมัน การวางท่อ การวางสายเคเบิลใต้ทะเล การยึดแท่นขุดเจาะให้แข็งแรงขึ้นและการปรับปรุงแท่นขุดเจาะโดยใช้เทคนิคต่างๆ รวมถึงงานเชื่อมใต้ทะเล

ในปี 2542 เมอร์เมต ได้ก่อสร้างศูนย์ฝึกการดำน้ำ การตรวจสอบ และการเชื่อม โดยได้รับความร่วมมือกับสถาบัน Welding Institute (“TWI”) จากประเทศอังกฤษ MOS ได้รับการรับรองโดยสถาบันจัดชั้นเรือซึ่งเป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากลหลายสถาบัน และเป็นสมาชิกขององค์กร International Marine Contractors’ Association (“IMCA”) ด้วย กองเรือของ MOS ได้รับการรับรองมาตรฐานจากสถาบัน DNV หรือ ABS ซึ่งทั้ง 2 สถาบันเป็นสถาบันจัดชั้นเรือชั้นแนวหน้าเรือของ MOS ต้องเข้ารับการตรวจสภาพเรืออย่างสม่ำเสมอจากสถาบันจัดชั้นเรือ นอกเหนือจากการเข้าอยู่แห้งและเข้าซ่อมบำรุงตามตารางที่กำหนดไว้

กองเรือของเมอร์เมตสำหรับให้บริการงานวิศวกรรมโยธาได้นำ มีดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 11 : รายชื่อกองเรือที่ให้บริการนอกชายฝั่ง

ชื่อเรือ	คำอธิบาย	ปีที่สร้าง (พ.ศ.)	สัญชาติ	ความยาว (เมตร)	ห้องพัก (จำนวนคน)
เมอร์เมต คอมมานเดอร์	เป็นเรือให้บริการและสนับสนุนการตรวจสอบ ซ่อมแซม ก่อสร้างได้นำโดยระบบควบคุมการดำน้ำลึก (Saturation Systems)	2530	ไทย	90	96
เมอร์เมต เพอร์ฟอร์มเมอร์	เป็นเรือให้บริการด้านการสำรวจ และตรวจสอบ โครงสร้างได้นำของแท่นขุดเจาะน้ำมัน	2525	ไทย	49	30
เมอร์เมต เรสพอนเดอร์	เป็นเรือให้บริการในด้านการตรวจสอบและ ซ่อมแซมโครงสร้างได้นำและแท่นขุดเจาะ น้ำมัน โดยใช้ภาพควบคุมการดำน้ำแบบ AIR Diving และ Mix Gas Diving	2526	ไทย	56	58
เมอร์เมต ชัฟพอร์ตเตอร์	เป็นเรือให้บริการในด้านการตรวจสอบและ ซ่อมแซมโครงสร้างได้นำและแท่นขุดเจาะ น้ำมัน โดยใช้ภาพควบคุมการดำน้ำแบบ AIR Diving และ Mix Gas Diving	2525	ปานามา	39	26
ทิมสยาม ⁽¹⁾	เป็นเรือที่ให้บริการด้านการก่อสร้างโครงสร้าง ได้นำของแท่นขุดเจาะน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ โดยใช้อุปกรณ์บังคับตำแหน่งเรืออัตโนมัติ เชื่อมต่อสัญญาณดาวเทียมและอุปกรณ์ ควบคุมการดำน้ำลึก (Saturation Systems)	2545	จาไมก้า	90	142
บิณฑ์มินท์ ⁽¹⁾	เรือซึ่งสนับสนุนระบบควบคุมยานสำรวจ ได้นำและนักประดาน้ำ	2545	เวียดนาม	61	42
เมอร์เมต ซอฟเวอร์เน	เรือวิศวกรรมโยธาได้นำชนิดอเนกประสงค์	2551	ไทย	61	38

หมายเหตุ : (1) เป็นเรือที่เข้ามาโดย MOS

ที่มา : TTA

จากปริมาณงานโครงการต่างๆ ที่ MOS ได้รับมา ทำให้ MOS มีลูกค้าจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทสำรวจและผลิตก๊าซธรรมชาติและน้ำมันรายใหญ่ๆ บริษัทที่ให้บริการงานขุดเจาะนอกชายฝั่ง งานติดตั้ง งานวิศวกรรมโยธา ได้นำ และบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง

คู่แข่งทางการค้าของ MOS เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจให้บริการงานด้านวิศวกรรมโยธาได้น้ำระดับภูมิภาค ได้แก่ Global GEO Services ASA, Hallin Marine Subsea International Plc. และ Sarku Engineering Services Sdn. Bhd. รวมถึงบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ที่เป็นบริษัทของยุโรปหรือสหรัฐอเมริกา เช่น Subsea 7 Inc., Acergy S.A. และ Helix Energy Solutions Group Inc. บริษัทเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบธุรกิจทางด้านงานวิศวกรรมโยธานอกชายฝั่ง procurement และนายหน้ารับเหมาโครงการ

ในรอบบัญชี 2551 MOS สามารถทำรายได้ร้อยละ 74.30 ให้แก่รายได้รวมของเมอร์เมด ไม่รวมผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน

การบริหารจัดการกองเรือ ความปลอดภัย และการบำรุงรักษาเรือ

กลุ่มบริษัทไทรีเซนเป็นผู้รับผิดชอบและกำกับดูแลงานทั้งทางด้านการค้า ด้านเทคนิค และการวางแผนงานบริหารจัดการกองเรือ ไม่ว่าจะเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง เรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้น้ำ และเรือขุดเจาะ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 บริษัท มีบุคลากรที่ทำงานประจำสำนักงานทั้งหมด 747 คน และบุคลากรที่ทำงานบนเรือจำนวน 1,424 คน

กลุ่มบริษัทไทรีเซนมีหน้าที่ดังนี้

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

นอกจากนี้ กลุ่มไทรีเซนได้ใช้บริการด้านเทคนิคจากวิศวกรของบริษัทฯ ผลิตุอุปกรณ์ชิ้นส่วนอะไหล่ที่เป็นต้นแบบเพื่อนำเทคนิคมาใช้กับบุคลากรของบริษัทในกลุ่มไทรีเซนเองด้วย กลุ่มไทรีเซนบริหารความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับข้อกำหนดในด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง ซึ่งเป็นลักษณะทั่วไปของธุรกิจประเภทนี้ โดยการดูแลอบรมบุคลากรและปรับปรุงกองเรือ และมุ่งมั่นที่จะกำจัดเหตุการณ์ที่จะสร้างความไม่ปลอดภัยให้แก่กองเรือและบุคลากรในกลุ่มไทรีเซน

บริษัทฯ บริหารกองเรือและเรือขุดเจาะโดยมีความตั้งใจที่จะปกป้องดูแลความปลอดภัยและสุขภาพของพนักงานประชาชนทั่วไป และสิ่งแวดล้อม



บริษัท มีดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงาน (key performance indicators) เพื่อที่จะช่วยตรวจสอบผลการปฏิบัติงานของพนักงานอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายเป็นรายปี เพื่อที่จะสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และมีการทบทวนดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงานอยู่เสมอเพื่อประกอบการตัดสินใจว่าจำเป็นต้องมีการแก้ไขหรือไม่ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของบริษัทฯ

เพื่อให้เรือมีการใช้งานไปจนถึงอายุที่จะถูกปลดระวางนั้น กลุ่มไทร์เซนจึงพยายามที่จะจัดหา ซ่อมแซม และบำรุงรักษาเรือบรรทุกสินค้า และเรือขุดเจาะให้ได้มาตรฐานเป็นอย่างดี เนื่องจากกลุ่มไทร์เซนมองเห็นว่าเป็นวิธีที่ประหยัดที่สุดในการถนอมอายุการใช้งานของเรือ และโดยทั่วไปจะช่วยลดเวลาการที่เครื่องจักรเสียหายได้ ซึ่งในบางกรณีทำให้เรือบางลำมีอายุการใช้งานที่นานขึ้นเนื่องจากการบำรุงและรักษาสภาพเรืออย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

กฎระเบียบต่างๆ

กลุ่มบริษัทไทร์เซนจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายในประเทศและกฎหมายสากล รวมถึง ระเบียบต่างๆ สัญญา และข้อตกลงระหว่างประเทศ

กลุ่มบริษัทไทร์เซนต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของรัฐบาลหรือหน่วยงานราชการต่างๆ เพื่อขอและมีใบอนุญาต ใบรับรองต่างๆ ซึ่งกฎต่างๆ เหล่านี้ มีผลต่อการบริหารและจัดการกองเรืออย่างชัดเจน กลุ่มบริษัทไทร์เซนต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ และกฎหมายรวมทั้งกฎระเบียบต่างๆ ในนานาประเทศที่เรือของกลุ่มบริษัทไทร์เซนวิ่งรับขนส่งสินค้า บริษัทฯ เชื่อว่ากลุ่มบริษัทไทร์เซนได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ เป็นส่วนใหญ่ในการบริหารจัดการกองเรือในกลุ่มไทร์เซน

กลุ่มบริษัทไทร์เซนต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบ ซึ่งจะขอทำการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ของท่าเรือ (กรมการขนส่งทางน้ำ หรือเทียบเท่า) สมาคมจัดชั้นเรือ ผู้ประกอบการท่าเรือ ทั้งที่เป็นแบบมีกำหนดการไว้ล่วงหน้าและไม่มีกำหนดการ องค์การเอกชนเหล่านี้จะออกข้อกำหนดให้เรือของบริษัทฯ หรือกลุ่มบริษัทฯ ต้องมีใบรับรอง ใบอนุญาต หรือมีการจัดชั้นเรือในการดำเนินกิจการ หากกลุ่มบริษัทไทร์เซนไม่ได้ดำเนินการหรือไม่ได้รับการรับรอง หรือใบอนุญาตตามข้อกำหนดจะทำให้บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น หรือทำให้เรือบรรทุกสินค้าหรือเรือขุดเจาะต้องหยุดการดำเนินงานชั่วคราว

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและคุณภาพของเรือที่สูงขึ้นจะทำให้บริษัทประกันภัยเรือ ผู้เช่าเรือ ผู้ออกกฎระเบียบต่างๆ มีมาตรการที่เข้มงวดเกี่ยวกับความปลอดภัยและการตรวจสอบเรือมากขึ้นทั้งเรือบรรทุกสินค้าและเรือขุดเจาะ และอาจจะเป็นการเร่งการปลดระวางเรือบรรทุกสินค้าและเรือขุดเจาะที่มีอายุมากด้วย ดังนั้น กลยุทธ์ในการบริหารกองเรือของกลุ่มบริษัทไทร์เซน จึงมุ่งเน้นไปทางด้าน การบำรุงรักษาเรืออย่างมีประสิทธิภาพ มาตรการรักษาความปลอดภัยในการทำงานบนเรือ การฝึกอบรมลูกเรือและเจ้าหน้าที่ประจำเรืออย่างต่อเนื่อง และการปฏิบัติตามกฎระเบียบระหว่างประเทศ

องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ หรือ IMO ได้ประกาศสนธิสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ที่ก่อให้เกิดมลพิษจากน้ำมันในน่านน้ำสากล หรือน้ำมันในอาณาเขต นอกจากนั้น IMO ยังได้บังคับใช้ภาคผนวกที่ 6 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ว่าด้วยเรื่องมาตรการการป้องกันมลภาวะที่มาจากควันทันพิษจากเรือ ทั้งนี้กองเรือของบริษัทฯ ได้ดำเนินการจนผ่านเกณฑ์ทั้งหมดในสนธิสัญญานี้

การบริหารกองเรือของกลุ่มบริษัทอื่นๆ ยังต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขอีกประการหนึ่งขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ ได้แก่ ISM Code ซึ่งเป็นประมวลกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ ซึ่งว่าด้วยความปลอดภัยจากการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษต่างๆ จากเรือ โดยระบุให้เจ้าของเรือทั้งหลายพัฒนาและรักษามาตรฐานในการทำงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ในขณะเดียวกันก็ต้องมีความปลอดภัยในการทำงานไปพร้อมๆ กัน เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐาน ISM Code ประกาศนียบัตรด้านการจัดการความปลอดภัยของบริษัทฯ จึงต้องมีการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ตรวจสอบทั้งจากภายในกลุ่มบริษัทไทร์เซน และจากหน่วยงานภายนอกที่มาจากสถาบันจัดชั้นเรือต่างๆ กองเรือของกลุ่มไทร์เซนได้รับประกาศนียบัตรรับรองมาตรฐานระบบ ISM Code

ระเบียบขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นรวมถึงอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ("SOLAS") และการแก้ไขปรับปรุงอนุสัญญา SOLAS ก่อให้เกิดอนุสัญญาการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ ("ISPS") ออกระเบียบเกี่ยวกับการสร้างเรือและอุปกรณ์สำหรับเรือพาณิชย์และรวมถึงกฎต่างๆ สำหรับการปฏิบัติงานที่ปลอดภัยอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ("SOLAS") และระเบียบขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ต่างๆ นั้น ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย อุปกรณ์การช่วยชีวิตและอื่นๆ ซึ่งบริษัทฯ ได้นำมาใช้ในการปฏิบัติงาน การไม่ปฏิบัติตามกฎขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศนั้นอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทฯ มีภาระเพิ่มขึ้นในการจ่ายค่าปรับ รวมถึงการปฏิเสธไม่ให้เข้าไปยังท่าเรือบางแห่ง

กองเรือของกลุ่มบริษัทฯ อาจจะนำเรือเข้าเข้าอยู่แห่งเพื่อรับการตรวจสอบสภาพ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการการจัดชั้นเรือที่ออกโดยสถาบันการจัดอันดับชั้นเรือนานาชาติ หรือ IACS นอกเหนือจากการตรวจเรือโดยสถาบันการจัดชั้นเรือ ก็ยังมีการตรวจสอบเรือโดยลูกค้า ซึ่งจะกำหนดเงื่อนไขไว้ก่อนที่จะเช่าเรือของบริษัทฯ การตรวจสอบปกติ (regular inspection) เป็นการปฏิบัติกันโดยทั่วไปหากมีการเช่าเรือในระยะยาว โดยปกติกองเรือของกลุ่มบริษัทฯ ก็ถูกตรวจสอบอยู่เป็นประจำโดยลูกค้าเรือของบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้ดูแลบำรุงรักษาอยู่เป็นประจำ ช่างเทคนิคและผู้เชี่ยวชาญทางเทคนิคที่ประจำบนฝั่งจะตรวจสอบเรือปีละสองครั้งเป็นอย่างน้อย หลังจากเสร็จสิ้นการตรวจสอบในแต่ละครั้ง กลุ่มบริษัทฯ จะจัดทำแผน ปฏิบัติการ (action plans) เพื่อที่จะใส่รายการที่จะต้องมีการปรับปรุงลงไป

การประกันภัย

ในการประกอบธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งทะเลระหว่างประเทศทางทะเลหรือเรือขุดเจาะ กลุ่มบริษัทไทรีเซน อาจต้องเผชิญความเสี่ยงที่เกิดจากเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง การชนกันของเรือ การสูญหายหรือเสียหายของสินค้าหรือทรัพย์สินต่างๆ การสะดุดหยุดลงของธุรกิจ นอกจากนี้ ยังมีความเป็นไปได้ที่จะเกิดอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งรวมถึงน้ำมันเชื้อเพลิงรั่วลงทะเล ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม และความรับผิดชอบที่อาจเกิดขึ้น จากการเป็นเจ้าของเรือและเป็นผู้ประกอบธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ

กลุ่มบริษัทไทรีเซนได้ทำประกันภัยเกี่ยวกับเครื่องจักรและตัวเรือ การประกันภัยความเสี่ยงจากสงคราม การคุ้มครองความเสียหาย และความรับผิดชอบต่อบุคคลใดๆ ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือ และครอบคลุมความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น ประกันตัวเรือและเครื่องจักรครอบคลุมความสูญเสีย และความเสียหายที่จะเกิดกับตัวเรือได้ เช่น การชน การเกยตื้นและอากาศแปรปรวน โดยกลุ่มบริษัทไทรีเซนจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายส่วนต้นในวงเงิน 100,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้ง กองเรือของบริษัทฯ จะทำประกันกับบริษัทผู้รับประกันภัยรายใหญ่หลายรายซึ่งได้รับการจัดอันดับอยู่ในระดับดีเยี่ยม นอกจากนี้กองเรือไทรีเซนยังได้รับความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือที่เกิดขึ้นแก่บุคคลใดๆ โดยเป็นการประกันภัยกับชมรมพีแอนด์ไอ (International P&I Club) สูงสุดถึง 3.0 พันล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ยกเว้นในกรณีมลพิษที่เกิดจากน้ำมันจะได้รับความคุ้มครอง 1.05 พันล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยกลุ่มบริษัทไทรีเซนจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายส่วนต้นในวงเงิน 10,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้ง สำหรับเรือที่ทำการเช่าแบบเหมาลำเข้ามาโดยกลุ่มบริษัทไทรีเซน จะได้รับวงเงินประกันภัยคุ้มครองสูงสุดไม่เกิน 350 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ทั้งนี้ วงเงินประกันภัยของเครื่องจักรและตัวเรือจะมีความแตกต่างกันออกไป โดยจะขึ้นอยู่กับนโยบายของบริษัทที่เป็นเจ้าของเรือนั้นๆ และวงเงินประกันภัยจะมีตั้งแต่ 7.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ถึง 72.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

กลุ่มบริษัทไทรีเซนได้ทำประกันภัยด้านการคุ้มครองความเสียหาย และความรับผิดชอบต่อบุคคลใดๆ ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือ เป็นการประกันภัยกับชมรมพีแอนด์ไอโดยคุ้มครองในส่วนความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อบุคคลใดๆ ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือ รวมทั้งชดเชยค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอันเกิดจากการที่ลูกเรือผู้โดยสาร และบุคคลที่สามได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ชีวิต ความสูญเสียหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้า ขีปนาวุธที่เกิดจากเรือชนกัน ความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของบุคคลที่สาม มลพิษที่เกิดจากน้ำมัน สารเคมีและขยะ การลากเรือและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การย้ายซากเรือ กองเรือไทรีเซนได้ทำประกันภัยไว้กับกลุ่มสมาชิกชมรมพีแอนด์ไอทั้ง 13 แห่ง

กลุ่มบริษัทไทรเซ็นได้ทำประกันภัยที่ครอบคลุมความเสี่ยงจากสงคราม รวมถึงการปล้นและการก่อการร้าย แต่ไม่ครอบคลุมถึงการสูญเสียรายได้อันเนื่องมาจากวันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือได้ (off-hire) หลังจากได้พิจารณาจากค่าใช้จ่ายที่ต้องสูญเสียรายได้ เปรียบเทียบประวัติของวันที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเรือเท่าที่ผ่านมาจะไม่คุ้มกับการเพิ่มเบี้ยประกันภัยเฉพาะกรณีนี้ กลุ่มบริษัทไทรเซ็นมั่นใจว่าชนิดของประกันภัยปัจจุบันนั้นเพียงพอที่จะป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นในการดำเนินงานได้ กลุ่มบริษัทไทรเซ็นได้มีการตรวจสอบวงเงินประกันภัยเป็นประจำทุกๆ 6 เดือน ก่อนที่จะต่อสัญญาประกันภัยและอาจจะมีการปรับวงเงินประกันตามราคาตลาดปัจจุบันที่มีการประมาณไว้ ณ เวลานั้น เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ จะได้รับประโยชน์สูงสุดจากการคุ้มครองในการทำประกันภัยและค่าเบี้ยประกันที่จ่ายไป

ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

กลุ่มบริษัทไทรเซ็นประกอบธุรกิจโดยการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือตั้งแต่ปี 2447 บริษัทฯ เริ่มให้บริการเป็นตัวแทนเรือในประเทศไทย เมื่อปี 2469 และขยายไปสู่ธุรกิจเดินเรือทะเลในส่วนธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือได้ขยายออกไปจนครอบคลุมธุรกิจหลายประเภท เช่น การขนถ่ายสินค้า นายหน้าเช่าเหมาเรือ การให้บริการงานเคลือบพื้นผิวเพื่อป้องกันต่างๆ และการบริหารท่าเรือ

การเติบโตของธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือนั้น เป็นไปตามกลยุทธ์ของกลุ่มบริษัทไทรเซ็น ที่จะขยายขอบเขตของธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ โดยอยู่ในความรับผิดชอบของกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

ธุรกิจตัวแทนเรือ



กลุ่มบริษัทไทรเซ็นเป็นกลุ่มบริษัทตัวแทนเรือที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทยโดยเป็นตัวแทนเรือทุกประเภท ในประเทศไทย ธุรกิจตัวแทนเรือในกลุ่มบริษัทไทรเซ็นจะดำเนินการโดยสามบริษัทคือ

- 1) บริษัท ไอเอสเอส ไทรเซ็น เอเจนตีสส์ จำกัด ("ITA") ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100
- 2) บริษัท กัลฟ เอเจนซี คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด ("GAC") ซึ่งเป็นบริษัทร่วมของบริษัทฯ ซึ่งเป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัท ไทรเซ็นไทย เอเจนตีสส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 51

และ กัลฟ เอเจนซี คัมปะนี จำกัด ในประเทศลิชเทินสไตน์ ถือหุ้นร้อยละ 49

ITA มีจุดขายจากการเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายในกลุ่มบริษัทอินซ์เคป ซึ่งเป็นกลุ่มบริษัทตัวแทนเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก GAC เป็นบริษัทชั้นนำแห่งหนึ่งในโลกในด้านการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ ธุรกิจเดินเรือ และโลจิสติกส์

3) ไทรเซ็น (อินโดไชน่า) เอส.เอ. ("TIS") ซึ่งเป็นกิจการร่วมค้าระหว่าง บริษัท ไทรเซ็นไทย เอเจนตีสส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 50 และอีกร้อยละ 50 ถือโดยนักลงทุนทั่วไป TIS ให้บริการด้านธุรกิจตัวแทนเรือในประเทศเวียดนามและกัมพูชาตั้งแต่ปี 2526 TIS เป็นหนึ่งในบริษัทตัวแทนเรือที่ใหญ่ที่สุดในเมืองโฮจิมินห์ และในเขตพื้นที่วังเตา (Vung Tau) อีกทั้ง ยังมีความเชี่ยวชาญในธุรกิจการขนส่งสินค้า และกำลังพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในประเทศเวียดนาม อีกด้วย

ทั้งสามบริษัทให้บริการด้านธุรกิจตัวแทนเรือดังนี้ จัดท่าท่าเรือให้เรือเทียบท่า ขนถ่ายสินค้าขึ้นลง จัดหาสินค้าลงเรือ เตรียมเสบียง เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำ ตลอดจนดูแลการซ่อมแซมเรือ สับเปลี่ยนลูกเรือ และอื่นๆ นอกจากนี้ บริษัท กัลฟ เอเจนซี คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด ยังมีความชำนาญในการให้บริการในการส่งกำลังบำรุง (โลจิสติกส์) ซึ่งครอบคลุมการกระจายสินค้าทั้งทางบกและทางอากาศ การรับส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง การเคลื่อนย้ายสินค้าและพัสดุระหว่างประเทศ

ธุรกิจการเป็นผู้ประสานงานให้กับบริษัทประกันภัย

บริษัท ไทย ฟิแอนด์ไอ เซอร์วิสเซส อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (“TPI”) ก่อตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยก่อนหน้านี้บริษัทนี้เป็นแผนกหนึ่งของบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งปัจจุบันถือหุ้นร้อยละ 90 ใน TPI โดยทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานให้กับบริษัทประกันภัยต่างประเทศที่อยู่ในชมรม ฟิแอนด์ไอ และบริษัทประกันภัย ในส่วนของตัวเรือและเครื่องจักร



TPI ให้บริการครอบคลุมหลายอย่างสำหรับเรือที่เข้ามาเทียบท่าในประเทศไทย เช่น การสำรวจสินค้าที่เสียหาย โดยบริการด้วยความรวดเร็วแต่แม่นยำในการประเมิน การสำรวจความเสียหายของสินค้า หรือตัวเรือในกรณีที่เรือชนกัน การสำรวจความเสียหายของสิ่งติดตั้งและวัตถุที่ลอยน้ำได้ในทะเล การใกล้เคียงกรณีพิพาทและการเป็นตัวแทนในคดีความทางกฎหมาย

ทีมงานของ TPI ได้ทำหน้าที่อย่างเต็มกำลัง เพื่อให้ความช่วยเหลือทางด้านกฎหมายและเทคนิค สำหรับความเสียหายต่างๆ โดยมีการทบทวนอย่างถี่ถ้วน เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ กฎหมายของประเทศต่างๆ และข้อปฏิบัติตามกรรมวิธี ซึ่งส่งผลให้การเจรจาเรียกร้องค่าเสียหายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และหาข้อยุติได้อย่างรวดเร็วโดยมีมูลค่าความเสียหายที่เป็นธรรม

ธุรกิจจัดหาอุปกรณ์บนเรือ บริการส่งกำลังบำรุง (โลจิสติกส์) และ ธุรกิจขนถ่ายสินค้า

บริษัท ซิดลม มารีเน เซอร์วิสเซส แอนด์ ชัพพลายส์ จำกัด (“CMSS”) ซึ่งบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นอยู่ทั้งหมด ให้บริการจัดหาอุปกรณ์ที่ใช้บนเรือและบริการเกี่ยวกับการส่งกำลังบำรุง (โลจิสติกส์) รวมถึงการจัดหาวัสดุที่ใช้ในการดูแลสินค้าระหว่างขนส่ง เช่น ไม้รองค้ำสินค้า การจัดหาอุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าการให้บริการตรวจนับสินค้า ให้บริการรยกสินค้า การให้เข้าพื้นที่จัดเก็บสินค้า รวมทั้งการบริหารและกระจายการส่งสินค้า นอกจากนี้ CMSS ยังให้บริการด้านการขนถ่ายสินค้าขึ้น/ลงเรือ บรรจุและขนส่งสินค้าไปยังเรือและผู้รับปลายทาง อีกด้วย



ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2549 บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท กัลฟ์ เอเจนซี คัมปะนี จำกัด ในประเทศสิงคโปร์ (“GACL”) ซึ่งเป็นหนึ่งในบริษัทที่อยู่ในกลุ่มบริษัทกัลฟ์ เอเจนซี ได้ร่วมกันก่อตั้งบริษัท จีเอซี ไทรีเซน โลจิสติกส์ จำกัด (“GACTL”) ซึ่งเป็นกลยุทธ์หนึ่งของกลุ่มบริษัทไทรีเซนในการที่จะขยายธุรกิจเกี่ยวกับการส่งกำลังบำรุง (โลจิสติกส์) ไปสู่ระดับท้องถิ่น บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 51 ใน GACTL และ ที่เหลือร้อยละ 29 ถือโดย GACL (เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของธุรกิจคลังสินค้า) และอีกร้อยละ 20 ถือโดยนายลาร์ส ซาเวสเตอร์ม ซึ่งเป็นประธานของกลุ่มบริษัทกัลฟ์ เอเจนซี GACTL ได้ดำเนินโครงการสร้างคลังเก็บสินค้าขนาด 10,000 ตารางฟุต ในการนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร ประเทศไทย เพื่อให้บริการส่งกำลังบำรุง (โลจิสติกส์)

นายหน้าเช่าเหมาเรือ



บริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด (“FTL”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) เป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) และกลุ่มบริษัทเฟิร์นเลย์ ของประเทศนอร์เวย์ (“เฟิร์นเลย์”) โดยถือหุ้นร้อยละ 51 และ ร้อยละ 49 ตามลำดับ เฟิร์นเลย์เป็นหนึ่งในบริษัทนายหน้าเช่าเหมาเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก ดำเนินธุรกิจในการเป็นที่ปรึกษาเกี่ยวกับเรือบรรทุกสินค้าแห่งเรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกแก๊ส การซื้อและขายเรือ FTL มีบริษัทย่อยคือ บริษัท เฟิร์นเลย์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน) โดย FTL ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 99 ซึ่งให้บริการในการเป็นนายหน้าเช่าเหมาเรือบรรทุกสินค้าแห่งนอกในประเทศไทย

นอกเหนือจากจัดหาตลาดให้กับกองเรือไทรีเซนแล้ว เฟิร์นเลย์ ยังดำเนินธุรกิจเป็นบริษัทนายหน้าเช่าเหมาเรือในตลาดที่มีการแข่งขันกันอย่างสูง โดยเป็นตัวกลางระหว่างเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือทั้งประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และทั่วโลก

การให้บริการเกี่ยวกับงานเคลือบพื้นผิวเพื่อการป้องกันต่างๆ



บริษัท เอเชีย คัทติ้ง เซอร์วิส จำกัด (“ACS”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 100 มีหน้าที่ให้บริการในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลือบพื้นผิวเพื่อการป้องกันต่างๆ รวมถึงงานเคลือบพื้นผิวเพื่อป้องกันความชื้น ป้องกันสารเคมี และปกป้องพื้นผิวจากการผุกร่อน และงานทาสีทั่วไปและยังสามารถประยุกต์ใช้กับ ท่อ ถังน้ำโลหะ ถังคอนกรีต โครงสร้างโลหะ คอนกรีต ตู้คอนเทนเนอร์ หลังคา ผนัง และอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ

การบริหารท่าเรือ



ชาร์จา พอร์ต เซอร์วิส แอลแอลซี (“SPS”) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมของบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) เป็นการร่วมทุนระหว่างการทำเรือชาร์จา ในประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และ ไทรีเซน ชิปปิง เอฟ แอนด์ อี (“TSF”) โดยถือหุ้นร้อยละ 51 และ ร้อยละ 49 ตามลำดับ TSF เป็นบริษัทย่อยของบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ ท่าเรือชาร์จาได้รับสัมปทานในการขนถ่ายสินค้า การจัดการและเก็บรักษาสินค้าการส่งสินค้า การดูแลด้านการตลาดให้กับสินค้าทั่วไป สินค้าแห่งนอก และสินค้าแช่แข็ง ที่ท่าเรือคาลิด ท่าเรือฮัมราร์ และท่าเรือชาร์จา ครีก เป็นเวลา 10 ปี โดยสามารถต่อสัญญาได้เมื่อครบกำหนด 10 ปี

SPS ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อเดือนมิถุนายน 2545 โดยเป็นส่วนหนึ่งของโครงการแปรรูปท่าเรือรัฐวิสาหกิจเป็นท่าเรือเอกชน ทั้งนี้พนักงานทั้งหมดและอุปกรณ์ต่างๆ ในท่าเรือ ถูกโอนเข้ามายังบริษัทนี้ทั้งหมด

ท่าเรือศาลิดเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในบรรดาท่าเรือทั้งสามแห่งที่อยู่ภายใต้สัญญาสัมปทาน และตั้งอยู่ห่างจากดูไบไปทางใต้ประมาณ 16 กิโลเมตร ปัจจุบัน ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 ท่าเรือทั้งสามแห่งให้บริการรับ-ส่งปริมาณสินค้ารวมกันได้มากกว่า 5 ล้านตัน

การดำเนินธุรกิจอื่นๆ ในแถบประเทศตะวันออกกลาง

โทริเซน ชิปปิง เอฟแอนด์อี (“TSF”) ซึ่งบริษัทย่อยที่กลุ่มบริษัทโทริเซนถือหุ้นอยู่ร้อยละ 100 ได้ถูกก่อตั้งขึ้นเพื่อให้เป็นสำนักงานภูมิภาคในแถบตะวันออกกลาง TSF สนับสนุนเรือที่ให้บริการแบบประจำเส้นทางของกลุ่มบริษัทโทริเซนที่แวะไปยังประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์และท่าเรืออื่นๆ ในแถบตะวันออกกลาง ซึ่งเป็นการประหยัดต้นทุนในการดำเนินการของเรือสินค้าของโทริเซนที่ขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคดังกล่าว

TSF ให้บริการเรือที่เข้าไปจอดเทียบท่าในประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์มากกว่า 150 ลำต่อปี และติดต่อประสานงานในด้านการปฏิบัติการเรือกับท่าเรืออื่นๆ โดยมีตัวเลขของเรือที่บริษัทฯ ให้บริการในท่าเรืออื่นๆ ไม่ต่างกัน บริษัทฯ มีความชำนาญทางด้านพิธีศุลกากร และให้บริการขนส่งสินค้ามากกว่า 3,000 รายการแก่ผู้รับสินค้าในประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ โอมาน และจุดหมายปลายทางที่อยู่ใกล้เคียง





การทำงานเชิงรุก

บริษัทฯ ตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า
และการเปลี่ยนแปลงทางสังคม เทคนิค และเศรษฐกิจ
และปรับเปลี่ยนให้เข้ากับสถานการณ์

อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

ภาพรวมอุตสาหกรรมของเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง

การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นปัจจัยที่สำคัญในการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากเป็นวิธีการขนส่งสินค้าที่รวดเร็วและสินค้าสำเร็จรูปได้ในปริมาณมาก ในที่เดียวที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด และบ่อยครั้งที่การขนส่งสินค้าครั้งละมากๆ ทำได้โดยการขนส่งสินค้าทางทะเลอย่างเดียว สินค้าที่ขนส่งทางทะเลจำแนกออกเป็น 2 ประเภท คือ สินค้าแห้ง และ วัสดุเหลว ทั้งนี้สินค้าแห้งรวมถึงสินค้าแห่งเทกอง สินค้าบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ และสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ไม่ได้ ส่วนสินค้าแห่งเทกองที่จะบรรจุในเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองได้นั้น สามารถแบ่งออกได้เป็นสินค้าแห่งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณมากในแต่ละเที่ยว (major bulks) 5 กลุ่ม และสินค้าแห่งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยว (minor bulks) สินค้าแห่งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณมากในแต่ละเที่ยว (major bulks) 5 ชนิดประกอบด้วยแร่เหล็ก ถ่านหิน ธัญพืช แร่ฟอสเฟตและแร่บอกไซต์ ส่วนสินค้าแห่งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยว (minor bulks) ประกอบด้วยสินค้าประเภทอื่นๆ ซึ่งสินค้าหลักๆ ได้แก่ ซีเมนต์ แร่ยิปซัม แร่โลหะที่ไม่ใช่แร่เหล็ก น้ำตาล เกือบทั้งหมด ผลิตภัณฑ์จากป่าไม้ ไม้และเคมีภัณฑ์ วัสดุเหลวจะบรรจุในเรือประเภทเรือบรรทุกน้ำมัน (tank ship) ซึ่งสินค้าหลักคือน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์จากน้ำมัน สินค้าเหลวและเคมีภัณฑ์

ตาราง 12 : ปริมาณการค้าทางทะเลของโลกปี 2543 และ 2550

(ล้านตัน)

ปี	แร่เหล็ก	ถ่านหิน	ธัญพืช	แร่บอกไซต์และอลูมินา	แร่ฟอสเฟต	น้ำมันดิบ	ผลิตภัณฑ์จากน้ำมัน	สินค้าอื่นๆ (โดยประมาณ)	ปริมาณการค้ารวม (โดยประมาณ)
2543	454	523	230	53	28	1,608	419	2,280	5,595
2544	452	565	234	51	29	1,592	425	2,305	5,653
2545	484	570	245	54	30	1,588	414	2,435	5,820
2546	524	619	240	63	29	1,673	440	2,545	6,133
2547	589	664	236	68	31	1,754	461	2,690	6,493
2548	652	710	307	73	30	1,784	495	2,617	6,668
2549	734	754	325	78	30	1,851	517	2,853	7,142
2550	799	798	332	80	31	1,888	535	3,052	7,515

ที่มา : Fearnleys

ในปี 2550 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางทะเลมีประมาณ 7.5 พันล้านตัน เมื่อเทียบกับปริมาณ 5.6 พันล้านตัน ในปี 2543 ในช่วงหนึ่งปีที่ผ่านมา มีการเติบโตทางการค้าในระดับสูงเนื่องมาจากการเติบโตของเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย เช่น ประเทศจีนและอินเดีย ดังจะเห็นได้จากตารางต่อไปนี้ เฟิร์นเลย์ได้คาดการณ์ว่าตลอดปี 2551 จะเป็ปีที่การขนส่งทางทะเลมีความแข็งแกร่ง โดยคาดว่าปริมาณการค้าทางทะเลจะเติบโตขึ้นประมาณร้อยละ 5 แม้ว่าภาวะเศรษฐกิจถดถอยได้เริ่มเกิดขึ้นมาบ้างแล้วเมื่อเร็วๆ นี้

ตาราง 13 : อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ปี 2545 ถึง 2550

(ความเปลี่ยนแปลงเป็นร้อยละเทียบกับปีก่อน)

ปี	2545	2546	2547	2548	2549	2550
เศรษฐกิจโลก	3.0	4.1	5.3	4.7	5.2	5.0
สหรัฐอเมริกา	1.6	2.5	3.6	3.1	2.9	2.2
ยุโรป	0.9	0.8	1.8	1.7	2.9	2.6
ญี่ปุ่น	0.3	1.4	2.7	1.9	2.4	2.1
จีน	8.3	10.0	10.1	10.4	10.6	11.9
อินเดีย	4.7	7.4	7.0	9.2	9.7	8.7

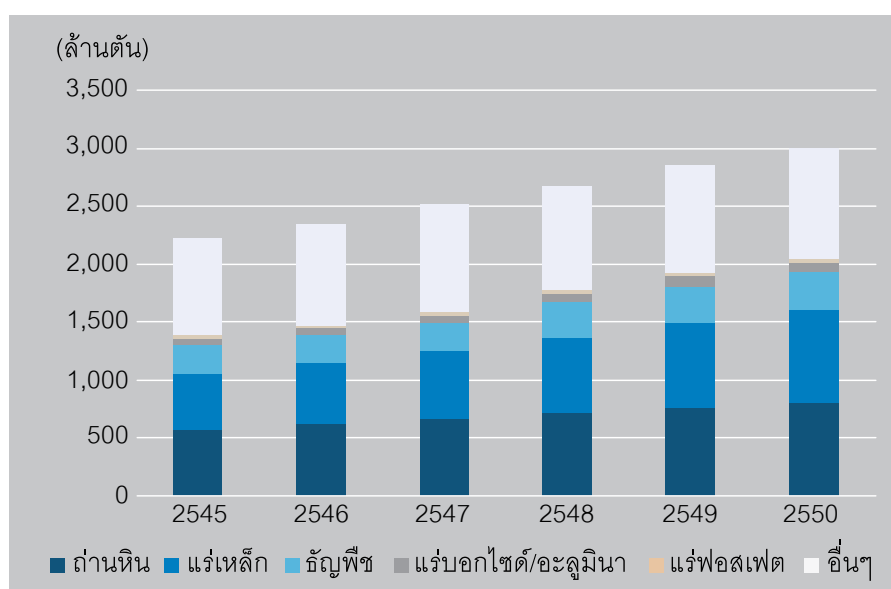
ที่มา : Fearnleys

การค้าสินค้าแห่งเทกองทางทะเล

ปริมาณการค้าทางทะเลของสินค้าแห่งเทกองเติบโตอยู่ในระหว่างร้อยละ 5 และร้อยละ 8 ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ซึ่งก่อให้เกิดความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางทะเลเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย

แผนภูมิและตารางดังต่อไปนี้แสดงถึงปริมาณการค้าทางทะเลทั้งในส่วน of สินค้าแห่งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณมากในแต่ละเที่ยวและสินค้าแห่งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยวในช่วงปี 2545 ถึงปี 2550 สินค้าแห่งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณมากในแต่ละเที่ยวได้แบ่งออกเป็นแร่เหล็ก ถ่านหิน ัญพิช (รวมถึงข้าวสาลี ัญพิชหยาบ และถั่วเหลือง) ฟอสเฟต และแร่บอกไซต์/อะลูมินา และในส่วน of สินค้าแห่งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยวจะอยู่ในหมวดอื่นๆ

แผนภูมิ 10 : การพัฒนาของการค้าสินค้าแห่งเทกอง



ที่มา : Fearnleys

ตาราง 14 : ปริมาณการค้าสินค้าแห่งเทกองทางทะเล ตั้งแต่ ปี 2545 ถึง 2550

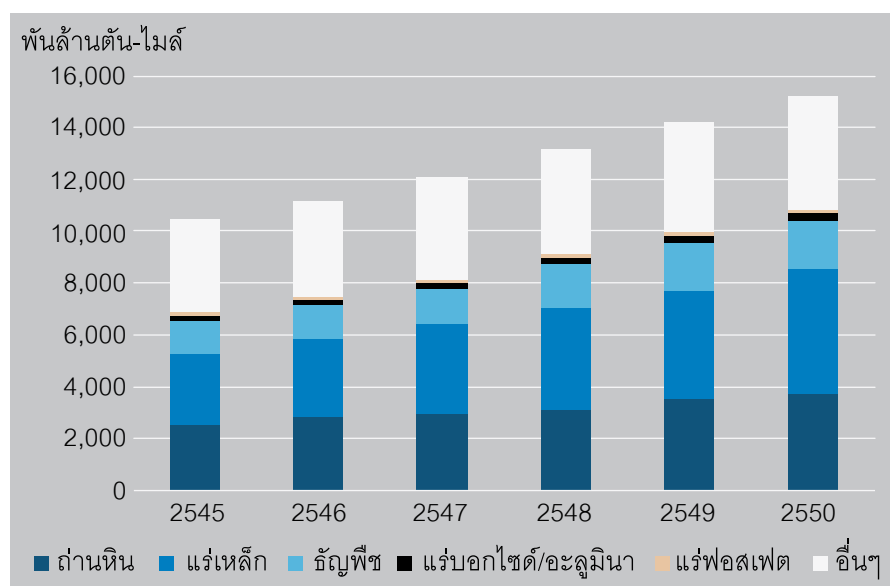
(ล้านตัน)

	2545	2546	2547	2548	2549	2550
ถ่านหิน	570	619	664	710	754	798
แร่เหล็ก	484	524	589	652	734	799
ธัญพืช	245	240	236	307	325	332
แร่บอกไซต์/ อะลูมินา	54	63	68	73	78	80
แร่ฟอสเฟต	30	29	31	30	30	31
อื่นๆ	835	865	926	896	927	960
รวม	2,218	2,340	2,514	2,668	2,848	3,000
เปลี่ยนแปลงต่อปี	3.60%	5.5%	7.4%	6.1%	6.7%	5.3%

ที่มา : Fearnleys

ปริมาณการค้าทางทะเลของสินค้าแห่งเทกองได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.3 ในช่วงระหว่างปี 2545 และปี 2550 สินค้าแห่งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณมากในแต่ละเที่ยว คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 68.0 ของการค้าสินค้าแห่งเทกองทางทะเลทั้งหมดในปี 2550 ในจำนวนนี้ ผลิตภัณฑ์จากแร่เหล็กเติบโตเร็วที่สุด โดยมีอัตราการเติบโตเท่ากับร้อยละ 65 ในช่วงระหว่างปี 2545 และปี 2550 การเติบโตของอุปสงค์ (วัดเป็นตันไมล์) ได้เพิ่มในอัตราที่เร็วยิ่งกว่าที่เคยเป็นมาในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างของรูปแบบการค้า ดังจะเห็นได้จากตารางดังต่อไปนี้

แผนภูมิ 11 : อุปสงค์ของสินค้าแห่งเทกอง



ที่มา : Fearnleys

ตาราง 15 : อุปสงค์ของสินค้าแห่งทองปี 2545 ถึง 2550

(พันล้านตัน-โมล)

	2545	2546	2547	2548	2549	2550
ถ่านหิน	2,549	2,810	2,960	3,113	3,540	3,750
แร่เหล็ก	2,731	3,035	3,444	3,918	4,192	4,790
ธัญพืช	1,241	1,273	1,350	1,686	1,822	1,857
แร่บอกไซต์ / อะลูมินา	206	198	231	248	267	275
แร่ฟอสเฟต	152	148	154	154	155	155
อื่นๆ	3,570	3,680	3,940	4,021	4,180	4,340
รวม	10,449	11,144	12,079	13,140	14,156	15,167
เปลี่ยนแปลงต่อปี	1.80%	6.7%	8.4%	8.8%	7.7 %	7.1%

ที่มา : Fearmleys

จีนและตามด้วยอินเดียเป็นตัวผลักดันที่สำคัญที่ทำให้ปริมาณการค้าสินค้าแห่งทองเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว การผลิตและการใช้เหล็กภายในประเทศจีนได้สร้างอุปสงค์ในระดับสูงต่อการค้าแร่เหล็ก การขาดแคลนวัตถุดิบภายในประเทศได้ส่งผลให้มีการนำสินค้าเข้าจากประเทศออสเตรเลียและบราซิลมากขึ้น

ตาราง 16 : การผลิตเหล็กดิบของโลก

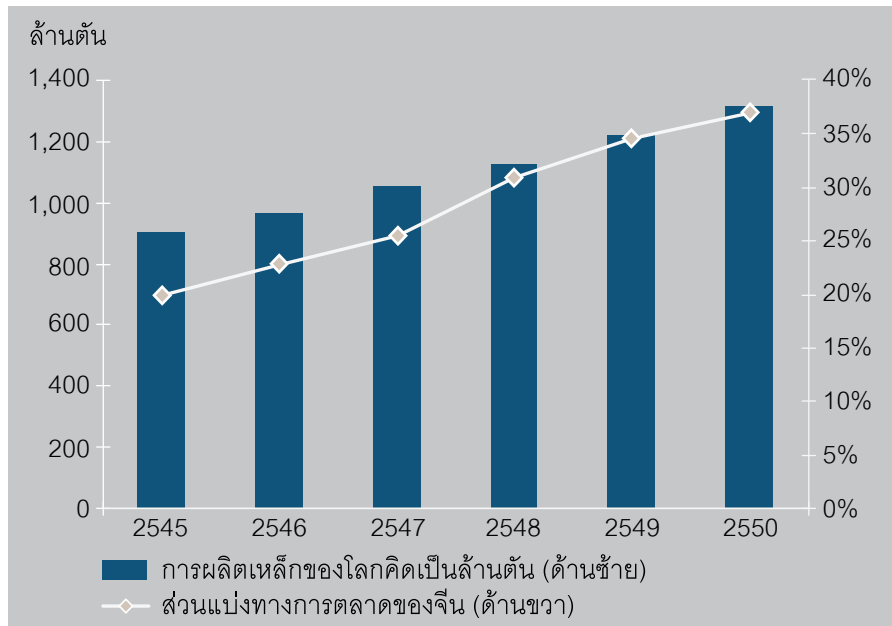
(ล้านตัน)

	อียู-15	สหรัฐ	ญี่ปุ่น	จีน	เกาหลีใต้	ไต้หวัน	อินเดีย	อื่นๆ	รวม
2545	158.1	91.6	107.7	179.7	45.4	18.3	28.8	272.3	901.9
2546	159.5	90.9	110.5	219.3	46.3	19.1	31.8	285.9	963.3
2547	169.7	98.6	112.7	269.3	47.5	19.5	32.6	304.2	1,054.1
2548	164.2	93.8	112.5	349.3	47.7	18.5	38.1	305.1	1,129.2
2449	173.5	98.5	116.2	421.5	48.4	20.2	42.8	297.9	1,219.0
2550	175.5	97.2	120.2	487.3	51.2	20.6	49.5	315.5	1,317.0
เปลี่ยนแปลงจากร้อยละ 2545 - 2550	11.0	6.1	11.6	171.2	12.8	12.6	71.9	15.9	46.0

ที่มา : Fearmleys

การผลิตเหล็กดิบของจีน ได้เพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 269 ล้านตัน ในปี 2547 จากที่เคยผลิตได้ประมาณ 219 ล้านตัน ในปี 2546 (เพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 23 เมื่อเทียบกับปีก่อน) และเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 349 ล้านตันในปี 2548 (เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับปี 2547) ในปี 2549 ปริมาณการผลิตเหล็กดิบได้เพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 21 ทำให้ผลผลิตทั้งหมดจะอยู่ที่ประมาณ 422 ล้านตัน ในปี 2550 การผลิตเหล็กดิบเพิ่มขึ้นเป็น 487 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 เมื่อเทียบกับปีก่อน บัจจุบันนี้ นับได้ว่าเป็นปัจจัยหลักเพียงปัจจัยเดียวที่ทำให้มีการขยายของตลาดขนส่งสินค้าแห่งทองในปีที่ผ่านมา

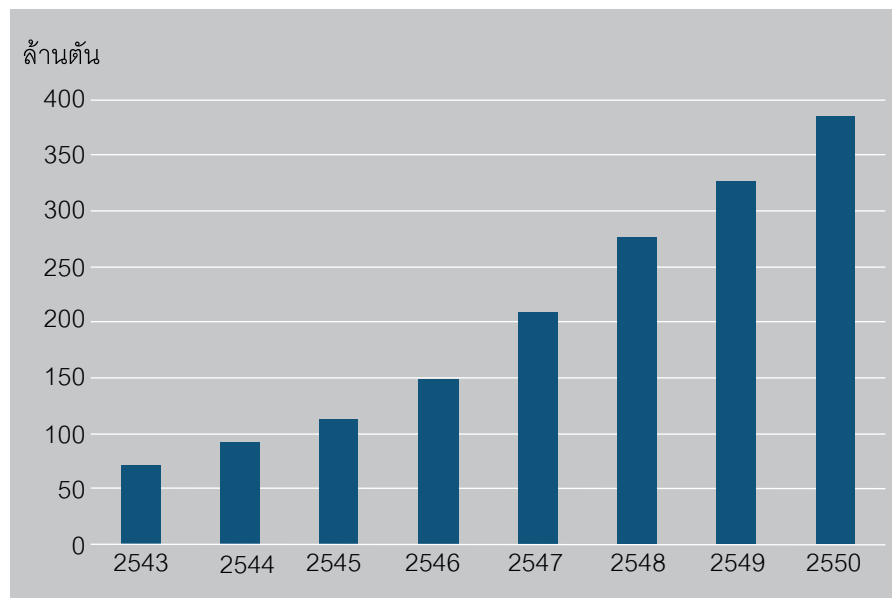
แผนภูมิ 12 : การผลิตเหล็กของโลกและส่วนแบ่งทางการตลาดของจีน



ที่มา : Fearnleys

ในช่วงห้าปีที่ผ่านมา การผลิตเหล็กของจีนเติบโตขึ้นในอัตราเฉลี่ยต่อปีที่ร้อยละ 22 เทียบกับการเติบโตของการผลิตของโลกซึ่งเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 8 ต่อปี จากการที่การผลิตเหล็กเติบโตขึ้น ส่งผลให้การนำเข้าแร่เหล็กของจีนเติบโตอย่างมากตามไปด้วย

แผนภูมิ 13 : การนำเข้าแร่เหล็กของจีน



ที่มา : Fearnleys

การนำเข้าแร่เหล็กของจีนในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.6 เมื่อเทียบกับปี 2549 โดยมีการนำเข้า 383.7 ล้านตัน ในช่วงปี 2543 ถึงปี 2550 การนำเข้าแร่เหล็กของจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 450 นับจากปี 2543 ถึงปี 2550 โดยหลักๆ แล้วจีนได้นำเข้าแร่เหล็กมาจากประเทศออสเตรเลีย บราซิล อินเดีย และแอฟริกาใต้ การนำเข้าแร่เหล็กจากบราซิลนั้นก็เพิ่มขึ้นในช่วงหลายปีที่ผ่านมาและได้ส่งผลให้มีการเพิ่มปริมาณต้นไม้อื่นๆรวมทั้งความต้องการเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้น

เส้นทางการขนส่งสินค้าแห้งแบบเทกองทางทะเลที่สำคัญ

ในการขนส่งสินค้าแห้งเทกองนั้นก็จะมีการค้าหลักๆ อยู่ถ้าหากคำนึงถึงการขนส่งเป็นปริมาณมากในแต่ละเที่ยว โดยหลักแล้วถ่านหินจะมีการส่งจากประเทศออสเตรเลียและแคนาดาไปสู่ภูมิภาคตะวันออกไกลและยุโรป ในขณะที่ถ่านหินแร่เหล็กจะถูกส่งจากประเทศออสเตรเลียและบราซิลไปสู่ประเทศจีน ญี่ปุ่นและยุโรป ส่วนถั่วพืชจะถูกขนส่งจากอาร์เจนตินา บราซิล หรือ อาร์เจนตินา ไปยังยุโรปและตะวันออกไกล

ในขณะที่มีเส้นทางการค้าสินค้าแห้งเทกองหลักๆ อยู่ การค้าทางทะเลก็มีการเปลี่ยนเส้นทางและทิศทางไปตามกาลเวลาเช่นกัน ดังเช่นประเทศจีนที่เคยเป็นประเทศผู้นำการส่งออกหลักของถ่านหิน แต่เมื่อไม่นานมานี้ก็ได้มีการเปลี่ยนแปลงกลายเป็นผู้นำเข้าถ่านหินอยู่ในอัตราที่สูงขึ้น การเปลี่ยนเส้นทางการเดินเรืออย่างเนื่องนี้จึงเกิดโอกาสทางการค้าใหม่ๆ จึงกลายเป็นสิ่งที่อาจพบเห็นได้บ่อยๆ ในตลาดประเภทนี้

เรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองเป็นเรือประเภทที่มีการใช้งานได้หลายรูปแบบมากที่สุดประเภทหนึ่ง ในบรรดาเรือที่มีอยู่ในโลกในแง่ของการนำมาใช้งาน โดยสามารถจัดเส้นทางได้ตามความต้องการ โดยทั่วไปแล้วเรือแทบจะไม่ได้เดินเส้นทางไปกลับอย่างตายตัว และมักจะมีเส้นทางเดินเรือโดยการแวะเทียบท่าระหว่างทางก่อนถึงปลายทางอีกอย่างน้อยแห่งหนึ่ง ดังนั้นระยะทางของเส้นทางการค้าจึงมีความสำคัญต่อความสมดุลของอุปสงค์ของการใช้เรือ และการเพิ่มระยะทางในการขนส่งจะมีผลกระทบมากขึ้นต่ออุปสงค์ของการใช้เรือโดยรวม

อุปสงค์ของการขนส่งสินค้าด้วยเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองยังได้รับผลกระทบจากประสิทธิภาพในการดำเนินงานของกองเรือโลก ในไม่กี่ปีที่ผ่านมา การเจริญเติบโตทางการค้านำไปสู่ภาวะความแออัดของท่าเรือ ทำให้เรือหลายลำต้องจอดรอนอกท่าเรือ เพื่อขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือเนื่องจากอุปทานที่จำกัดของท่าเทียบเรือในท่าเรือที่สำคัญหลายแห่ง สิ่งนี้เป็นปัจจัยอีกประการหนึ่งที่ทำให้เกิดภาวะตึงตัวในตลาด โดยเฉพาะกับเรือขนาดใหญ่

อุปทานของเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง

แต่เดิมนั้นเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองได้รับการพัฒนามา เพื่อขนส่งสินค้าแห้งเทกองที่ถูกส่งครั้งละจำนวนมากและไม่จำเป็นต้องขนส่งในรูปแบบที่มีการบรรจุหีบห่อ ข้อได้เปรียบของการขนส่งสินค้าแบบเทกองคือสามารถลดต้นทุนในการบรรจุหีบห่อ และการขนส่งสินค้าขึ้นลงเรือสามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ณ ปัจจุบัน กองเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองสามารถจำแนกออกเป็น 4 ประเภท ตามขนาดระวางบรรทุกสินค้า ได้แก่

- **Capesize** : เรือที่มีระวางบรรทุกมากกว่า 100,000 เดทเวตัน โดยปกติแล้วเรือประเภทนี้จะใช้บรรทุกสินค้าประเภทแร่เหล็กและถ่านหินในเส้นทางระยะไกล โดยเรือ Capesize จะบรรทุกสินค้าประเภทแร่เหล็กและถ่านหินมากกว่าร้อยละ 95 ของสินค้าทั้งหมดของเรือขนาดนี้ และการที่เรือมีขนาดใหญ่ทำให้มีท่าเรือไม่กี่แห่งในโลกสามารถรองรับการเทียบท่าได้

- **Panamax** : เรือที่มีระวางบรรทุกระหว่าง 60,000 ถึง 100,000 เดทเวตัน ได้รับการออกแบบมาเพื่อให้สามารถแล่นผ่านช่องแคบปานามาได้ (ดังนั้นจึงได้ชื่อว่า “Panamax” เรือประเภทที่ใหญ่ที่สุดที่สามารถแล่นผ่านคลองปานามา) ทำให้เรือมีความคล่องแคล่วมากกว่าเรือประเภท Capesize เรือประเภทนี้ใช้บรรทุกถ่านหิน ถั่วพืช และสินแร่ เช่น โบไซต์/อลูมินา และหินฟอสเฟตเป็นลำดับต่อมา เมื่อจำนวนเรือประเภท Capesize ให้บริการลดลง จึงมีการใช้เรือ Panamax ในการขนส่งสินค้าหลักด้วย โดยเรือ Panamax จะบรรทุกสินค้าประเภทถ่านหิน แร่เหล็ก และถั่วพืชประมาณร้อยละ 75 ของสินค้าทั้งหมดในเรือ

• **Handymax/Supramax** : เรือที่มีระวางบรรทุกระหว่าง 40,000 ถึง 60,000 เดทเวตตัน ขนส่งอยู่ในเส้นทางกระจายทางภูมิศาสตร์ทั่วโลก โดยบรรทุกสินค้าประเภทธัญพืช เหล็กกล้า ท่อนไม้ แผ่นไม้ เศษเหล็ก และสินค้าแห้งเทกองอื่นๆ เป็นหลัก ประเภทของเรือตามมาตรฐานมักจะต่อขึ้นพร้อมด้วยปั้นจั่นที่ใช้ยกสินค้าขึ้นและลงเรือ ที่รองรับน้ำหนัก 25 ถึง 30 ตัน ซึ่งทำให้เรือสามารถขนถ่ายสินค้าในท่าเรือที่ต้องใช้เครื่องก้ำปูช่วยในการขนถ่ายสินค้าแห้งเทกอง (โดยเฉพาะแร่ที่ใช้ในอุตสาหกรรม) และเพื่อทำการขนส่งสินค้าในประเทศและท่าเรือและที่มีพื้นฐานโครงสร้างจำกัด เรือประเภทเหล่านี้ทำให้มีความคล่องตัวทางการค้า ดังนั้นจึงสามารถนำมาใช้ในการขนส่งสินค้าแบบเทกองหลายประเภทและการค้าสินค้าเทกองประเภทใหม่ๆ

• **Handysize** : เรือที่มีระวางบรรทุกระหว่าง 10,000 ถึง 40,000 เดทเวตตัน ซึ่งส่วนใหญ่จะขนส่งสินค้าแห้งเทกองที่ขนส่งเป็นปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยวเป็นหลัก เช่น เหล็กกล้า ท่อนไม้ แผ่นไม้ และเศษเหล็ก เรือประเภทนี้ใช้ในเส้นทางการค้าระดับภูมิภาคมากขึ้นเรื่อยๆ และสามารถเป็นเรือส่งต่อสินค้าให้เรือที่ใหญ่กว่าด้วย เรือประเภท Handysize มีขนาดพอเหมาะสำหรับท่าเรือขนาดเล็กที่มีพื้นฐานโครงสร้างจำกัด และการที่เรือประเภทนี้มักมีอุปกรณ์ที่ใช้ยกสินค้าขึ้นและลงเรืออยู่ในตัว ทำให้เรือประเภทนี้สามารถยกสินค้าขึ้นลงได้เมื่อเทียบท่าเรือที่มีพื้นฐานจำกัด

ณ สิ้นเดือนตุลาคม ปี 2551 กองเรือสินค้าบรรทุกสินค้าแห้งแบบเทกองทั่วโลกมีเรือทั้งหมด 6,938 ลำ ระวางบรรทุกรวมเท่ากับ 415.2 ล้านเดทเวตตัน ตารางต่อไปนี้จะแสดงกองเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองแยกประเภทตามขนาดระวางบรรทุก ณ สิ้นเดือนตุลาคม 2551 อายุเฉลี่ยของเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง ณ สิ้นเดือนตุลาคม 2551 คือ 11.9 ปี

ตาราง 17 : กองเรือบรรทุกสินค้าแห้งแบบเทกอง เดือนตุลาคม 2551

ขนาดประเภท	เดทเวตตัน	จำนวนเรือ	ระวางบรรทุกรวม (ล้านเดทเวตตัน)	ร้อยละของกองเรือ (เดทเวตตัน)
Capesize	100,000+	823	142.8	34.4
Panamax	60,000 – 100,000	1,572	115.1	27.7
Supramax	50,000 – 60,000	687	36.7	8.8
Handymax	40,000 – 50,000	979	43.9	10.6
Handysize	10,000 – 40,000	2,877	76.7	18.5
รวม		6,938	415.2	100.0

ที่มา : Fearnleys

ถึงแม้ว่ากองเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองของโลกจะเติบโตขึ้นเพื่อตอบสนองกับการขยายตัวของการค้าทางทะเลและอุปสงค์ในการขนส่งทางเรือ แต่อุปทานก็ยังจำกัด ทำให้ธุรกิจการขนส่งสินค้าด้วยเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองเติบโตอย่างรวดเร็วในหลายๆ ปีที่ผ่านมา อุปทานในช่วงปี 2545 ถึง 2550 เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 32 เมื่อเทียบกับระยะทางเป็นต้นไมล์ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 45 ในช่วงระยะเวลาเดียวกัน ซึ่งเป็นเหตุผลที่ว่าเหตุใดอัตราค่าระวางเรือของเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองจึงสูงขึ้น



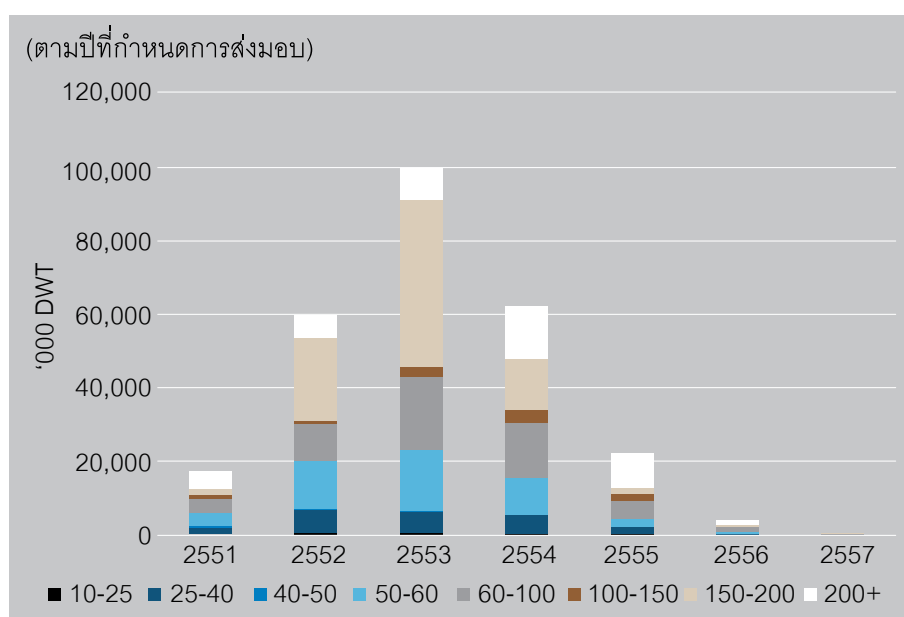
การสั่งเรือต่อใหม่ยังคงมีอยู่อย่างสม่ำเสมอ และความสัมพันธ์ระหว่างรายการการสั่งซื้อเรือต่อใหม่โดยรวมและจำนวนกองเรือที่มีอยู่สามารถบ่งบอกปริมาณเรือในอนาคต ณ สิ้นเดือนตุลาคม 2551 รายการการสั่งซื้อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของโลกมีอยู่ที่ปริมาณ 265.1 ล้านเดทเวตัน หรือร้อยละ 63.8 ของกองเรือสินค้าแห่งแรกของในปัจจุบัน ในบางกรณีการส่งมอบตามรายการสั่งซื้อนี้ยืดไปถึงปี พ.ศ. 2557

ตาราง 18 : การสั่งซื้อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของที่สั่งต่อใหม่ เดือนตุลาคม 2551

ขนาดประเภท	เดทเวตัน	จำนวนเรือ	ระวางบรรทุกรวม (ล้านเดทเวตัน)	ร้อยละของกองเรือปัจจุบัน (เดทเวตัน)
Capesize	100,000+	739	141.0	98.8
Panamax	60,000 – 100,000	673	54.9	47.7
Supramax	50,000 – 60,000	814	45.9	125.1
Handymax	40,000 – 50,000	29	1.4	3.2
Handysize	10,000 – 40,000	687	21.9	28.6
รวม		2,942	265.1	63.8

ที่มา : Fearnleys

แผนภูมิ 14 : การสั่งซื้อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของที่สั่งต่อใหม่ เดือนตุลาคม 2551



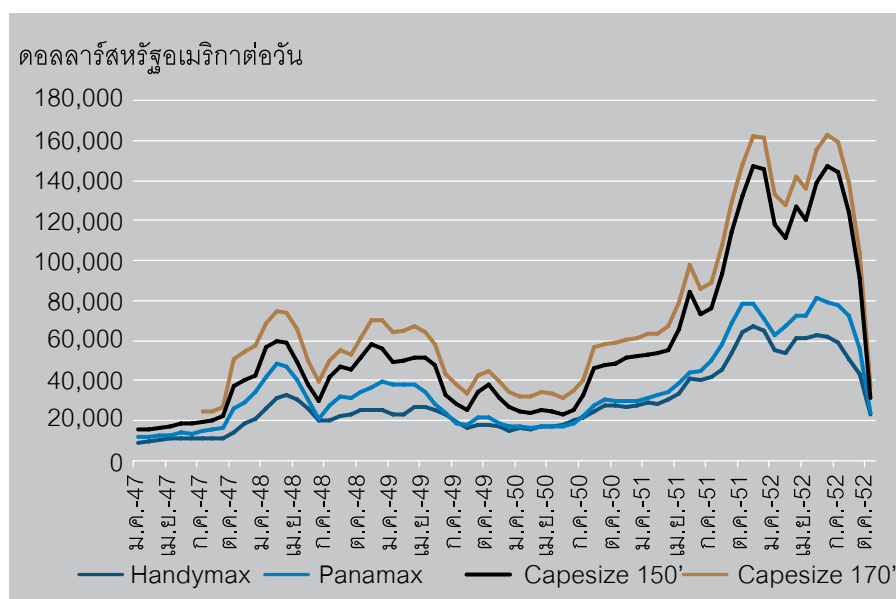
ที่มา : Fearnleys

ตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลและอัตราค่าเช่าเรือ

อัตราค่าเช่าเรือของเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของถูกกำหนดโดยความสมดุลของอุปสงค์และอุปทาน แม้ว่าความรู้สึกของตลาดอาจมีส่วนในการกำหนดแนวโน้มของอัตราค่าเช่าเรือในระยะสั้นๆ

อัตราค่าเช่าเรือยังผันผวนตามขนาดของเรือ อย่างเช่นปริมาณและรูปแบบการค้าของสินค้าไม่กี่ชนิดของสินค้าแห่งแรกของที่ขนส่งเป็นปริมาณมากในแต่ละเที่ยว (major bulks) จะมีผลต่อความต้องการของเรือบรรทุกสินค้าที่มีขนาดใหญ่กว่า อัตราค่าเช่าเรือ (และมูลค่าของเรือ) ของเรือบรรทุกสินค้าที่มีขนาดใหญ่กว่าจึงมักจะผันผวนได้มากกว่า ในทางกลับกันการค้าสินค้าหลายชนิดของสินค้าแห่งแรกของที่ขนส่งเป็นปริมาณไม่มากในแต่ละเที่ยว (minor bulks) เป็นตัวผลักดันอุปสงค์ของเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดเล็กกว่า ดังนั้นอัตราค่าเช่าเรือและมูลค่าของเรือสำหรับเรือขนาดเล็กจึงมีความผันผวนน้อยกว่า

แผนภูมิ 15 : อัตราค่าเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา 1 ปี



ที่มา : Fearnleys

ในตลาดการเช่าเรือเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา อัตราค่าเช่าเรือจะแตกต่างกันตามระยะเวลาเช่าเหมาและปัจจัยเฉพาะต่างๆ ของเรือที่ใช้บรรทุก เช่น อายุ ความเร็ว และการเผาผลาญเชื้อเพลิง ในตลาดเรือเช่าเหมาลำแบบเป็นเที่ยว อัตราค่าเช่าจะถูกกำหนดจากขนาดของสินค้าที่บรรทุก วัตถุประสงค์ เวลาที่ถึงท่า และค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง รวมทั้งภูมิภาคที่มีการส่งมอบ

ปัจจัยหลักที่ทำให้อัตราค่าเช่าเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตั้งแต่ปี 2547 คืออุปสงค์ที่เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการนำเข้าวัตถุดิบของประเทศจีนและประเทศในเอเชียอื่นที่เพิ่มมากขึ้น จะเห็นได้ว่าอัตราค่าเช่าเรือลดลงอย่างรวดเร็วในช่วงกลางปี 2551 ซึ่งเป็นผลมาจากวิกฤติการณ์การเงิน ซึ่งเป็นเวลาเดียวกันกับที่มีเรือใหม่เข้าสู่ตลาดมากกว่าเดิม อีกทั้งอุปสงค์ก็ลดลงด้วย

ตาราง 19 : เรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง - อัตราค่าเช่าเรือเหมาลำระยะเวลา 1 ปี

(ระยะเวลาโดยเฉลี่ย – ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน)

ปี	Handymax	Panamax	Capesize
2543	9,498	11,131	16,984
2544	8,379	9,210	13,077
2545	7,491	8,802	12,594
2546	12,579	17,794	23,834
2547	25,926	35,889	61,044
2548	21,032	26,329	49,635
2549	21,753	22,706	44,606
2550	45,080	52,650	104,454
2551*	53,211	66,563	129,505

* เฉลี่ยของปีจนถึงปัจจุบัน (ณ เดือนตุลาคม)

ที่มา : Fearnleys

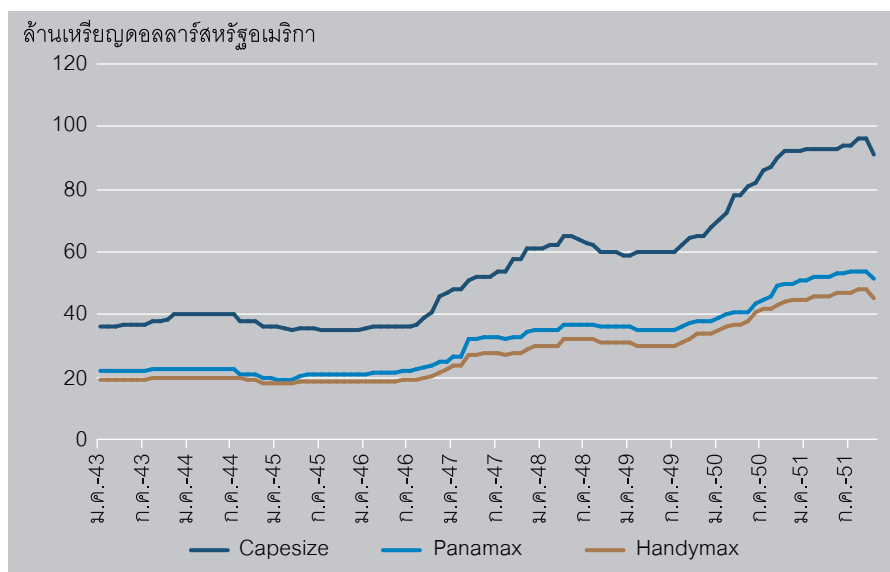
ตารางข้างบนแสดงให้เห็นการเพิ่มขึ้นอย่างมากของอัตราค่าเช่าเรือ Handymax ไปจนถึงเรือ Capesize ระยะเวลาระยะ 1 ปีจนถึงไตรมาสที่ 3 ของปี 2551 ซึ่งสะท้อนให้เห็นความต้องการที่เพิ่มสูงขึ้น

ราคาเรือ

ราคาเรือส่งต่อใหม่

ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของส่งต่อใหม่สูงขึ้นมากตั้งแต่ปี 2546 เนื่องจากภาวะตึงตัวของความสามารถในการผลิตของอุตสาหกรรม การสั่งซื้อที่เพิ่มขึ้น และอัตราค่าเช่าเรือที่สูงขึ้น มีการประมาณการว่าราคาของเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของส่งต่อใหม่เพิ่มขึ้นมากกว่าเท่าตัวจากช่วงแรกของปี 2545 ถึง สิ้นปี 2551

แผนภูมิ 16 : ราคาของเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของส่งต่อใหม่ ปี 2543 ถึง 2551



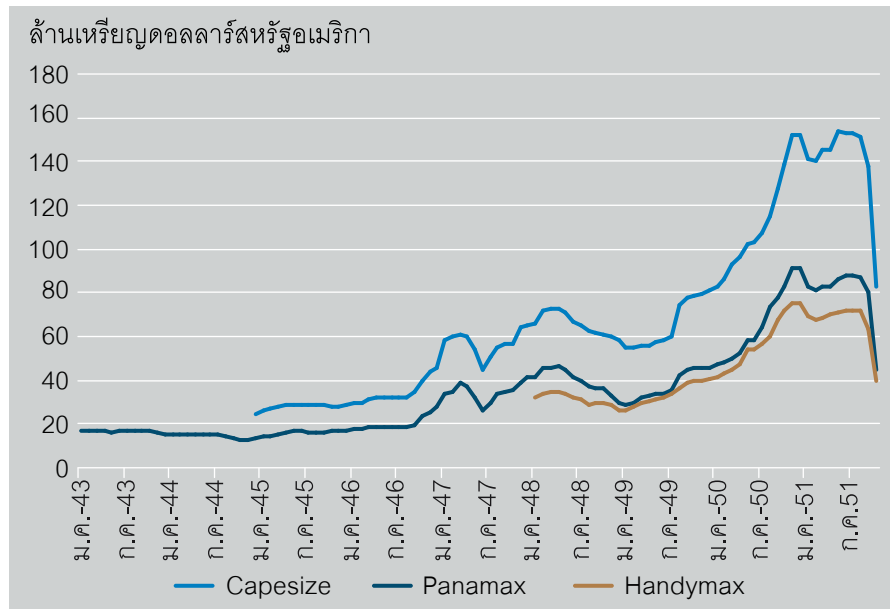
ที่มา : Fearnleys

ราคาเรือมือสอง

ในตลาดเรือมือสอง ราคาของเรือส่งต่อใหม่ที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และความแข็งแกร่งของค่าระวางเรือยังมีผลต่อราคาเรือมือสองทำให้ราคาของเรือมือสองพุ่งขึ้นอย่างรวดเร็วในปี 2547 ก่อนที่จะลดต่ำลงในช่วงแรกของปี 2549 และขึ้นไปอีกครั้งในช่วงปลายปี ในปี 2550 ราคาเรือมือสองสูงขึ้นเรื่อยๆ ทุกเดือนในทิศทางเดียวกับความแข็งแกร่งของตลาดค่าระวางเรือ ในช่วงแรกของปี 2551 ราคาเรือมือสองลดลงไปในทิศทางเดียวกันกับอัตราค่าเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลานานปี จากนั้นราคาก็เพิ่มขึ้นอีกครั้งและรักษาระดับราคานี้ไว้จนกระทั่งถึงเดือนสิงหาคม ก่อนที่ราคาเรือมือสองจะลดลงมากเกือบครึ่งหนึ่งของราคาที่เคยขึ้นสูงสุดในช่วงที่ราคาเรือมือสองมีราคาดีที่สุด

แผนภูมิ 17 : ราคาของเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของมือสอง ปี 2543 ถึง 2551

ราคาของเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของมือสอง อายุ 5 ปี (ระยะเวลาโดยเฉลี่ย)



ที่มา : Fearnleys



ภาวะอุตสาหกรรมงานบริการนอกชายฝั่ง

ภาพรวม

การลงทุนและปริมาณการสำรวจ การพัฒนา และการผลิตน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติเป็นตัวผลักดันหลักที่ก่อให้เกิดความต้องการต่อการให้บริการในอุตสาหกรรมงานบริการนอกชายฝั่ง ระดับการลงทุนขึ้นอยู่กับกระแสเงินสดของบริษัทน้ำมัน รายได้และแหล่งเงินทุน พื้นที่สำหรับการสำรวจและการพัฒนา รวมทั้งราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ

บริษัทผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติได้เพิ่มการสำรวจและการผลิตอย่างมาก หลังจากที่มีการลงทุนเพียงเล็กน้อยในการเพิ่มการผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในช่วงที่ราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติเริ่มขึ้นราคาในช่วงต้น โครงการการพัฒนาพื้นที่หลายโครงการได้ถูกริเริ่มขึ้นในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาเป็นผลให้กิจกรรมการขุดเจาะเกิดขึ้นจำนวนมากและอุปสงค์ต่องานบริการนอกชายฝั่งมีมากขึ้น งบประมาณการสำรวจและการผลิตได้เพิ่มขึ้นเป็นตัวเลขทศนิยมสองหลักจากปี 2546 ถึงปี 2551 ซึ่งทำให้ตลาดของกิจกรรมงานขุดเจาะและวิศวกรรมโยธาได้นำอยู่ในระดับสูงมาก อย่างไรก็ตาม ขณะนี้เราคาดว่าการเติบโตจะช้าลงตามราคาของพลังงานที่ปรับตัวลดลงเนื่องมาจากอุปสงค์ที่ลดลงประกอบกับต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้นกว่าเดิม

ตลาดการให้บริการงานขุดเจาะและวิศวกรรมโยธาได้นำในเอเชียเป็นตลาดที่มีศักยภาพเนื่องจาก (ก) ความต้องการน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่เพิ่มขึ้นในภูมิภาค (ข) การเติบโตอย่างมีนัยสำคัญของเศรษฐกิจในภูมิภาค โดยเฉพาะประเทศจีนและประเทศอินเดีย และ (ค) โครงการใหม่ๆของบริษัทสำรวจและผลิตในเอเชียที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

ตลาดบริการการขุดเจาะเป็นตลาดวัฏจักรและมีความผันผวนเริ่มจากการสำรวจที่มีความผันผวนสูงสุดตลาดการบริการผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่มีเสถียรภาพมากกว่า การบริการเรือขุดเจาะแบบ Tender Rig และวิศวกรรมโยธาได้นำตอบสนองตลาดการผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติซึ่งเป็นตลาดแบบเฉพาะเจาะจงที่มีเสถียรภาพมากกว่า

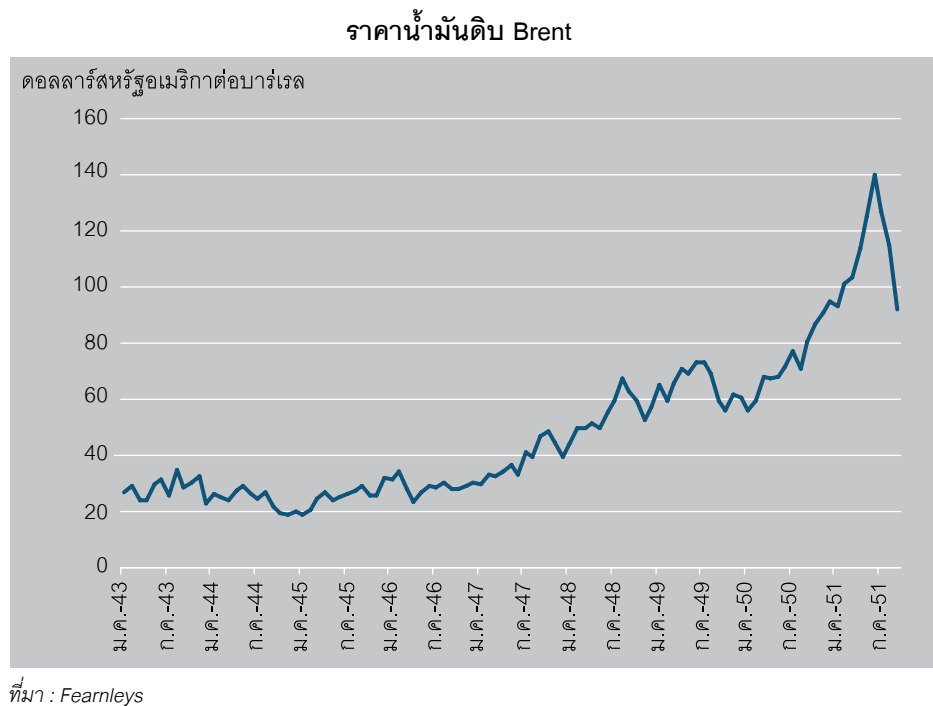
ราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ

ราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติอยู่ในระดับสูงที่สุดในประวัติศาสตร์จนถึงปลายปี 2551 และมากกว่าอัตราทางการเงินที่บริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติใช้เป็นตัวตัดสินใจในการที่จะพัฒนาโครงการ อย่างไรก็ตามราคาของน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในช่วงที่ผ่านมาลดลงอยู่ในระดับที่โครงการที่วางแผนไว้อาจไม่สร้างผลกำไรที่ดีนัก

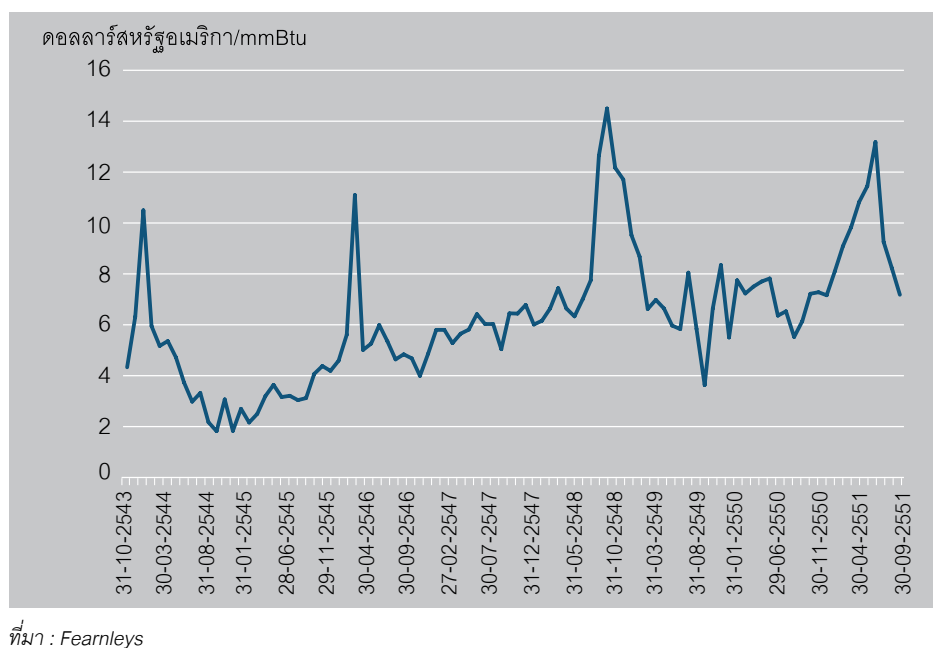
องค์ประกอบอย่าง เช่น อุปสงค์ทั่วโลกที่เพิ่มขึ้น ระดับการผลิตที่ลดลง ภาวะสภาพภูมิอากาศที่มีการเปลี่ยนแปลงมาก และความไม่มีเสถียรภาพทางการเมืองในประเทศผู้ผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติบางประเทศ เป็นปัจจัยที่ทำให้ราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติเพิ่มสูงขึ้น แต่เนื่องด้วยเศรษฐกิจโลกที่อยู่ในภาวะถดถอยในปัจจุบันทำให้ความต้องการน้ำมันและก๊าซธรรมชาติลดลงและราคาก็ปรับตัวลงด้วย

ในปี 2550 ราคาเฉลี่ยรายปีของน้ำมันดิบ Brent ที่วัดตามอัตราที่เป็นตัวเงินจริงสูงกว่า 70 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อบาร์เรลเป็นครั้งแรก ราคาดังกล่าวเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 15 จากราคาในปี 2549 นอกจากนี้ราคาน้ำมันดิบ Brent ทำสถิติใหม่ที่สูงกว่า 140 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อบาร์เรลในปี 2551 และตั้งแต่นั้นราคาน้ำมันก็ได้ปรับตัวลดลง

แผนภูมิ 18 : ราคาน้ำมันในอดีต



แผนภูมิ 19 : ราคาก๊าซธรรมชาติในอดีต

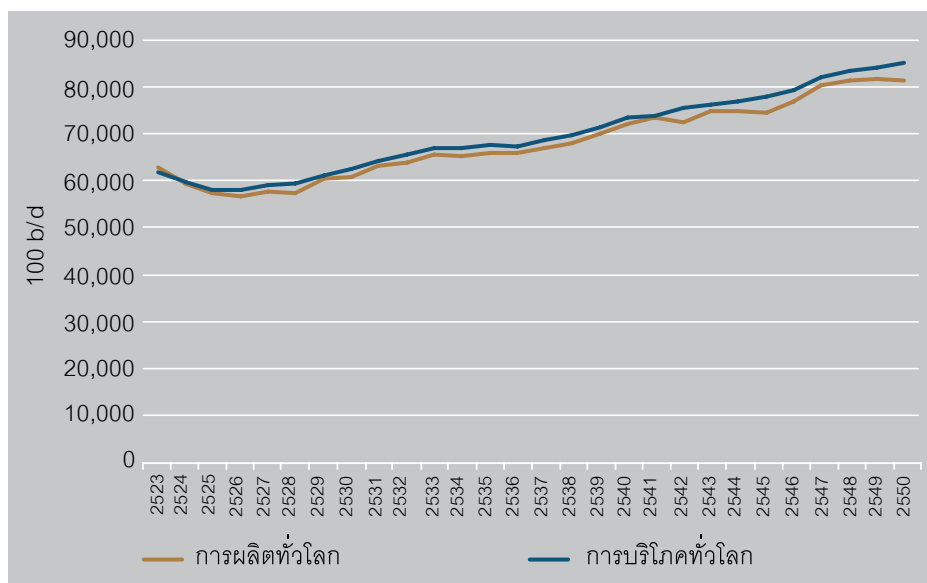


การผลิตและการบริโภคน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ

ระหว่างปี พ.ศ. 2538 ถึง พ.ศ.2550 การบริโภคน้ำมันเพิ่มขึ้นจาก 69,841 ล้านบาร์เรลต่อวันเป็น 85,220 ล้านบาร์เรลต่อวัน ขณะที่การผลิตน้ำมันเพิ่มขึ้นจาก 68,132 ล้านบาร์เรลต่อวัน เป็น 81,533 ล้านบาร์เรลต่อวันเช่นเดียวกัน ระหว่างช่วงเวลาดังกล่าว การบริโภคก๊าซธรรมชาติเพิ่มขึ้นจาก 2,145 พันล้านลูกบาศก์เมตรต่อวันเป็น 2,922 พันล้านลูกบาศก์เมตรต่อวัน ขณะที่การผลิตก๊าซธรรมชาติเพิ่มขึ้นจาก 2,135 พันล้านลูกบาศก์เมตรต่อวันเป็น 2,940 พันล้านลูกบาศก์เมตรต่อวัน

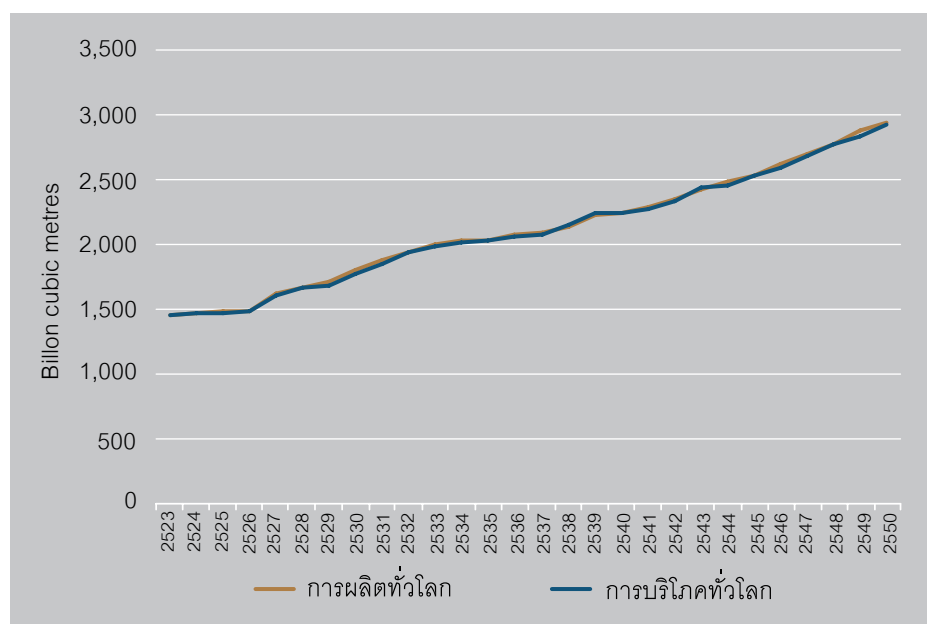
แผนภูมิข้างล่างแสดงถึงการผลิตและการบริโภคน้ำมันและก๊าซธรรมชาติระหว่างช่วงเวลาดังกล่าว

แผนภูมิ 20 : การผลิตและการบริโภคน้ำมัน (พ.ศ. 2523-2550)



ที่มา : BP Statistical Review of World Energy June 2008

แผนภูมิ 21 : การผลิตและการบริโภคก๊าซธรรมชาติ (พ.ศ. 2523-2550)



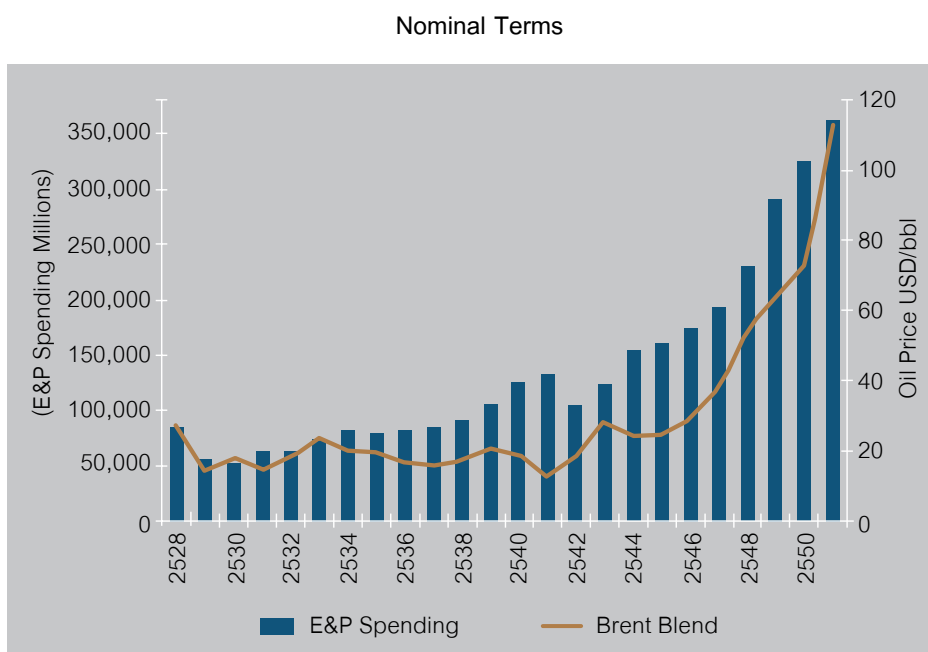
ที่มา : BP Statistical Review of World Energy June 2008

ในช่วงสี่ปีที่ผ่านมา มีการเพิ่มความสนใจในการสำรวจและผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติเพื่อชดเชยปริมาณสำรองจากแหล่งบนบกที่ลดลง และเพื่อตอบสนองต่อความต้องการน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่เพิ่มสูงขึ้น การผลิตน้ำมันนอกชายฝั่งที่ผ่านมา เป็นการขุดเจาะระดับน้ำตื้น ดังนั้นบริเวณน้ำลึกเป็นพื้นที่ใหม่ที่มีศักยภาพการเติบโตสำหรับการสำรวจและผลิตพลังงานนอกชายฝั่ง เมื่อไม่นานมานี้จึงมีการเพิ่มความสนใจที่จะสำรวจและผลิตพลังงานในพื้นที่ที่น้ำลึกมากขึ้น เนื่องมาจากการพัฒนาด้านเทคโนโลยีทำให้การสำรวจและผลิตในบริเวณดังกล่าวเป็นไปได้มากขึ้นและมีต้นทุนที่ลดลง และจากการที่ราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติมีราคาแพงขึ้น

การใช้จ่ายด้านการสำรวจและผลิต

ราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติเป็นตัวผลักดันหลักต่อการใช้จ่ายด้านการสำรวจและการผลิตและการใช้จ่ายด้านการสำรวจและการผลิตเป็นตัวผลักดันงานบริการขุดเจาะและวิศวกรรมโยธาได้น้ำ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการตัดสินใจลงทุนขนาดใหญ่ที่เปลี่ยนแปลง ดังนั้นราคาน้ำมันที่ลดลงจะใช้เวลาหนึ่งปีหรือหลายปีกว่าที่จะกระทบต่อการใช้จ่ายด้านการสำรวจและการผลิต ในช่วงระหว่างปี 2546 ถึงปี 2551 การเติบโตของการใช้จ่ายด้านการสำรวจและการผลิตเป็นทศนิยมสองหลักเนื่องจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้น ดังนั้น เราจึงคาดการณ์ว่าจะได้เห็นการลดลงของการใช้จ่ายด้านการสำรวจและผลิตของบริษัทน้ำมันในปี 2552 ตามสมมติฐานที่ว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่อ่อนตัวลงจะทำให้ความต้องการน้ำมันลดลงและดังนั้นส่งผลให้ราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติลดลง ยิ่งไปกว่านั้น สถานการณ์ที่ผู้ให้กู้ลังเลที่จะให้เงินกู้ (credit crunch) จะทำให้บริษัทน้ำมันหลายๆ แห่งมีความยากลำบากในการได้รับเงินสนับสนุนในการขยายธุรกิจ แผนภูมิด้านล่างแสดงถึงการใช้จ่ายในการสำรวจและการผลิตทั่วโลกและราคาน้ำมัน

แผนภูมิ 22 : การใช้จ่ายในการสำรวจและผลิตและราคาน้ำมัน



ที่มา : Fearnleys

ภาวะอุตสาหกรรมการให้บริการการขุดเจาะ

อุตสาหกรรมการให้บริการการขุดเจาะเป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันสูง ความต้องการของการขุดเจาะและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องมีปัจจัยหลายอย่างเป็นตัวผลักดัน รวมทั้งราคาในปัจจุบันและราคาของน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในอนาคต และระดับของกิจกรรมของการสำรวจและการผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ

การปฏิบัติงานสำรวจและขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่งกระจายไปตามภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก โดยการเคลื่อนย้ายเรือขุดเจาะจากภูมิภาคหนึ่งไปอีกภูมิภาค แต่ต้นทุนการเคลื่อนย้ายเรือขุดเจาะและจำนวนเรือขุดเจาะที่เคลื่อนที่ได้ที่ว่างอยู่อาจทำให้ความสมดุลของอุปสงค์และอุปทานแตกต่างกันไปตามภูมิภาค อย่างไรก็ตามโดยทั่วไปแล้วความแตกต่างระหว่างภูมิภาคเกิดขึ้นในระยะสั้นเท่านั้น

แบบของเรือขุดเจาะ

เรือขุดเจาะแบบ Tender

เรือขุดเจาะชนิดนี้มีรูปร่างเป็นเรือท้องแบน สามารถผูกยึดกับแท่นขุดเจาะได้ บนเรือประกอบด้วยห้องพักอาศัยสำหรับลูกเรือ ถังเก็บโคลน ปิ๊มสำหรับสูบลำโพงโคลนที่ใช้ประกอบการปฏิบัติงานขณะขุดเจาะ และเครื่องผลิตกระแสไฟฟ้า อุปกรณ์อย่างเดียวกันที่จะเคลื่อนย้ายไปยังที่แท่นขุดเจาะในขณะที่ปฏิบัติงานคือชุดอุปกรณ์ขุดเจาะ เรือขุดเจาะแบบ Tender มีอุปกรณ์ที่ใช้ในการขุดเจาะพร้อมอยู่บนเรือโดยมีปั้นจั่นที่สามารถยกแม่แรงบนแท่นขุดเจาะ จึงไม่จำเป็นต้องอาศัยเรือแม่แรงและอุปกรณ์อื่น

เรือขุดเจาะแบบ Tender นี้ได้ถูกพัฒนาสำหรับการผลิตจากกลางแท่นขุดเจาะซึ่งให้บริการสำหรับบ่อขุดเจาะน้ำมันขนาดเล็ก เรือขุดเจาะชนิดนี้จะเคลื่อนย้ายไปปฏิบัติงานตามแท่นขุดเจาะได้โดยมีชุดอุปกรณ์ขุดเจาะพร้อมบนเรือโดยปกติแล้ว 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

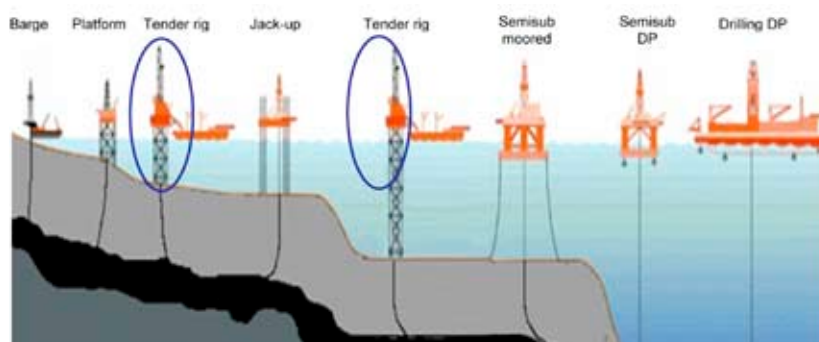
เรือขุดเจาะแบบ Jack-up สามารถเคลื่อนย้ายได้ตามพื้นที่ที่ต้องปฏิบัติงาน สามารถปฏิบัติงานขุดเจาะได้จากตัวเรือโดยตรง ประกอบไปด้วย ขา 3 ขา ที่ยื่นอยู่บนพื้นท้องทะเลเพื่อใช้ยกตัวเรือให้ลอยสูงจากระดับน้ำทะเลขณะปฏิบัติการขุดเจาะ และเมื่อต้องการย้ายตำแหน่งในการปฏิบัติงานจะกระทำโดยลดระดับเรือให้ลอยอยู่บนน้ำทะเล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

เรือขุดเจาะแบบ Jack-up รุ่นใหม่มีคานสำหรับไว้เคลื่อนย้ายอุปกรณ์ขุดเจาะตามตำแหน่งที่ต่าง ๆ บนหลุมที่จะทำการขุดเจาะ โดยไม่ต้องย้ายการติดตั้งอุปกรณ์ขุดเจาะหรือตัวเรือ เรือขุดเจาะแบบ Ultra Premium Jack-up มีขีดความสามารถปฏิบัติงานได้ในที่น้ำทะเลลึกมากกว่า 300 ฟุต

เรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible

เรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible เป็นแท่นขุดเจาะที่ลอยอยู่เหนือน้ำมีระบบปรับระดับกินน้ำลึกของเรือเพื่อใช้ปฏิบัติการที่ระดับความลึกของน้ำทะเลต่างๆได้โดยใช้ถังถ่วงน้ำอัดเขาในการปรับแต่ง และเพื่อเป็นการช่วยลดผลกระทบจากสภาวะต่างในทะเล (คลื่น ลม และกระแสน้ำ) และช่วยการทรงตัวของเรือให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible สามารถติดตั้งอยู่กับที่ขณะปฏิบัติงานขุดเจาะโดยใช้การทิ้งสมอหลายๆ ตัวเพื่อยึดตัวเรือ หรือระบบคอมพิวเตอร์ปรับแต่งตำแหน่งเรือผ่านสัญญาณดาวเทียม (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 การติดตั้งตัวเรือขณะปฏิบัติงานขุดเจาะใช้วิธีการทั้งสมอหลายตัว หรือระบบคอมพิวเตอร์ปรับแต่งตำแหน่งที่เชื่อมยึดโน้มน้ำผ่านสัญญาณดาวเทียมเฉกเช่นเดียวกันกับเรือขุดเจาะแบบ Semi-submersible

กองกำลังเรือขุดเจาะเคลื่อนที่ได้นอกชายฝั่งทะเล

การใช้ประโยชน์จากเรือขุดเจาะเคลื่อนที่ได้นอกชายฝั่งทะเล (“MODUs”) ยังคงอยู่ในระดับสูงเป็นประวัติการณ์ แต่เราอาจเห็นการลดลงของอัตราการใช้ประโยชน์ในอนาคตเนื่องจากการลงทุนในการสำรวจและพัฒนาอาจลดลง เพราะบริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติต่างรอดูท่าที่ตลาดสินเชื่อ (credit market) และราคาน้ำมัน อัตราค่าเช่าต่อวันของ MODUs ได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี 2551 แต่ปัจจุบันได้มีการชะลอตัวลง เนื่องจากมีจำนวนเรือขุดเจาะที่จำกัด บริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจึงได้เริ่มทำสัญญาเพื่อใช้เรือขุดเจาะไว้ล่วงหน้าแล้ว ภาคอุตสาหกรรมต่างก็เห็นพ้องต้องกันว่าระดับอัตราการใช้ประโยชน์ของ MODUs จะยังคงอยู่ในระดับค่อนข้างสูงด้วยข้อเท็จจริงที่ว่าบริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติได้ทำสัญญาใช้เรือขุดเจาะ เพื่อปฏิบัติงานในระยะยาวเป็นเวลา 3 ถึง 5 ปี

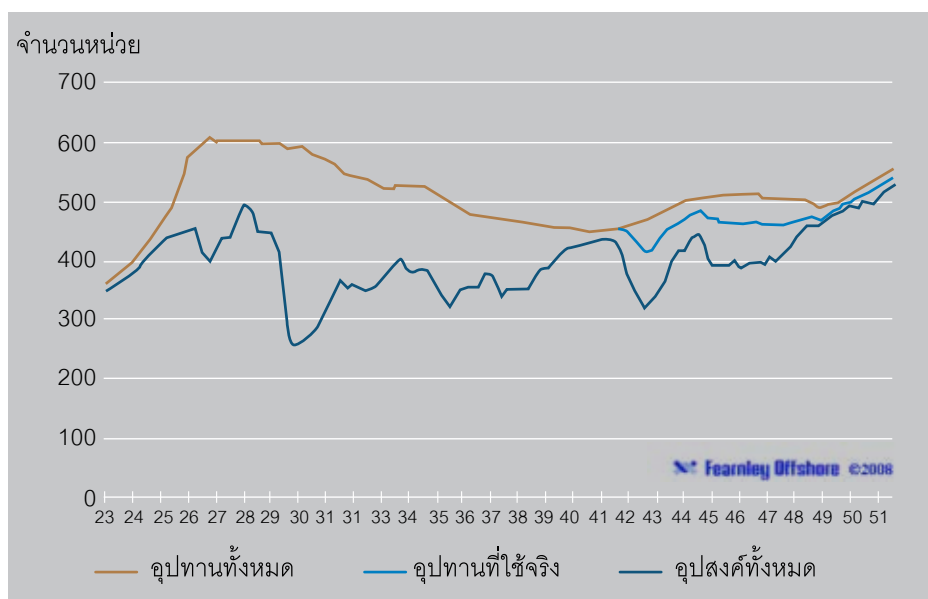
ตาราง 20 : กองเรือขุดเจาะเคลื่อนที่ได้นอกชายฝั่งทะเล ณ ตุลาคม 2551

บริเวณ	Jack-ups	Semisubmersibles	Drillships	Tender
แอฟริกา-ที่อื่น		3		
แอฟริกา-ตะวันตก	27	23	9	6
เอเชีย-แคสเปียน	9	7		
เอเชีย-ตะวันออกไกล	28	25	39	
เอเชีย-ใต้	35	2	8	
เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	78	32	4	25
ออสเตรเลีย	6	10	1	
ทะเลดำ	5			
ยุโรป-ตะวันออก	7	2		
ยุโรป-ทะเลเหนือ	33	41	2	
เมดิเตอร์เรเนียน	13	6	2	
ตะวันออกกลาง-อ่าวเปอร์เซีย	105	5		2
ตะวันออกกลาง-ทะเลแดง	16			
อเมริกาเหนือ-แคนาดาแอตแลนติก		2		
อเมริกาเหนือ-เม็กซิโก	32	5		
อเมริกาเหนือ-US GOM	92	29	6	
อเมริกาใต้-บราซิล	8	31	9	
อเมริกาใต้-อื่นๆ & แคริบเบียน	5	1		
อเมริกาใต้-เวเนซุเอลา	4		1	2
ทั่วโลก (ไม่ระบุทวีป)		3		
รวม	503	227	81	35

ที่มา : Fearnleys

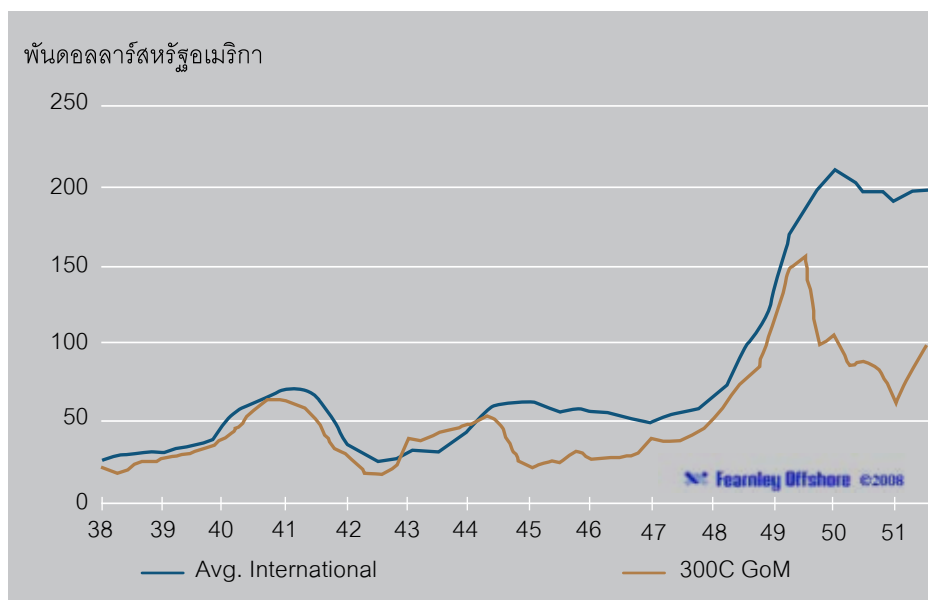
แผนภูมิข้างล่างแสดงอุปสงค์และอุปทานของเรือขุดเจาะเคลื่อนที่ได้้นอกชายฝั่งทะเล

แผนภูมิ 23 : อุปสงค์และอุปทานทั่วโลกของเรือขุดเจาะแบบ Semisubmersibles, Jack-ups, Drillships



ที่มา : Fearnleys

แผนภูมิ 24 : อัตราค่าเช่าเรือขุดเจาะแบบ Jack-ups ในอดีต



International : SEA, ME, NS-standard, FE & WA

ที่มา : Fearnleys

สัญญาการขุดเจาะนั้นมักจะมอบให้กับบริษัทผู้ชนะการประมูลหรือจากการเจรจา ราคามักจะเป็นปัจจัยที่สำคัญในการมอบสัญญาการขุดเจาะ จำนวนของเรือขุดเจาะที่พร้อมใช้งานและประวัติความปลอดภัย และชื่อเสียงในด้านคุณภาพของผู้รับเหมาแต่ละรายเป็นปัจจัยที่สำคัญในการกระบวนการคัดเลือกด้วย

ตลาดของเรือขุดเจาะแบบ Tender

ตามการประเมินของ Fearnleys กองเรือขุดเจาะแบบ Tender ทั่วโลกมีเรือจำนวน 34 ลำ ณ เดือนตุลาคม 2551 รวมทั้งเรือใหม่ที่ยังอยู่ในระหว่างต่อ เรือขุดเจาะเหล่านี้ส่วนใหญ่ปฏิบัติการอยู่ที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และมีสัญญาไปอีกหนึ่งถึงสามปีข้างหน้า โดยทำงานให้กับบริษัทน้ำมันและก๊าซในภูมิภาคนี้

โดยปกติแล้วตลาดของเรือขุดเจาะแบบ Tender เป็นตลาดเฉพาะที่มักจะมีความกระจุกตัว เหมือนกับตลาดของเรือขุดเจาะเคลื่อนที่ได้นอกชายฝั่งทะเลอื่นๆ โดยเฉพาะเรือขุดเจาะแบบ Jack-up

อย่างไรก็ตามเรือขุดเจาะแบบ Tender มักจะเป็นที่นิยมของบริษัทน้ำมันและก๊าซที่มีแท่นขุดเจาะน้ำมันที่สามารถรับทั้งแบบเรือขุดเจาะประเภท Tender และ Jack-up การใช้เรือขุดเจาะแบบ Tender ช่วยลดต้นทุนให้กับบริษัทน้ำมันและก๊าซ เนื่องจากเรือขุดเจาะแบบ Tender ทำให้น้ำหนักของแท่นขุดเจาะน้ำมันลดลง ลดเวลาการก่อสร้างโดยลดความยุ่งยากของแท่นขุดเจาะน้ำมันและเป็นผลทำให้ช่วยให้ลดความเสี่ยงจากการก่อสร้าง

เรือขุดเจาะแบบ Tender มีความพิเศษเฉพาะตรงที่สามารถทำงานในบริเวณความลึกของน้ำ ที่เรือ Jack-up ไม่สามารถทำได้ อัตราค่าเช่าต่อวันที่สูงกว่าของเรือขุดเจาะ Jack-up ยังช่วยสร้างโอกาสให้กับเรือแบบ Tender ที่สามารถทำงานเดียวกันได้เหมือนกันด้วยราคาที่ต่ำกว่า ด้วยเหตุผลดังกล่าวในขณะที่มีการใช้ประโยชน์จากเรือขุดเจาะประเภท Jack-up เพิ่มมากขึ้น และอัตราค่าเช่าต่อวันเพิ่มขึ้น ความต้องการเรือขุดเจาะแบบ Tender ก็เพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย

เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดของเรือขุดเจาะแบบ Tender ตามด้วย แอฟริกาตะวันตก

ตาราง 21 : กองเรือขุดเจาะแบบ Tender ทั่วโลก

ชื่อเรือขุดเจาะ	ดำเนินการโดย	ภูมิภาคที่ปฏิบัติงาน	สถานะปัจจุบัน
Seahawk	Atwood Oceanics	แอฟริกา-ตะวันตก	ขุดเจาะ
BassDrill Tender TBN 1	BassDrill Ltd.	ตะวันออกกลาง-อ่าวเปอร์เซีย	กำลังก่อสร้าง
BassDrill Tender TBN 2	BassDrill Ltd.	ตะวันออกกลาง-อ่าวเปอร์เซีย	กำลังก่อสร้าง
Al Baraka	KCA Deutag	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
Alligator	KCA Deutag	แอฟริกา-ตะวันตก	ขุดเจาะ
Barracuda	KCA Deutag	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
Charley Graves	KCA Deutag	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
Searex 10	KCA Deutag	แอฟริกา-ตะวันตก	ขุดเจาะ
Searex 9	KCA Deutag	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
W D Kent	KCA Deutag	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
KM-1	Kencana Mermaid Drilling	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	กำลังก่อสร้าง
MTR-1	Mermaid Drilling	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
MTR-2	Mermaid Drilling	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
GP-14	PDVSA	อเมริกาใต้-เวเนซุเอล่า	เตรียมพร้อม
GP-18	PDVSA	อเมริกาใต้-เวเนซุเอล่า	เตรียมพร้อม
Baruna I	PT Patra	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	เตรียมพร้อม
TAD-1	Saipem	แอฟริกา-ตะวันตก	ขุดเจาะ
T-10	SeaDrill Ltd.	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
T-11	SeaDrill Ltd.	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
T-12	SeaDrill Ltd.	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	กำลังก่อสร้าง
T-3	SeaDrill Ltd.	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
T-4	SeaDrill Ltd.	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
T-6	SeaDrill Ltd.	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
T-7	SeaDrill Ltd.	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
T-8	SeaDrill Ltd.	แอฟริกา-ตะวันตก	ขุดเจาะ

ชื่อเรือขุดเจาะ	ดำเนินการโดย	ภูมิภาคที่ปฏิบัติงาน	สถานะปัจจุบัน
T-9	SeaDrill Ltd.	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
Teknik Berkat	SeaDrill Ltd.	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
West Alliance	SeaDrill Ltd.	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
West Berani I	SeaDrill Ltd.	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
West Berani II	SeaDrill Ltd.	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	กำลังก่อสร้าง
West Berani III	SeaDrill Ltd.	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	กำลังก่อสร้าง
West Menang	SeaDrill Ltd.	แอฟริกา-ตะวันตก	ขุดเจาะ
West Pelaut	SeaDrill Ltd.	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ
West Setia	SeaDrill Ltd.	เอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้	ขุดเจาะ

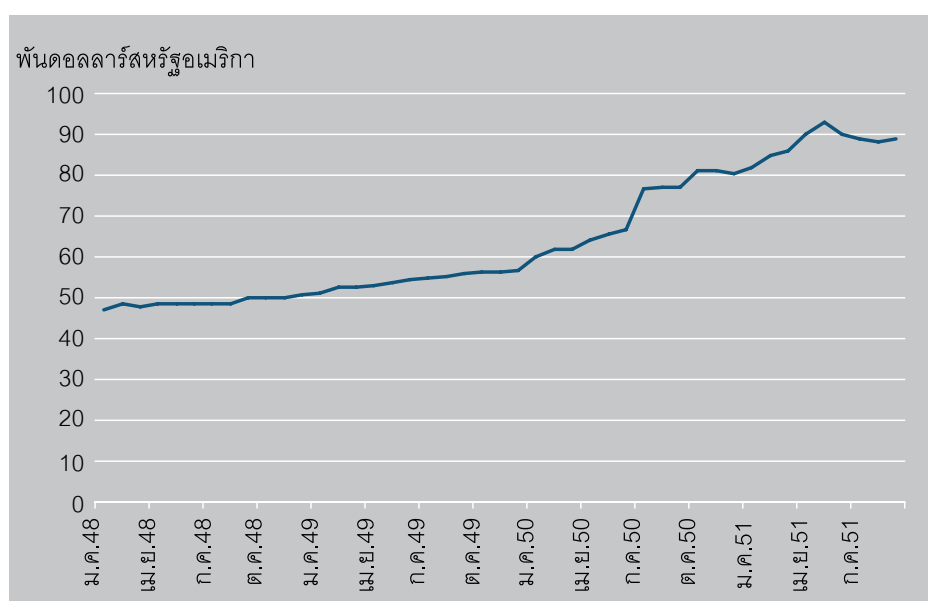
ที่มา : Fearnleys

ณ เดือน ตุลาคม 2551 อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือขุดเจาะ Tender ในตลาดกำลังจะถึงจุดสูงสุด โดยมีสิ่งบ่งชี้ได้ว่าอัตราการใช้ประโยชน์จะยังคงอยู่ในระดับสูงเช่นนี้ต่อไป อย่างน้อยหนึ่งถึงสามปี

สัญญาของเรือขุดเจาะแบบ Tender โดยทั่วไปมีระยะเวลาของสัญญาระหว่างหกเดือนถึงสามปี ดังนั้นอัตราค่าเช่าต่อวันจึงมีความแตกต่างกันมาก ขึ้นอยู่กับวันที่สัญญามีผลบังคับใช้ นอกจากนี้ สภาพทางภูมิศาสตร์ยังอาจมีผลกระทบต่ออัตราค่าเช่าต่อวัน

อย่างไรก็ตามอัตราค่าเช่าต่อวันในตลาดเรือขุดเจาะแบบ Tender โดยทั่วไปมักจะตามตลาดเรือขุดเจาะแบบ Jack-up เนื่องจากวัฏจักรของทั้งสองตลาดถูกผลักดันโดยวงจรของอุตสาหกรรมของน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ข้อมูลจาก Fearnleys แสดงให้เห็นว่าอัตราค่าเช่าในปัจจุบันของตลาดเรือขุดเจาะแบบ Tender อยู่ระหว่าง 70,000-140,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน ขึ้นอยู่กับสถานที่และลักษณะของเรือขุดเจาะ

แผนภูมิ 25 : อัตราค่าเช่าต่อวันของเรือขุดเจาะแบบ Tender



ที่มา : Fearnleys

ภาวะอุตสาหกรรมการให้บริการงานวิศวกรรมโยธาได้นำ

อุตสาหกรรมวิศวกรรมโยธาได้นำที่เกี่ยวกับการสำรวจน้ำมันและก๊าซ ประกอบไปด้วยกิจกรรมมากมายหลายประเภทซึ่งรวมการพัฒนาอวกาศต่าง ๆ ทั้งหมดตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดกระบวนการ โดยในปัจจุบันนี้มุ่งเน้นไปที่กิจกรรมการสำรวจและการผลิตที่กำลังเฟื่องฟู ซึ่งเป็นปัจจัยเดียวที่จะก่อให้เกิดการเริ่มต้นของโครงการที่เกี่ยวกับน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ เมื่อเริ่มโครงการสำรวจซึ่งจะมีการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ แล้ว นอกเหนือไปจากการปรับปรุงยกระดับและทำการสำรวจตามแผนที่วางไว้ การซ่อมแซมและบำรุงรักษาจะดำเนินการควบคู่กันไปตลอดโครงการ เพื่อให้งานวิศวกรรมโยธาได้นำสามารถดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง และหลังจากเสร็จสิ้นโครงการจะมีการถอนเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ ออกจากสถานที่นั้น (เป็นเรื่องปกติที่บริษัทน้ำมันและก๊าซจะต้องรับผิดชอบต่อการถอนเครื่องมืออุปกรณ์นอกชายฝั่งทั้งหมดออกหลังจากการปฏิบัติการ) โดยมีโครงการทำงานประจำและต่อเนื่อง นอกจากนี้บริการต่างๆ ของการบริการวิศวกรรมโยธาได้นำยังรวมถึงการซ่อมแซมฉุกเฉิน และการบริการเรียกใช้ ประกอบด้วยการดำน้ำแบบ air/saturation และบริการ ROV ต่างๆ ปกติแล้วงานการปฏิบัติการประกอบด้วย

- การตรวจสอบและการทดลองแบบไม่ทำลายของส่วนโครงสร้างนอกชายฝั่งที่อยู่ใต้น้ำและเรือ
- การตรวจสอบของระบบท่อส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติกันทะเล
- การซ่อมแซมของระบบท่อใต้ทะเลใดๆและโครงสร้าง
- การยึดติดนอกชายฝั่ง
- การช่วยเรือและการซ่อมแซมใต้น้ำ และ
- การทำความสะอาดและการเคลื่อนย้ายสิ่งที่ยกขึ้นในทะเล

งานใต้น้ำของอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาติมีประวัติไม่ยาวนานนัก โดยที่การพัฒนาครั้งใหญ่ๆ เกิดขึ้นเมื่อมีการพัฒนาที่แหล่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่ทะเลเหนือเมื่อประมาณเกือบ 60 ปีมาแล้ว

ปัจจัยสำคัญหลักๆ สำหรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการให้บริการวิศวกรรมโยธาได้นำ จะขึ้นอยู่กับราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ การพัฒนาของเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ ในน้ำลึกขนาดปานกลางและน้ำลึกมากๆ การขยายตัวของ การติดตั้งโครงสร้างต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน และการเพิ่มกิจกรรมการบำรุงรักษาของแหล่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่มีอายุมากขึ้น

ในขณะที่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับปริมาณและสถานที่ทางภูมิศาสตร์ของกิจกรรมการสำรวจและการผลิตต่างๆ ได้มาจากหลายแหล่ง แต่ข้อมูลทาง "การให้บริการ in-service" การรื้อถอนโครงสร้างและโดยเฉพาะต้นทุนในการซ่อมแซม ซึ่งเป็นสิ่งบ่งบอกสำคัญของขนาดในตลาดการให้บริการวิศวกรรมโยธาได้นำมีเผยแพร่ค่อนข้างน้อยกว่า แม้จะเห็นได้ชัดว่ากิจกรรมการสำรวจและการผลิตที่เพิ่มขึ้นและกิจกรรมที่ได้กล่าวมาข้างต้นมีความสัมพันธ์กัน

ในตลาดเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (โดยเฉพาะประเทศไทย) การผลิตก๊าซธรรมชาติมีความสำคัญมากกว่าการผลิตน้ำมัน ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงจากการผันผวนของการเปลี่ยนแปลงราคาอย่างรวดเร็วที่ประสบอยู่ในอุตสาหกรรม การผลิตน้ำมัน ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการที่ก๊าซธรรมชาติเป็นวัตถุดิบที่ค้าขายกันในระดับโลกน้อยกว่าน้ำมัน เนื่องจากมีความยากลำบากในการขนส่งสำหรับระยะทางไกลมากกว่าน้ำมัน และผู้บริโภคมักจะใช้กันเฉพาะในประเทศและมีความเสี่ยงจากความผันผวนทางการเมืองระดับภูมิภาคน้อยกว่า

อัตราค่าเช่าเรือสำหรับเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำมีความแข็งแกร่งในปี 2551 ช่วงเวลาระหว่างการวางแผนงานและการผลิต (lead time) ที่ยาวนานของโครงการเหล่านี้หมายความว่าอาจต้องใช้เวลา 1-2 ปีก่อนที่การชะลอตัวของโครงการใหม่จะส่งผลกระทบต่อรายได้ ดังนั้นอุปสงค์ต่อบริการงานวิศวกรรมโยธาได้นำคาดว่าจะยังคงแข็งแกร่งอยู่

ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

แรกเริ่มนั้น ธุรกิจของไทรีเซน คือ การให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ เมื่อเวลาผ่านไป ไทรีเซนได้พัฒนามาเป็นเจ้าของเรือเดินทะเล และดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล ด้วยเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป และเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ธุรกิจให้บริการนอกชายฝั่ง โดยมีเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำ เรือขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ในปัจจุบัน ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือของบริษัท ประกอบไปด้วย การให้บริการด้านการขนถ่ายสินค้า การเป็นนายหน้าเช่าเหมาเรือ การซ่อมและดูแลบำรุงเรือเดินทะเล และการบริหารท่าเรือ แต่เนื่องจากในปีที่ผ่านมากลุ่มธุรกิจอื่นของไทรีเซนมีการเติบโตในด้านสินทรัพย์มาก ทำให้รายรับและส่วนแบ่งกำไรจากธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือลดลง

ส่วนแบ่งกำไรจากธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

ในรอบปีบัญชี 2551 ส่วนแบ่งผลกำไรสุทธิที่ได้จากกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือคิดเป็นเงินจำนวน 252.7 ล้านบาท เทียบกับ 141.4 ล้านบาทในรอบปีบัญชี 2550 ส่วนแบ่งกำไรสุทธิจากกลุ่มบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือมีดังนี้

ตาราง 22 : ส่วนแบ่งกำไรสุทธิจากกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

กลุ่มธุรกิจ	รอบปีบัญชี 2550		รอบปีบัญชี 2551	
	กำไรสุทธิ (ล้านบาท)	กำไรสุทธิคิดเป็นร้อยละ เทียบกับส่วนแบ่ง กำไรสุทธิของกลุ่มธุรกิจ บริการที่เกี่ยวข้องกับ การเดินเรือ	กำไรสุทธิ (ล้านบาท)	กำไรสุทธิคิดเป็นร้อยละ เทียบกับส่วนแบ่ง กำไรสุทธิของกลุ่มธุรกิจ บริการที่เกี่ยวข้องกับ การเดินเรือ
ธุรกิจตัวแทนเรือ	16.5	11.7	35.4	14.0
ธุรกิจนายหน้าเช่าเหมาเรือ	35.6	25.2	52.7	20.8
ธุรกิจขนถ่ายสินค้า	1.3	0.9	(0.2)	(0.1)
ธุรกิจประสานงานให้กับบริษัทประกันภัย	3.0	2.2	2.7	1.1
ธุรกิจจัดหาอุปกรณ์บนเรือและโลจิสติกส์	6.0	4.3	12.4	4.9
ธุรกิจการบริหารท่าเรือ	95.5	67.6	155.4	61.5
ธุรกิจการซ่อมบำรุงและดูแลเรือ	(16.6)	(11.8)	(5.7)	(2.3)
รวม	141.4	100.0	252.7	100.0

ในรอบปีบัญชี 2551 บริษัท ไทรีเซน ชิปปิง เอฟแซดอี มีส่วนแบ่งกำไรสุทธิสูงที่สุดในกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ เรือของบริษัทฯ ที่วิ่งแบบประจำเส้นทางไปยังตะวันออกกลางได้ประโยชน์จากบริษัทร่วมทุนนี้ โดยสังเกตได้จากการให้บริการขนถ่ายสินค้าในปริมาณมากขึ้นกว่าเดิม และส่วนแบ่งผลกำไรสุทธิจากธุรกิจนี้ในรอบปีบัญชี 2551 เพิ่มขึ้นร้อยละ 62.7 เป็น 155.4 ล้านบาท

บริษัท เฟรินเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด มีส่วนแบ่งผลกำไรสุทธิที่ให้กับบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ในรอบปีบัญชี 2551 เท่ากับ 48.0 ล้านบาท เทียบกับ 27.5 ล้านบาทในรอบปีบัญชี 2550 สาเหตุที่ส่วนแบ่งกำไรสุทธิเพิ่มขึ้นเนื่องจากอัตราค่าระวางที่สูงในปี 2551 ซึ่งทำให้บริษัท เฟรินเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด มีรายได้จากค่านายหน้าเช่าเหมาเรือเพิ่มขึ้น

บริษัท ชิดลม มารีน เซอร์วิสเชส แอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด ได้ดำเนินการสร้างคลังสินค้าจำนวน 1 แห่งแล้วเสร็จ ในปี 2550 และมีสัญญาเช่าจากลูกค้าเต็มพื้นที่แล้ว ซึ่งลูกค้าที่ใช้บริการในอันดับต้นๆ รวมถึง บริษัท ซีเมนต์ไทย โลจิสติกส์ จำกัด (เครือ บริษัท สยามซีเมนต์ จำกัด) บริษัท ช่างกิวแหลมฉบัง (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท เอ็กเซล โลจิสติกส์ จำกัด (ฟาร์อีสท์) นอกจากนี้ บริษัท จีเอสซี โทรีเซน โลจิสติกส์ จำกัด ยังได้สร้างศูนย์กระจายสินค้า (distribution centre) 1 แห่ง ที่เปิดให้บริการเต็มพื้นที่ในปี 2551 โดยมีบริษัท บริสทอล – ไมเยอร์ สควิปป์ไทย จำกัด เป็นลูกค้า



จากทั้งหมดที่กล่าวมาข้างต้น บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) คาดว่าส่วนแบ่งผลกำไรจากรุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือจะเติบโตขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไปในปี 2552



วินัยและการปฏิบัติตามกฎระเบียบ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยวินัยและหลักการด้านจริยธรรม
และทำการทุกอย่างให้มั่นใจว่าธุรกิจของบริษัทฯ
เป็นไปตามกฎหมาย กฎและระเบียบต่าง ๆ

บริษัท ไทยแอร์ไลน์ไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) มีความมุ่งมั่นที่จะดำรงตนให้เป็นบริษัทฯ ที่เป็นแบบอย่างที่ดีของสังคม (Good Corporate Citizen) ในการดำเนินงานและการทำกิจกรรมทุกด้าน บริษัทฯ ดำเนินกิจการด้วยหลักจริยธรรมและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อให้สอดคล้องกับผลประโยชน์ของสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

โดยให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ คุณภาพ ความปลอดภัย การเคารพสิทธิมนุษยชน การมีส่วนร่วมในชุมชนและการพัฒนาสังคม และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม

การกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งระบุถึงนโยบายว่าด้วยสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ รวมถึงหลักจริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ไว้แล้วอย่างชัดเจน

บริษัทฯ ยึดมั่นในค่านิยมหลักของบริษัทฯ ได้แก่ คุณธรรม ความเป็นเลิศ จิตสำนึกในการทำงานร่วมกัน และการยึดมั่นในพันธะ ซึ่งค่านิยมเหล่านี้ได้หล่อหลอมรากฐานของการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่สุดให้กับบริษัทฯ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการที่ดี รับฟัง และดำเนินการให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ถือหุ้น สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมอ่านได้ที่หัวข้อ “รายงานว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีฉบับนี้

การเคารพสิทธิมนุษยชน

ก. การจ้างงานที่เป็นธรรม

บริษัทฯ ตระหนักถึงคุณค่าของพนักงานและมุ่งรักษาพนักงานให้ทำงานในระยะยาวเนื่องจากเป็นสิ่งสำคัญต่อการเติบโตของกลุ่มบริษัทฯ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ดังนั้นกลุ่มบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะรับและรักษาพนักงานที่มีความสามารถและสร้างสมดุลระหว่างชีวิตและการทำงาน (life/work balance) ของพนักงานทุกคนให้มีมากขึ้น กลุ่มบริษัทฯ มีสวัสดิการให้กับพนักงานประจำ รวมถึงกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ประกันชีวิต ประกันสุขภาพส่วนบุคคล วันหยุดลาคลอด และวันหยุดอื่นๆ นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาส่วนบุคคลและโครงการฝึกอบรมให้กับพนักงานเพื่อเพิ่มทักษะในการทำงานให้กับพนักงานอีกด้วย โครงการเหล่านี้จะสัมพันธ์กับหน้าที่การงานของพนักงานแต่ละคนในกลุ่มบริษัทฯ และจะเชื่อมกับผลของประเมินการปฏิบัติงานประจำปีของพนักงานแต่ละคนอีกด้วย

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทฯ ยังได้จัดตั้งคณะกรรมการสวัสดิการ (Welfare Committee) เพื่อที่จะให้คำปรึกษาและคำแนะนำเกี่ยวกับสวัสดิการต่างๆ ให้กับพนักงาน คณะกรรมการสวัสดิการมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการที่จะพูดคุยกับผู้บริหารในเรื่องเกี่ยวกับสวัสดิการสำหรับพนักงาน ตรวจสอบ และตรวจสอบสวัสดิการที่มีให้แก่พนักงาน รวมทั้งให้ความคิดเห็น และเสนอแนะแนวทางเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการต่อคณะกรรมการสวัสดิการ



ข. ความปลอดภัยและสุขอนามัยในสถานประกอบการ

กลุ่มบริษัทฯ มีความมุ่งหมายที่จะให้พนักงานทุกคนทำงานในสถานที่ทำงานที่มีความปลอดภัย บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายความปลอดภัยและจัดตั้งคณะกรรมการอาชีวอนามัยความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในสถานประกอบการ (Occupational Health and Safe Working Environment Committee) เพื่อตรวจสอบอาชีวอนามัย ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในบริษัทฯ พนักงานทุกคนจะต้องรายงานสภาพแวดล้อมของการทำงานที่ไม่ปลอดภัย และจุดบกพร่องต่างๆ ให้แก่ผู้บังคับบัญชาหรือผู้ที่ได้รับมอบอำนาจจากบริษัทฯ ทราบ เคารพและปฏิบัติตามนโยบาย อาชีวอนามัยความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในสถานประกอบการของกลุ่มบริษัทฯ และให้ข้อเสนอแนะต่างๆ (ถ้ามี) ต่อผู้บังคับบัญชาหรือผู้ที่ได้รับมอบอำนาจจากบริษัทฯ

การมีส่วนร่วมในชุมชนและการพัฒนาสังคม

การมีส่วนร่วมในชุมชนและการพัฒนาสังคมของบริษัทฯ มีส่วนประกอบหลัก 2 ส่วน คือ การบริจาคเงิน และการสนับสนุนองค์กรต่างๆ ทั้งส่วนท้องถิ่นและระดับชาติ กลุ่มบริษัทฯ สนับสนุนหลายกลุ่มธุรกิจและหอการค้าต่างๆ รวมทั้ง สมาคมเจ้าของเรือไทยซึ่งผู้บริหารระดับสูงของกลุ่มบริษัทฯ ได้ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการในสมาคมดังกล่าว อีกทั้ง กลุ่มบริษัทฯ ได้มีนโยบายสนับสนุนให้พนักงานสละเวลาเพื่อชุมชนและอนุญาตต่อคำขอที่เหมาะสมของพนักงานที่จะลางาน เพื่อไปประกอบกิจกรรมเพื่อชุมชน

ก. การบริจาคเงิน

บริษัทฯ ได้สนับสนุนการให้ทุนการศึกษาแก่นักเรียนจากศูนย์ฝึกพณิชยนาวิหลายคนรวมทั้งบุตรของลูกเรือเสมอมา นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ให้สื่อและอุปกรณ์การเรียนการสอน รวมถึงอุปกรณ์กีฬาแก่โรงเรียนและวิทยาลัยในชนบท เช่น วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ประเทศไทย

ข. กิจกรรมเพื่อชุมชน

บริษัทฯ เป็นสมาชิกของสมาคมเจ้าของเรือไทย สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ รวมถึงการสนับสนุนความรู้ทางวิชาการแก่มหาวิทยาลัยต่างๆ อาทิ มหาวิทยาลัยบูรพาและมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บริษัทฯ สนับสนุนให้พนักงานมีส่วนร่วมในกิจกรรมช่วยเหลือสังคม โดยยินยอมให้พนักงานอุทิศเวลาทำงานของตนบางส่วนเพื่อกิจกรรมอาสาสมัครต่างๆ อาทิ เป็นผู้บรรยายรับเชิญในชั้นเรียนให้แก่มหาวิทยาลัยและวิทยาลัยหลายแห่งเกี่ยวกับความรู้ทางด้านพณิชยนาวิ





ในเดือนมีนาคม 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจร่วมกัน (Memorandum of Understanding) กับมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์และมหาวิทยาลัยบูรพาด้วยความมุ่งหมายที่จะพัฒนาคุณภาพบุคลากรในธุรกิจพาณิชย์และกระตุ้นให้นิสิตและนักศึกษาที่มีความเข้าใจถึงความสำคัญของธุรกิจพาณิชย์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้ทุนการศึกษาแก่นิสิตและนักศึกษาของทั้งสองมหาวิทยาลัยอีกด้วย

การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ตระหนักว่าในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อาจมีกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนที่บริษัทฯ ดำเนินการอยู่ บริษัทฯ เชื่อว่าบริษัทฯ ได้มีความรับผิดชอบที่จะจัดการกับผลกระทบเหล่านี้และหาทางแก้ไขอย่างมีประสิทธิภาพเท่าที่จะทำได้ บริษัทฯ ได้ยึดมั่นที่จะพัฒนาบทบาททางด้านสิ่งแวดล้อมนี้และหาแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดในการพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน

ก. นโยบายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ มีความมุ่งหมายที่จะ

- ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งหาทางที่จะลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมก่อนที่จะเริ่มดำเนินงานใหม่ๆ
- ลดปริมาณการใช้วัตถุดิบในการปฏิบัติงานต่างๆ การนำกลับมาใช้ใหม่แทนการทิ้งวัตถุดิบถ้าทำได้ และสนับสนุนการนำวัสดุที่ใช้แล้วกลับมาใช้อีก
- หาทางที่จะปรับปรุงการใช้พลังงานในอาคารอย่างมีประสิทธิภาพและใช้พลังงานอย่างชาญฉลาดในการปฏิบัติงานทั้งหมด
- ลดระดับการปล่อยมลพิษจากสถานที่ทำงานของบริษัทฯ ในจุดที่ทำได้
- ริเริ่มโครงการต่างๆ ที่มุ่งที่จะลดปริมาณของเสีย
- มีความรับผิดชอบต่อการจัดสิ่งปลูกสร้าง
- ประสานงานกับบริษัทผู้นำส่งวัตถุดิบให้บริษัทฯ โดยใช้นโยบายการซื้อที่มีคุณภาพ เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการปฏิบัติการของบริษัทเหล่านั้น

ข. การจัดการความเสี่ยงทางด้านสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจอยู่ในกลุ่มขนส่ง จึงมีความเสี่ยงหลายด้านเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งในการดำเนินงานของบริษัทฯ จะต้องใช้พลังงานอย่างต่อเนื่อง และการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกมาในบรรยากาศ นอกจากนี้ บริษัทฯ ใช้กระดาษเป็นปริมาณมากในการทำรายงาน และในกระบวนการจัดเก็บเอกสาร ทั้งกับองค์กรเองและกับลูกค้า พลังงานที่ใช้เพื่อให้เกิดแสงสว่าง ความร้อนของอุปกรณ์และเครื่องใช้สำนักงาน ระบบความเย็นในสำนักงาน และอุปกรณ์เครื่องใช้สำนักงาน ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญของกระบวนการ กลุ่มบริษัทฯ ให้ความสนใจกับสิ่งต่างๆ ต่อไปนี้ เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามีระบบที่รองรับเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

1) แสงสว่าง

บริษัทฯ สนับสนุนให้มีการใช้หลอดไฟแบบประหยัดพลังงาน และมีการแบ่งพื้นที่ออกเป็นสัดส่วนเพื่อให้สามารถปิดไฟได้หากไม่จำเป็น

2) เครื่องปรับอากาศ

มีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศทั่วทั้งอาคารสำนักงานของบริษัทฯ เพื่อให้แน่ใจว่าระบบความเย็นจะทำงานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด บริษัทฯ จัดตั้งอุณหภูมิเครื่องปรับอากาศให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมการทำงาน โดยที่ไม่เกิน 25 องศาเซลเซียส

3) กระดาษ

บริษัทฯ มองหาวิธีที่จะลดปริมาณการใช้กระดาษและนำกระดาษที่ใช้แล้วกลับมาใช้ใหม่ให้มากขึ้น บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะลดยอดการสั่งซื้อกระดาษ และสนับสนุนพนักงานให้นำกระดาษที่ใช้แล้วกลับมาใช้ใหม่ นอกจากนี้ พนักงานได้รับการสนับสนุนให้ใช้การสื่อสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ในรูปแบบของอีเมล และการสแกนเอกสารแล้วเก็บในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

4) ขยะ

ขยะทั่วไปในสำนักงานจะถูกเก็บและกำจัดโดยพนักงานทำความสะอาดทุกวัน และนำไปที่เครื่องอัดขยะเพื่อทำการกำจัดขยะโดยบริษัทเก็บขยะที่ทำสัญญาว่าจ้างไว้ หรือพนักงานของรัฐที่จะเข้ามาเก็บขยะทุกสัปดาห์

5) กองเรือของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมในการลดผลกระทบจากบรรยากาศของโลกที่กำลังเปลี่ยนแปลงไปสู่สภาวะเรือนกระจก ซึ่งเป็นผลจากการประชุมของการให้สัตยาบันที่เกียวโต (Kyoto Protocol) เมื่อปี 2540 ซึ่งนำไปสู่การประชุมต่อเนื่องเพื่อทบทวนในรายละเอียดที่เรียกว่า ยูเค สเทิร์น รีวิว (UK Stern Review) เมื่อปี 2549 และการประชุมอารยประเทศที่เกี่ยวกับสภาวะโลกร้อนที่เรียกว่า Intergovernmental Panel On Climate Change (IPCC) และมีการจัดทำรายงานผลวิเคราะห์ถึงผลกระทบครั้งที่ 4 (AR4) ในปี 2550 ว่าให้ประเทศที่พัฒนาแล้วมีการดำเนินการ (ANNEX 1) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่จะลดความรุนแรงของสภาวะเรือนกระจกจากการปล่อยก๊าซขึ้นสู่บรรยากาศลงร้อยละ 20 จากปริมาณของปี 2533 ภายในปี 2553



อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เช่น ทางอากาศและทางเรือ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ถูกนานาชาติตั้งประเด็นว่าเป็นผู้ที่สร้างผลกระทบสภาวะเรือนกระจกมากที่สุดจากผลการสำรวจพบว่าเป็นผู้ที่มีส่วนอย่างมากในการก่อให้เกิดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ไนโตรเจน ซัลเฟอร์ และก๊าซอื่นๆ มีความจำเป็นที่จะต้องหามาตรการในการลดปริมาณของก๊าซต่างๆ ดังกล่าวที่ปล่อยขึ้นสู่ชั้นบรรยากาศของโลก

บริษัทฯ ได้คำนึงถึงความร่วมมือและรับผิดชอบต่อผลกระทบดังกล่าว จึงมีมาตรการที่จะช่วยลดผลกระทบสภาวะเรือนกระจกดังต่อไปนี้

1. มีการสร้างจิตสำนึกของกองเรือในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซที่มีผลกระทบต่อสภาพภูมิอากาศและการตรวจเช็คปริมาณการปล่อยก๊าซของเรือแต่ละลำ
2. จัดทำแผนกลยุทธ์และปฏิบัติการลดปริมาณการปล่อยก๊าซสำหรับกองเรือดังนี้
 - การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีส่วนผสมของซัลเฟอร์ที่ต่ำกว่า
 - การทดลองใช้น้ำมันพิเศษผสมในน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อช่วยให้การเผาไหม้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และลดความสิ้นเปลืองของน้ำมันเชื้อเพลิงลง
 - ใช้ระบบการควบคุมการใช้ปริมาณน้ำมันหล่อลื่น (Alpha Lubricator) ของเชื้อเพลิงเครื่องจักรใหญ่ เพื่อลดปริมาณก๊าซเสียจากการเผาไหม้
 - เพิ่มความถี่ในการขัดล้างตัวเรือและใบจักร เพื่อลดแรงเสียดทานขณะเริ่มวิ่ง
 - ทดสอบกระบวนการขัดล้างตัวเรือ 100% และใช้สีที่ลดแรงเสียดทานของน้ำทะเล
 - ศึกษาความเป็นไปได้ของการใช้แรงลมขับเคลื่อนตัวเรือ โดยใช้ Sky Sail

การดำเนินการให้สอดคล้องกับการศึกษา การลดสภาวะเรือนกระจกจากผลกระทบของปริมาณก๊าซเสียจากเรือ สืบเนื่องจากผลการศึกษาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเดือนมิถุนายน 2551 พบว่า เรือมีส่วนในการปล่อยมลภาวะเรือนกระจกเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.7 ของอุตสาหกรรมทั้งหมด

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ถือเป็นพันธะที่จะต้องปฏิบัติเพื่อลดปริมาณการปล่อยก๊าซเสียอย่างต่อเนื่อง

นอกเหนือจากนี้ ในอนาคตเชื่อว่าธุรกิจเรือจะถูกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการบำบัดภาวะโลกร้อน ถ้ายังไม่สามารถแก้ปัญหาภาวะทางอากาศจากเรือได้ ฉะนั้น การลงทุนตามแผนกลยุทธ์ การลดปริมาณการปล่อยก๊าซเสียของเรืออาจจะคุ้มค่ากว่าการที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายที่ถูกเรียกเก็บดังกล่าว และเป็นการช่วยลดสภาวะโลกร้อน โดยที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมด้วยอย่างเป็นรูปธรรม

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการเกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ใช้ข้อมูลจากการเงินรวมของบริษัท ซึ่งจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย ในการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานดังกล่าว บริษัท ได้ใช้นิยามและแนวคิดต่างๆ ทั้งทางการเงินและการดำเนินการมาประกอบการวิเคราะห์ดังนี้

วันเดินเรือ/วันเดินเรือขุดเจาะในรอบปีปฏิทิน (Calendar-Ship-Days/Calendar-Rig-Days) หมายถึง จำนวนวันทั้งหมดในปีปฏิทินที่บริษัท เป็นเจ้าของเรือทั้งเรือขุดเจาะและเรือขนส่งสินค้าในรอบปีบัญชี

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

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

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

รายได้ (Revenues) คือรายได้ที่ได้จากธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งกอง (การให้บริการแบบประจำเส้นทาง แบบไม่ประจำเส้นทางชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยว และแบบเป็นระยะเวลา รวมทั้งแบบเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้าไว้แล้ว) จากธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง (บริการขุดเจาะและบริการวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ) และจากธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ (รายได้จากการให้บริการ และค่านายหน้า) อัตราค่าเช่าเรือและจำนวนวันเดินเรือทำการของเรือและเรือขุดเจาะมีผลต่อรายได้ การผสมผสานของการให้บริการประเภทต่างๆ (เช่น การให้บริการเรือประจำเส้นทาง เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา การให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยว การให้เช่าเหมาลำชนิดเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า การบริการขุดเจาะ และการบริการวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ) มีผลต่อรายได้เช่นกัน นอกจากนี้ อัตราค่าเช่าเรือแบบเหมาลำในระยะสั้นจะมีความผันผวนมากกว่า เนื่องจากจะผูกกับอัตราตลาดในขณะนั้น

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยว (Voyage Expenses) ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในแต่ละเที่ยวคือ ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ใช้ในการเดินเรือในเที่ยวนั้นๆ ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมัน ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ และค่านายหน้า โดยปกติแล้วลูกค้าจะเป็นผู้จ่ายค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในแต่ละเที่ยวในกรณีที่เช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยวในกรณีที่แบบประจำเส้นทางและแบบเช่าเหมาลำเป็นเที่ยวรวมทั้งที่มีการเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าไว้ล่วงหน้า บริษัท จะต้องเป็นผู้รับภาระเองทั้งหมด ซึ่งค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยวนั้นบริษัท ได้รวมอยู่ในอัตราค่าเช่าแล้วโดยวิธีประมาณการค่าใช้จ่ายบริษัท คาดว่าค่าใช้จ่ายจากการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ และค่าน้ำมันจะเป็นค่าใช้จ่ายหลักของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยวทั้งหมดของบริษัท เนื่องจากเรือส่วนใหญ่ของบริษัท จะใช้สำหรับรับขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางและแบบไม่ประจำเส้นทางทั้งที่มีการเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าไว้ล่วงหน้า

รายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว (Net Voyage Revenues) รายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยวคำนวณจากรายได้จากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว ลบด้วยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยว เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยวที่เกิดขึ้นจะแตกต่างกันไปตามรูปแบบของการให้บริการ บริษัท จึงใช้รายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยวมาเปรียบเทียบผลการดำเนินงานของการให้บริการในรูปแบบต่างๆ

อัตราค่าเช่าเรือ (Time Charter Equivalent Rates) เป็นการนำรายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว (Net Voyage Revenues) หาดด้วยจำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน (Calendar-Ship-Days) อัตราค่าเช่าเรือจะเป็นหน่วยวัดผลงานหลักที่ใช้เทียบรายได้ต่อวันที่ได้รับจากการให้เช่าแบบเป็นระยะเวลา กับแบบให้เช่าเป็นเที่ยว หรือรายได้จากเรือประจำเส้นทางหรือสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า ทั้งนี้ เป็นเพราะว่าโดยปกติค่าระวางเรือที่ได้รับไม่ว่าจะเป็นการให้บริการแบบใดก็ตามดังที่ได้กล่าวมาแล้วจะไม่ได้แสดงออกมาเป็นรายวัน ในขณะที่ค่าเช่าเรือชนิดนี้ให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาจะแสดงออกมาเป็นรายวัน

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล (Vessel Operating Expenses) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล โดยรวมเรือให้เช่าเหมาลำทุกประเภทยกเว้นการเช่าเรือเปล่า บริษัทฯ รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานซึ่งประกอบด้วยเงินเดือนลูกเรือและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการซ่อมและบำรุงรักษาเรือ ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย ค่าอะไหล่และวัสดุสิ้นเปลือง ค่ารักษาสถานภาพทะเบียนเรือ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเลของบริษัทฯ โดยทั่วไปถือว่าเป็นค่าใช้จ่ายคงที่ ซึ่งจะเพิ่มขึ้นตามขนาดกองเรือ มีปัจจัยอื่นๆ ที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ที่อาจจะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายประเภทนี้เพิ่มขึ้นได้ ตัวอย่างเช่น หากจำนวนอุบัติเหตุทางทะเลทั่วโลกมีเพิ่มขึ้นมากกว่าในอดีตมากอาจส่งผลให้บริษัทฯ ต้องช่วยร่วมจ่ายเบี้ยประกันภัยสูงขึ้น หรือต้นทุนน้ำมันเครื่องที่อาจสูงขึ้นตามภาวะการขึ้นราคาน้ำมันดิบที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว

การนำเรือเข้าอู่แห้ง (Dry-docking) โดยปกติบริษัทฯ จะต้องนำเรือและเรือชุดเจาะของบริษัทฯ เข้าอู่แห้งเพื่อการตรวจสอบ ซ่อมแซมและบำรุงรักษา รวมไปถึงการปรับปรุงเรือเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดต่างๆ โดยหน่วยงานรัฐหรือโดยข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติตามในการประกอบธุรกิจเดินเรือ ซึ่งโดยปกติบริษัทฯ จะนำเรือบรรทุกสินค้าและเรือชุดเจาะเข้าตรวจเช็คทุกๆ สองปีครั้ง ถึง 5 ปีขึ้นอยู่กับประเภทของเรือบรรทุกสินค้าแห่งกองหรือเรือชุดเจาะและอายุการใช้งาน การตรวจสอบระดับพิเศษโดยสมาคมจัดชั้นเรือจะทำในช่วงปีที่ 2 และ 3 ของระยะเวลาที่เรือบรรทุกสินค้าแห่งกอง และเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำเข้าอู่แห้งทุก 5 ปี ซึ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการนำเรือเข้าอู่แห้ง จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายรูดัดจำหน่าย (capitalisation) โดยวิธีรูดัดจำหน่ายแบบเส้นตรงโดยคำนวณให้พอกับระยะเวลาที่จะต้องเข้าอู่ในปีต่อไป นับจากวันที่เรือออกจากอู่แห้ง บริษัทฯ บันทึกค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือตามปกติเป็นค่าใช้จ่ายประจำงวด ในกรณีที่เห็นว่าการซ่อมแซมดังกล่าวของเรือและเรือชุดเจาะมิใช่เป็นการปรับปรุงหรือเพื่อต่ออายุการใช้งานออกไป

ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่าย (Depreciation and Amortisation) ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่ายประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาซึ่งคิดจากราคาของเรือที่ซื้อเข้าหักลบด้วยมูลค่าซากโดยประมาณ ค่าเสื่อมราคาคำนวณด้วยวิธีเส้นตรงซึ่งมากกว่าอายุการใช้งานที่ประมาณไว้ ซึ่งบริษัทฯ ประมาณไว้ที่ 25 ปี นับจากวันส่งมอบเรือครั้งแรก จากอู่ต่อเรือให้กับเจ้าของเรือคนแรก นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้กำหนดมูลค่าซากของเรือโดยประมาณไว้ที่ 140 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อตัน ค่าเสื่อมราคาจะเพิ่มขึ้นตามขนาดกองเรือ ค่าใช้จ่ายส่วนที่สอง คือ การตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการนำเรือเข้าอู่แห้ง ซึ่งจะบันทึกไว้ในค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล

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

ตารางต่อไปนี้จะสรุปผลการดำเนินงานจากกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองและจากกลุ่มธุรกิจให้บริการนอกชายฝั่ง

ตาราง 23 : ตารางแสดงผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจหลัก

หน่วย : ล้านบาท

	2551			
	กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง	กลุ่มเรือบริการวิศวกรรมโยธาไต้หวัน	กลุ่มธุรกิจบริการเรือขุดเจาะ	รวม
รายได้จากการเดินเรือ	28,453.61	-	-	28,453.61
รายได้จากธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	-	3,927.19	1,249.04	5,176.23
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	10,081.98	-	-	10,081.98
ค่าใช้จ่ายของธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	-	2,152.66	940.59	3,093.25
ค่าใช้จ่ายในการเช่าเรือแบบเหมาลำเป็นระยะเวลา	7,792.18	456.70	-	8,248.88
กำไรสุทธิจากการเดินเรือ/จากธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	10,579.45	1,317.83	308.45	12,205.73
ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่าย	1,289.47	203.22	249.90	1,742.59
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหาร	774.91	180.34	102.17	1,057.42
ขาดทุน/(กำไร) จากการขายเรือและอุปกรณ์	(204.37)	3.62	3.53	(197.22)
ผลประกอบการ	8,719.44	930.65	(47.15)	9,602.94

กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 บริษัทฯ มีเรือทั้งสิ้น 44 ลำ และมีเรืออีก 7 ลำ ที่บริษัทฯ เช่ามาระยะกลางเพื่อเสริมกองเรือ โดยระยะเวลาเช่ายังคงเหลืออีก 1 เดือน ถึง 3 ปี กองเรือของบริษัทฯ มีระวางบรรทุกสินค้าทั้งสิ้น 1,243,273 เดทเวทตัน และเรืออีก 7 ลำ ที่บริษัทฯ เช่ามาเพื่อเสริมกองเรือ มีระวางบรรทุกสินค้ารวม 351,894 เดทเวทตัน

ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป บริษัทฯ ได้รายงานรายได้รวมทั้งหมดจากการเดินเรือในงบกำไรขาดทุนก่อนหักค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทางตรงกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นๆ อย่างไรก็ตาม การจัดสรรกองเรือในเชิงพาณิชย์จะดูจากอัตราค่าเช่าเรือที่คาดว่าจะได้รับ

ตารางข้างล่างนี้แสดงการเปลี่ยนแปลงของขนาดของกองเรือ โดยดูจากวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของเรือของบริษัทฯ และเรือที่เช่ามาเพื่อเสริมกองเรือ

ตาราง 24 : วันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง

หน่วย : วัน

วันเดินเรือในปีปฏิทิน	รอบปีบัญชี 2550		รอบปีบัญชี 2551	
	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
เรือของบริษัทฯ	16,402	(3.69)	15,713	(4.20)
เรือที่เช่ามาเพิ่มเติม	3,199	39.14	7,274	127.38
รวม	19,601	1.40	22,987	17.27

ขนาดของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งกองเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.27 ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนวันเดินเรือที่เข้ามาเสริมเพิ่มเติมกองเรือคิดเป็นจำนวนร้อยละ 127.38 ซึ่งส่วนหนึ่งถูกหักกลับโดยการขายเรือทอร์ ไทรอมพ์ในเดือนตุลาคม 2550 ซึ่งเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งกองที่สร้างในปี 2530 หากคิดเป็นจำนวนเรือที่ปฏิบัติการเต็มเวลาในปี 2551 จะเท่ากับ 62.98 ลำ เทียบกับ 53.70 ลำในปี 2550

รายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว: รายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยวในปี 2551 เพิ่มขึ้นร้อยละ 46.93 เป็น 13,377.45 ล้านบาท เทียบกับ 9,104.64 ล้านบาท ในปี 2550 เนื่องจากการเพิ่มสัดส่วนของเรือที่ให้บริการในตลาดให้เข้าเรือระยะสั้นมากขึ้น อีกทั้งอัตราการใช้ประโยชน์จากเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.57 ในปี 2551 ในปี 2551 กองเรือบริษัท ร้อยละ 23.17 ของระวางบรรทุกสินค้าทั้งหมดเป็นการให้บริการแบบเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลายาว (period time charters) โดยมีอัตราค่าเช่าเรือ 15,086 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน และส่วนที่เหลือนำไปให้บริการรับขนส่งสินค้าในตลาดให้เข้าเรือระยะสั้นมากขึ้น รายได้สุทธิจากการเดินเรือที่ราคาอ้างอิงจากตลาดให้เข้าเรือระยะสั้นเพิ่มขึ้น ร้อยละ 50.50 เนื่องจากมากกว่าร้อยละ 60.48 ของกองเรือบริษัท ถูกนำไปให้เช่าแบบประจำเส้นทางหรือให้เช่าเป็นเที่ยวระยะสั้น

ปริมาณสินค้าที่ขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 29.11 เป็น 17.197 ล้านตัน ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 123.00 เป็น 15,076.16 ล้านบาทในปี 2551 เนื่องจากค่าเช่าเรือที่เข้ามาเสริมกองเรือ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับท่าเรือ เนื่องจากตลาดค่าระวางที่แข็งแกร่ง ส่งผลให้บริษัท สามารถผลกำไรค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยวที่สูงขึ้นเหล่านี้ได้ค่อนข้างมาก กำไรขั้นต้นระหว่างรายได้ค่าระวางรวมและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเท่ากับร้อยละ 47.01 ในปี 2551 เทียบกับจำนวนร้อยละ 57.39 ในปี 2550 การลดลงของกำไรขั้นต้นเกิดจากจำนวนวันเดินที่เข้ามาเสริมกองเรือที่สูงขึ้น ซึ่งมีกำไรขั้นต้นต่ำกว่าเรือที่บริษัท เป็นเจ้าของ

ตารางข้างล่างนี้แสดงให้เห็นว่าอัตราค่าเช่าเรือในทุกรูปแบบการให้บริการสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด เนื่องจากเรือส่วนใหญ่ถูกเช่าไว้ด้วยอัตราค่าเช่าเรือที่ตกลงกันไว้ล่วงหน้าแล้วช่วงระหว่างปี 2550 ถึงต้นปี 2551 ในปี 2551 อัตราค่าเช่าเฉลี่ยของกองเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 64.20 เป็น 25,303 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน เทียบกับ 15,410 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในปี 2550

ตาราง 25 : อัตราค่าเช่าเรือต่อวันตามรูปแบบการให้บริการ (กองเรือโทรีเซนเท่านั้น)

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน

อัตราค่าเช่าเรือต่อวัน	รอบปีบัญชี 2550	รอบปีบัญชี 2551	%
บริการแบบประจำเส้นทาง	15,473	20,230	30.74%
บริการแบบไม่ประจำเส้นทางชนิดเซ็นสัญญาไว้ล่วงหน้า	12,692	17,150	35.12%
บริการแบบไม่ประจำเส้นทางชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยว	12,224	29,503	141.35%
บริการแบบไม่ประจำเส้นทางชนิดให้เช่าเหมาลำในระยะสั้น	16,801	37,647	124.08%
บริการแบบไม่ประจำเส้นทางชนิดให้เช่าเหมาลำในระยะยาว	16,082	21,460	33.44%

ตาราง 26 : อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ

รายการ	รอบปีบัญชี 2550		รอบปีบัญชี 2551	
	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
วันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน	16,402	(3.70)%	15,713	(4.20)%
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ทราบล่วงหน้า	548	(0.72)%	642	17.15%
วันเดินเรือที่มีอยู่	15,854	(3.79)%	15,071	(4.94)%
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ไม่ทราบล่วงหน้า	493	22.64%	239	(51.52)%
วันเดินเรือทำการ	15,361	(4.45)%	14,832	(3.44)%
อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ	96.89%	(0.69)%	98.41%	1.57%

ตาราง 27 : ปริมาณสินค้าตามประเภทของการให้บริการ

หน่วย : ตัน

รายการ	รอบปีบัญชี 2550		รอบปีบัญชี 2551	
	จำนวน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ	จำนวน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
บริการแบบประจำเส้นทาง	3,373,891	18.59%	3,651,357	8.22%
บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง ชนิดเซ็นสัญญาไว้ล่วงหน้า	1,596,298	100.66%	3,033,503	90.03%
บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง ชนิดให้เข้าหาลำเป็นเที่ยว	1,646,659	(12.28)%	2,909,534	76.69%
บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง ชนิดให้เข้าหาลำเป็นระยะเวลา	6,702,923	(21.66)%	7,602,384	13.42%
รวม	13,319,771	(5.36)%	17,196,778	29.11%

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล (ส่วนของเจ้าของเรือ) : ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเลในปี 2551 เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.04 เป็น 2,798.01 ล้านบาท เทียบกับ 2,519.71 ล้านบาทในปี 2550 สาเหตุหลักเนื่องจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือและค่าใช้จ่ายในการซ่อมและบำรุงรักษาที่เพิ่มขึ้น (ร้อยละ 12.00) ค่าเบี้ยประกันที่สูงขึ้น (ร้อยละ 3.68) และค่าใช้จ่ายรอดัดจำหน่ายจากการนำเรือเข้าอู่แห้ง (ร้อยละ 13.06) ในปี 2551 เรือ 24 ลำได้เข้าอู่แห้งและได้รับการตรวจสอบพิเศษซึ่งเป็นจำนวนสูงกว่าปี 2550 ค่าซ่อมและบำรุงรักษาคิดเป็นจำนวนร้อยละ 58.66 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล (ส่วนของเจ้าของเรือ) องค์ประกอบหลักๆ ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล ได้แก่ เงินเดือนลูกเรือ ค่าเบี้ยประกันภัย ค่าอะไหล่และอุปกรณ์ต่างๆ ค่าซ่อมแซมเรือที่อยู่นอกเหนือจากประกัน และน้ำมันหล่อลื่น ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายประจำที่จะเกิดขึ้นสำหรับเรือทุกลำ ค่าของเงินบาทต่อสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 ในปี 2551 ทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเลต่อวันเดินเรือตามปฏิทินสูงขึ้นจาก 4,433 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในปี 2550 เป็น 5,297 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในปี 2551

ค่าใช้จ่ายในการเช่าเรือแบบเหมาลำเป็นระยะเวลา : ค่าใช้จ่ายในการเช่าเรือแบบเหมาลำเป็นระยะเวลาในปี 2551 เพิ่มขึ้นร้อยละ 187.71 เป็น 7,792.18 ล้านบาท เทียบกับ 2,708.34 ล้านบาทในปี 2550 เนื่องจากการเช่าเรือเพิ่มเพื่อมาเสริมกองเรือเพิ่มขึ้น ในปี 2551 บริษัทฯ เช่าเรือมาเป็นจำนวนเทียบเท่ากับ 19.87 ลำที่วิ่งเต็มเวลาหรือ 146 เทียวเรือ ทั้งที่เป็นการเช่ามาเป็นเทียวหรือแบบระยะสั้นเพื่อนำมาใช้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางประจำ และที่มีสัญญา รับขนส่งไว้ล่วงหน้า เทียบกับปี 2550 ที่บริษัทฯ เช่าเรือมาเพิ่มเติมจำนวนเทียบเท่ากับ 8.76 ลำที่วิ่งเต็มเวลาหรือ 46 เทียวเรือ เพื่อใช้ในวัตถุประสงค์เช่นเดียวกันกับที่กล่าวมาแล้ว นอกจากนี้อัตราค่าเช่าเฉลี่ยเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 50.97 เป็น 34,579 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในปี 2551 จาก 22,904 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในปี 2550

ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่าย : ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่ายในปี 2551 ลดลงร้อยละ 3.65 เป็น 1,289.47 ล้านบาทเทียบกับ 1,338.32 ล้านบาทในปี 2550 ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่ายลดลงเนื่องจากการขายเรือ 1 ลำ และมีเรือจำนวน 6 ลำที่หักค่าเสื่อมตามอายุการใช้งานแล้วครบแล้ว

รายได้จากการขายเรือ : ในปี 2551 บริษัทฯ มีกำไรจากการขายเรือ 1 ลำเป็นเงิน 204.37 ล้านบาท เทียบกับปี 2550 บริษัทฯ มีกำไรจากการขายเรือเป็นเงิน 16.45 ล้านบาท

กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง

ตารางต่อไปนี้จะแสดงการเปลี่ยนแปลงของวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของกองเรือที่ให้บริการนอกชายฝั่ง

ตาราง 28 : วันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของกองเรือให้บริการนอกชายฝั่ง

หน่วย : วัน

วันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน	รอบปีบัญชี 2550		รอบปีบัญชี 2551	
	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
เรือให้บริการนอกชายฝั่งที่บริษัทเป็นเจ้าของ	1,460	11.20%	1,583	8.42%
เรือให้บริการนอกชายฝั่งที่เช่ามาเพิ่มเติม	365	14.06%	732	100.55%
รวม	1,825	11.76%	2,315	26.85%

ขนาดเฉลี่ยของกองเรือในกลุ่มเรือบริการนอกชายฝั่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 26.85 ในปี 2551 เนื่องจากการรับมอบเรือที่ส่งต่อใหม่ ได้แก่ เรือเมอร์เมด ซอฟเวอร์เรน ในเดือนมิถุนายน 2551 และจำนวนวันเดินเรือของเรือที่เช่ามาเสริมกองเรือเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเช่าเรือ บิณฑ์มณฑิ ในเดือนตุลาคม 2550

รายได้จากค่าบริการนอกชายฝั่ง : รายได้จากค่าบริการของเรือที่ให้บริการนอกชายฝั่งในปี 2551 เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.97 เป็น 3,927.19 ล้านบาท หรือ 51,202 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินเทียบกับ 2,867.21 ล้านบาท หรือ 44,012 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินในปี 2550 จำนวนวันที่ใช้ประโยชน์จากเรือเพิ่มขึ้นจาก 1,349 วันในปี 2550 เป็น 1,884 วันในปี 2551 เป็นผลให้อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือคิดเป็นร้อยละ 86.07 ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความต้องการและจำนวนงานวิศวกรรมโยธาได้น้ำที่สูงมาก บริษัทฯ ให้บริการงานใหญ่ จำนวน 42 งาน ในปี 2551 เทียบกับจำนวน 40 งานในปี 2550 ในปี 2551 ระยะเวลาเฉลี่ยในการทำงานต่องานนั้นมากกว่า และมีมูลค่าเพิ่มในงานที่ให้บริการมากกว่า เช่น การให้บริการโดยใช้ยานสำรวจได้น้ำโดยใช้รีโมทคอนโทรล ตามจำนวนอุปกรณ์ที่บริษัทฯ มีมากขึ้น

ตาราง 29 : อัตราการใช้ประโยชน์ของกองเรือให้บริการนอกชายฝั่ง

รายการ	รอบปีบัญชี 2550		รอบปีบัญชี 2551	
	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
วันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน	1,825	11.76%	2,315	26.85%
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ทราบล่วงหน้า	77	100%	126	63.64%
วันเดินเรือที่มีอยู่	1,748	7.04%	2,189	25.23%
วันเดินเรือทำการ	1,349	39.07%	1,884	39.66%
อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ	77.17%	29.92%	86.07%	11.53%

ค่าใช้จ่ายในการให้บริการนอกชายฝั่งและค่าใช้จ่ายในการเช่าเรือ : ค่าใช้จ่ายในการให้บริการนอกชายฝั่งและค่าใช้จ่ายในการเช่าเรือในปี 2551 เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.00 เป็น 2,609.36 ล้านบาท หรือ 34,021 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน เทียบกับ 1,932.91 ล้านบาท หรือ 29,668 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินในปี 2550 ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เนื่องจากอัตราการใช้ประโยชน์จากเรือสูงขึ้น จำนวนลูกเรือที่เพิ่มขึ้น และค่าเบี้ยประกันที่เพิ่มขึ้น

ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่าย : ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่ายในปี 2551 เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.81 เป็น 203.22 ล้านบาท เทียบกับ 168.22 ล้านบาทในปี 2550 ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้น 35.00 ล้านบาทเนื่องจากการตัดค่าเสื่อมราคาของเรือที่ส่งต่อใหม่และสินทรัพย์ที่เพิ่มขึ้น เช่น ยานสำรวจใต้น้ำที่บังคับโดยใช้รีโมทคอนโทรล (ROV) เรือเมอร์เมด ซอฟทวเอร์ และวัสดุอุปกรณ์หลัก ในปี 2551

ตารางต่อไปนี้จะแสดงการเปลี่ยนแปลงของวันเดินเรือของกองเรือชุดเจาะคิดตามวันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน

ตาราง 30 : วันเดินเรือชุดเจาะในรอบปีปฏิทินของกองเรือชุดเจาะ

วันเดินเรือชุดเจาะในปีปฏิทิน	รอบปีบัญชี 2550		รอบปีบัญชี 2551	
	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
เรือชุดเจาะของบริษัทฯ	730	11.96%	732	0.27%
เรือชุดเจาะที่เข้ามาเพิ่มเติม	0	0	0	0
รวม	730	11.96%	732	0.27%

ตาราง 31 : อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือของกองเรือชุดเจาะ

รายการ	รอบปีบัญชี 2550		รอบปีบัญชี 2551	
	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
วันเดินเรือชุดเจาะในรอบปีปฏิทิน	730	11.96%	732	0.27%
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ทราบล่วงหน้า	70	100%	0	(100%)
วันเดินเรือที่มีอยู่	660	1.23%	732	10.91%
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ไม่ทราบล่วงหน้า	178	673.91%	226	26.97%
วันเดินเรือทำการ	482	(23.37%)	506	4.98%
อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ	73.03%	(24.30%)	69.13%	(5.34%)

รายได้จากค่าบริการนอกชายฝั่ง : รายได้จากค่าบริการในปี 2551 เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.56 เป็น 1,249.04 ล้านบาท หรือ 51,502 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินเทียบกับ 1,140.08 ล้านบาท หรือ 44,116 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือในปี 2550 รายได้ที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยส่วนใหญ่เกิดจากการที่เรือชุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 เข้ารับการซ่อมแซมยาวนานกว่าที่คาดไว้เนื่องจากได้รับอะไหล่เพื่อนำมาใช้ในการปรับปรุงโครงสร้างของเรือบางตัวตามแบบที่ลูกค้าต้องการล่าช้า และเพื่อนำมาใช้ในการเข้ารับการตรวจสภาพเรือแบบพิเศษตามระยะเวลา

ค่าใช้จ่ายในการให้บริการนอกชายฝั่ง : ค่าใช้จ่ายในการให้บริการในปี 2551 เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.45 เป็น 940.59 ล้านบาท หรือ 38,784 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือชุดเจาะในรอบปีปฏิทิน เทียบกับ 814.72 ล้านบาท หรือ 31,263 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือชุดเจาะในรอบปีปฏิทินในปี 2550 ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เกิดจากต้นทุนทางบุคลากรที่สูงขึ้นซึ่งสอดคล้องกับสภาวะการณ์ของตลาดในปัจจุบัน

ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่าย : ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่ายในปี 2551 เพิ่มขึ้นร้อยละ 26.11 เป็น 249.90 ล้านบาทเทียบกับ 198.16 ล้านบาทในปี 2550 ส่วนใหญ่เนื่องจากการซื้อเครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ เกี่ยวกับเรือชุดเจาะมากขึ้น

ผลการดำเนินงานด้านอื่นๆ

ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหาร : ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหารในปี 2551 เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.40 เป็น 1,922.82 ล้านบาท เทียบกับ 1,680.86 ล้านบาทในปี 2550 ปัจจัยหลักสำคัญประการหนึ่งที่ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นคือ การตั้งสำรองค่าใช้จ่ายผันแปรเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงานที่มากขึ้นเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 291.98 ล้านบาทในปี 2551 เทียบกับ 188.15 ล้านบาทในปี 2550 ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหารอื่นๆ ของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองและกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.56 เป็น 1,358.67 ล้านบาท ในปี 2551 เนื่องจากการจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ จำนวน 7 บริษัทในปี 2550 ซึ่งได้เปิดดำเนินการตลอดปี 2551 และมีการจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่อีก 1 บริษัท ในปี 2551 นอกจากนี้มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการป้องกันความเสี่ยงของสกุลเงินตราต่างประเทศสำหรับการส่งต่อเรือใหม่จากญี่ปุ่นจำนวน 2 ลำ ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหารของเมอร์เมดลดลงร้อยละ 7.28 เป็น 343.40 ล้านบาทในปี 2551

ดอกเบี้ยยจ่าย : ดอกเบี้ยจ่ายในปี 2551 ลดลงร้อยละ 19.50 เป็น 535.68 ล้านบาท ในปี 2551 บริษัทฯ ได้มีการชำระคืนเงินกู้ที่เหลืออยู่ให้แก่ธนาคารที่เป็นเจ้าหนี้ของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งกองจำนวน 23.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาโดยใช้เงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้แปลงสภาพในการชำระคืนเงินกู้ดังกล่าว ส่วนเมอร์เมดก็สามารถลดยอดหนี้สินรวมลงเหลือ 57.03 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 ยอดหนี้สินทั้งหมดของทั้งกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งรวมหุ้นกู้แปลงสภาพลดร้อยละ 10.56 เป็น 236.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

รายได้จากดอกเบี้ยและเงินปันผลรับ : รายได้จากดอกเบี้ยและเงินปันผลรับในปี 2551 เพิ่มขึ้นร้อยละ 182.21 เป็น 210.47 ล้านบาท เทียบกับ 74.58 ล้านบาทในปี 2550 บริษัทฯ มีเงินสดคงเหลือในปี 2551 จำนวน 7,636.48 ล้านบาท เทียบกับ 2,558.52 ล้านบาท ในปี 2550 ซึ่งนำไปฝากไว้กับธนาคารเป็นส่วนใหญ่ บริษัทฯ มีจำนวนเงินสดเพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากการลงทุนน้อยลงในปี 2550 และ 2551 เมื่อเทียบกับการจัดหาทุนโดยการออกหุ้นกู้แปลงสภาพและการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่ประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก (IPO) ของเมอร์เมด เงินสดที่เหลืออยู่นี้มีจำนวนไม่มากนักที่นำไปลงทุนในการลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง เช่น ตราสารหนี้ และหลักทรัพย์ ในส่วนของพอร์ตการลงทุนในตราสารทุน และเงินปันผลรับจากการลงทุนในตราสารทุนเพิ่มขึ้นมากเมื่อเทียบกับปี 2550

ส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในบริษัทร่วมและกิจการร่วมค้า : ส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในบริษัทร่วมและกิจการร่วมค้าเพิ่มขึ้นจาก 9.39 ล้านบาทในปี 2550 เป็น 74.21 ล้านบาทในปี 2551 มีสาเหตุหลักเนื่องจาก เมอร์เมดลงทุนในบริษัท อัลลายด์ มารีน แอนด์ อีควิปเมนต์ เอสดีเอ็น ปิเอชดี ซึ่งสามารถทำกำไรจำนวน 39.71 ล้านบาทในปี 2551 นอกจากนี้ ส่วนบริษัทร่วมอื่นๆ ได้แก่ บริษัท กัลฟ์ เอเจนซี คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด ชาร์จา พอร์ต เซอร์วิส เซส แอลแอลซี และบริษัท ไทรีเซน (อินโดไชนา) เอส.เอ. ได้บันทึกผลกำไรเท่ากับ 42.08 ล้านบาทในปี 2551

กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน : ในปี 2551 บริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน 236.32 ล้านบาท เนื่องจากการแข็งค่าของเงินบาทต่อสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ส่วนใหญ่กำไรหรือขาดทุนเกิดจากอัตราแลกเปลี่ยนของบริษัทฯ เกิดจากการแปลงค่ารายการหนี้สินสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นรอบบัญชี ซึ่งในส่วนกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนนั้นเป็นกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง

รายได้ (ขาดทุน) อื่น : รายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้นร้อยละ 201.60 เป็น 468.08 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทฯ ได้บันทึกกำไรในการขายเรือทอร์ ไทรัมพ์ จำนวน 187.68 ล้านบาทในปี 2551 มีบันทึกขาดทุนในการขายสินทรัพย์จำนวน 0.43 ล้านบาทในปี 2550 ซึ่งได้บันทึกอยู่ในค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหาร

จากสาเหตุต่างๆ ที่ได้กล่าวมาข้างต้นทั้งหมดรวมทั้งการตัดรายการระหว่างกันในกลุ่มทำให้กำไรสุทธิของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 8,776.44 ล้านบาทในปี 2551 เทียบกับ 4,961.95 ล้านบาทในปี 2550

สภาพคล่องและแหล่งเงินทุน

ตารางต่อไปนี้จะแสดงเงินทุนของบริษัทฯ เปรียบเทียบ 1 ปีย้อนหลัง

ตาราง 32 : เงินทุนทั้งหมดของบริษัทฯ

หน่วย : บาท

รายการ	ณ วันที่ 30 กันยายน	
	2550	2551
หนี้สิน		
เงินเบิกเกินบัญชี	20,274,164	-
หนี้ระยะสั้น	210,777,752	9,200,000
ส่วนของหนี้ระยะยาวที่ถึงกำหนดภายใน 1 ปี	1,239,979,268	470,165,052
หุ้นกู้แปลงสภาพ	5,665,202,823	5,857,962,616
หนี้ระยะยาว	1,940,323,187	1,731,218,971
รวมหนี้สิน	9,076,557,194	8,068,546,639
ส่วนของผู้ถือหุ้น		
หุ้นสามัญ มูลค่าหุ้นละ 1 บาท ที่ออกจำหน่ายและชำระแล้วเต็มมูลค่า	643,684,422	643,684,422
เงินรับจากส่วนเกินมูลค่าหุ้น	1,540,410,208	1,540,410,208
กำไรสะสม	13,067,357,316	20,298,992,713
อื่นๆ	765,623,159	6,732,007,943
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	16,017,075,105	29,215,095,286
รวมเงินทุนทั้งหมด	25,093,632,299	37,283,641,925
อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนทั้งหมด	0.36	0.22
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อทุนสุทธิ	0.24	(0.16)

กระแสเงินสด

ตารางต่อไปนี้จะแสดงรายการเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ที่ได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน กิจกรรมจัดหาเงิน และกิจกรรมลงทุน

ตาราง 33 : สรุปรายการกระแสเงินสด

หน่วย : บาท

รายการ	รอบปีบัญชี 2550	รอบปีบัญชี 2551
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	6,861,404,798	11,340,021,129
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมลงทุน	(4,366,270,411)	(6,281,035,611)
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(99,069,489)	2,612,650,400

แหล่งสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ ในอันดับต้นๆ คือเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด กระแสเงินสดได้มาจากการดำเนินการของบริษัทฯ และวงเงินสินเชื่อที่ยังไม่ได้เบิกใช้ (undrawn credit facilities) ของบริษัทฯ บริษัทฯ ใช้เงินจากแหล่งเงินสตรระยะสั้น เพื่อชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ debt servicing costs การชำระคืนหนี้ระยะยาวตามกำหนด เงินปันผล และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เท่ากับ 11,527.80 ล้านบาท เทียบกับ 3,745.16 ล้านบาท ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 สภาพคล่องทางการเงินโดยรวมของบริษัทฯ ได้แก่ เงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด และวงเงินสินเชื่อที่ยังไม่ได้เบิกใช้ (undrawn borrowing) เท่ากับ 27,746.52 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 4,646.28 ล้านบาท ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 สภาพคล่องที่เพิ่มขึ้นนั้นเป็นผลมาจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีวงเงินกู้ของสถาบันการเงินในต่างประเทศหลายสถาบันรวมกันจำนวน 391.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งบริษัทฯ สำรองไว้สำหรับชำระค่าซื้อเรือต่อใหม่และเรือมือสอง

ในปี 2551 เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานเพิ่มขึ้นเป็น 11,340.02 ล้านบาท เทียบกับ 6,861.40 ล้านบาทในปี 2550 ซึ่งเป็นผลมาจากอัตราค่าเช่าเรือโดยเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นและรายรับจากกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งที่เพิ่มขึ้น

ในปี 2551 เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมลงทุน เท่ากับ 6,281.04 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการชำระเงินค่างวดของเรือส่งต่อใหม่ เรือขุดเจาะ และวัสดุอุปกรณ์ จำนวน 2,976.34 ล้านบาท และให้บริษัทร่วมหลายบริษัทกู้ยืมเงินระยะสั้นจำนวน 1,147.99 ล้านบาท ในปี 2550 เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมลงทุนเท่ากับ 4,366.77 ล้านบาท

ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ใช้เงินสดไปในกิจกรรมจัดหาเงิน (financing activities) เท่ากับ 2,612.65 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการเสนอขายหุ้นสามัญแก่ประชาชนเป็นครั้งแรก (IPO) ของเมอร์เมดจำนวน 5,739.47 ล้านบาท บริษัทฯ ได้มีการชำระคืนเงินกู้จำนวน 23.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยใช้เงินจากการขายหุ้นกู้แปลงสภาพ ทั้งนี้ บริษัทฯ มีนโยบายที่ชัดเจนในการลดอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 อัตราส่วนหนี้สินจากเงินกู้ธนาคารต่อทุนเท่ากับ 0.22 เท่า เปรียบเทียบกับ 0.36 เท่า ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 อัตราส่วนหนี้สินสุทธิจากเงินกู้ธนาคารต่อทุนสุทธิเท่ากับ (0.16) เท่า และ 0.24 เท่า ตามลำดับ และมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 0.28 เท่า และ 0.57 เท่า ตามลำดับ ณ วันเดียวกัน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 บริษัทฯ มีหนี้ระยะยาวจำนวน 232.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เทียบกับ 261.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีวงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจำนวน 31.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสินเชื่อที่ได้รับจากสถาบันการเงินในต่างประเทศ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 บริษัทฯ ได้เบิกถอนวงเงินสินเชื่อมาใช้จำนวน 229.09 ล้านบาท วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนดังกล่าว มีหลักประกันเป็นเรือของบริษัทฯ จำนวนหนึ่ง รวมทั้งที่ดินและอาคารสำนักงานบางส่วน

โดยทั่วไปการขอกู้เงินเพื่อซื้อเรือจะต้องจดจำนองเรือหนึ่งลำหรือมากกว่านั้น เพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ การมอบผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ รายได้จากค่าระวาง และค่าชดเชยต่างๆ นอกจากนี้ อาจมีเงื่อนไขอื่นๆ อีกเช่น บริษัทฯ จะไม่ก่อหนี้หรือภาระผูกพันในทรัพย์สินกับบุคคลอื่นๆ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ระยะยาว บริษัทฯ จะต้องคงสัดส่วนสินทรัพย์ของบริษัทฯ ที่เป็นราคาตลาดต่อเงินกู้และปฏิบัติตามเงื่อนไขขั้นต่ำทางการเงินต่างๆ รวมทั้งให้สิทธิในการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด (โดยมีเบี้ยปรับ) สัญญากู้บางฉบับกำหนดให้บริษัทฯ ต้องรักษาเงินหมุนเวียนในระบอบไว้ เช่น อย่างน้อยร้อยละ 5 ของสินทรัพย์รวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 บริษัทฯ มีเงินสดหมุนเวียนขั้นต่ำตามที่กำหนดในสัญญาเงินกู้

กิจกรรมทางการเงินของบริษัทฯ จะเป็นไปตามนโยบายของบริษัทฯ ที่จะให้ต้นทุนการกู้เงินต่ำสุดและในขณะเดียวกันก็จะคำนึงถึงการได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนอย่างสูงสุด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังต้องรักษาสภาพคล่องให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจได้ ขณะนี้บริษัทฯ ถือครองเงินสดในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเป็นส่วนใหญ่ และที่เหลือเป็นเงินบาท

ในปี 2551 บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นคิดเป็นเงินทั้งสิ้น 1,544.80 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายฝ่ายทุน

ในปี 2551 บริษัทฯ จ่ายเงินมัดจำงวดที่ 2 ในการสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 1 ลำ เป็นเงิน 3.73 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยใช้เงินจากกระแสเงินสดภายในบริษัทฯ ในปี 2551 มีเรือจำนวน 24 ลำที่เข้าอยู่แห่ง คิดเป็นเงินทั้งสิ้น 743.25 ล้านบาท

เมอร์เมดจ่ายค่างวดอย่างต่อเนื่องสำหรับเรือชุดเจาะที่สร้างใหม่ 1 ลำ และเรือที่สั่งซื้อใหม่ 1 ลำ คิดเป็นเงินทั้งสิ้น 165.19 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยใช้เงินจากเงินสดคงเหลือและเงินกู้ เมอร์เมดมีเรือสนับสนุนงานเทคนิคได้นำจำนวน 2 ลำ และเรือชุดเจาะ 1 ลำ ที่เข้าอยู่แห่งในปี 2551 รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 303.11 ล้านบาท

ตลอดระยะเวลา 3 รอบปีบัญชีข้างหน้า เรือเดินทะเลของบริษัทฯ จำนวน 18 ลำ จะมีอายุครบ 25 ปี ซึ่งอาจทำให้เรือดังกล่าวถูกปลดระวางในทันที

ตาราง 34 : เรือที่อายุครบ 25 ปี

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

จากการที่ฐานลูกค้าของบริษัทฯ จะมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องซื้อเรือเพิ่ม ไม่เพียงเฉพาะเพื่อทดแทนเรือที่ปลดระวางไปเท่านั้น แต่เพื่อการขยายกองเรือด้วย ซึ่งบริษัทฯ จำเป็นต้องรอระยะเวลาที่เหมาะสมในการซื้อเรือเข้ามาเพิ่มเติม ดังนั้น ภาระค่าใช้จ่ายฝ่ายทุนในอนาคตจะขึ้นกับราคาเรือที่บริษัทฯ พิจารณาว่าจะสามารถซื้อมาเพิ่มเติมได้

ในส่วนของกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับเรือเดินทะเล มีรายการเงินลงทุนจำนวน 48.07 ล้านบาท ในปี 2551 นอกจากเงินลงทุนที่ใช้ไปในการขยายกองเรือตามข้างต้นแล้ว บริษัทฯ ยังได้ใช้เงินจำนวน 240.28 ล้านบาทในการลงทุนเพิ่มเติมในเมอร์เมดอีกร้อยละ 1.85 โดยซื้อหุ้นเพิ่มเติมจำนวนนี้จากผู้ถือหุ้นเดิมของเมอร์เมด

เมอร์เมดจะขายสินทรัพย์ต่อไปเรื่อยๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือชุดเจาะ และเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำเพื่อให้บริการในอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่ง โดยใช้เงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นให้แก่ประชาชนครั้งแรก (IPO) และจากวงเงินสินเชื่อที่ได้เจรจาและได้รับอนุมัติวงเงินแล้ว

ความเสี่ยงทางการตลาดในเชิงตัวเลขและคุณภาพ

ความเสี่ยงเกี่ยวกับการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากธุรกิจเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ เป็นธุรกิจที่ใช้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในการดำเนินธุรกิจเป็นหลัก ดังนั้น รายได้ทั้งหมดและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานส่วนใหญ่ของบริษัทฯ จะเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยว ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการนำเรือเข้าอยู่แห่ง และค่าใช้จ่ายผันแปรบางประเภทที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นด้วย ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสกุลเงินยูโรและสกุลเงินดอลลาร์สิงคโปร์ ในปี 2551 ประมาณร้อยละ 34.36 ของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเที่ยวเรือ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล ค่าใช้จ่ายผันแปรและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการนำเรือเข้าอยู่แห่ง เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ในรอบปีบัญชี 2551 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาขายและซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าไว้แล้วเพื่อป้องกันความผันผวนของค่าเงินบาท บริษัทฯ รับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนจากสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเมื่อมีการส่งมอบเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 กลุ่มบริษัทฯ ไม่มีสัญญาขายและซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเหลืออยู่

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

ความเสี่ยงในเรื่องของความผันผวนของราคาน้ำมัน

ในระหว่างปีบัญชี บริษัทฯ ได้ทำสัญญาประกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2551 ถึง 30 กันยายน พ.ศ. 2552 โดยในสัญญาราคาของน้ำมันจะถูกกำหนดด้วยราคาเฉลี่ยสำหรับการซื้อน้ำมันจำนวน 1,000 ถึง 2,000 เมตริกตันต่อเดือน ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 มูลค่ายุติธรรมสุทธิของสัญญาดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 11.28 ล้านบาท

ความเสี่ยงในเรื่องของอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ อาจมีความเสี่ยงทางการตลาดจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เนื่องจากเงินกู้ของบริษัทฯ เกือบทั้งหมดเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาโดยมีอัตราดอกเบี้ย LIBOR บริษัทฯ จ่ายดอกเบี้ยในอัตรา LIBOR บวกส่วนเพิ่มจำนวนหนึ่ง หุ้นกู้แปลงสภาพมีดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 2.50 ต่อปี นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเพื่อจำกัดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยแล้ว เพื่อบริหารผลกระทบกับกำไรและกระแสเงินสดของบริษัทฯ ตารางในหน้าถัดไปแสดงให้เห็นถึงรายการเงินกู้ที่จะครบกำหนดชำระและอัตราจ่ายดอกเบี้ยสูงสุดของบริษัทฯ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551

ทั้งนี้บริษัทฯ ไม่ประสงค์ที่จะทำธุรกรรมเกี่ยวกับอนุพันธ์ด้านอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและด้านอัตราดอกเบี้ยเพื่อการเก็งกำไร

ตาราง 35 : ยอดเงินกู้ ภาระผูกพัน และอัตราดอกเบี้ยจ่ายสูงสุด

หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

รายการ	รอบบัญชี 2552	รอบบัญชี 2553	รอบบัญชี 2554-2556	หลังจากนั้น	รวม
หนี้ระยะยาว					
ยอดเงินกู้ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐโดยมีอัตราดอกเบี้ยคงที่	-	56.60	113.20	-	169.80
ยอดเงินกู้ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐโดยมีอัตราดอกเบี้ยผันแปร	9.78	9.88	24.70	5.29	49.65
ยอดเงินกู้ที่เป็นสกุลเงินบาทโดยมีอัตราดอกเบี้ยผันแปร	3.23	3.23	4.51	2.13	13.10
ภาระผูกพัน					
การชำระค่าเรือที่สั่งต่อใหม่	95.52	73.01	69.38	-	237.91
เรือที่เข้ามาเพิ่มเติม	50.24	34.89	2.85	-	87.98
อัตราดอกเบี้ยจ่ายสูงสุดที่บริษัทได้ทำสัญญาไว้					
จำนวนเงินกู้ที่ทำสัญญา	200.00	200.00	-	-	-
อัตราดอกเบี้ยจ่ายสูงสุดโดยเฉลี่ย	6.50%	6.63%	-	-	-



กระจายความเสี่ยงและเพิ่มความสมดุลมากขึ้น

- ขนส่ง
- พลังงาน
- โครงสร้างพื้นฐาน

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญต่อหน้าที่และความรับผิดชอบ ในการดูแลกิจการบริษัทให้มีการจัดการที่ดี ให้เป็นไปตามกฎหมายวัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต ระมัดระวัง รักษาผลประโยชน์ของบริษัท ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไป โดยกำกับดูแลให้รายงานทางการเงินของบริษัทฯ มีการบันทึกข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน สามารถสะท้อนฐานะการเงินและผลดำเนินงานที่เป็นจริงของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วย กรรมการอิสระที่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ให้เข้ามาทำหน้าที่สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอ สอบทานระบบควบคุมภายใน รวมทั้งสอบทานการปฏิบัติของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการปฏิบัติงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า งบการเงินประจำปี 2551 ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหาร และผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ได้ตรวจสอบแล้ว ได้แสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป



(ม.ร.ว. จันทรแรมศิริโชค จันทรทัต)
ประธานกรรมการ



(ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต)
กรรมการผู้จัดการ

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบดุลรวมและงบดุลเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 งบกำไรขาดทุนรวมและงบกำไรขาดทุนเฉพาะบริษัท งบแสดงการเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะบริษัท และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันที่แนบมานี้ของบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของเฉพาะบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ตามลำดับ ซึ่งผู้บริหารของกิจการเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้ ส่วนข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 (ก่อนปรับปรุงใหม่) ของบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของบริษัทย่อย ไทรีเซนไทยเอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ตามลำดับที่นำมาแสดงเปรียบเทียบ ตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีอื่นจากสำนักงานเดียวกันกับข้าพเจ้าและเสนอรายงานไว้อย่างไม่มีเงื่อนไขตามรายงานลงวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2550

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป ซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าต้องวางแผนและปฏิบัติงานเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่างบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการทั้งที่เป็นจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักการบัญชีที่กิจการใช้และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญซึ่งผู้บริหารเป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึงความเหมาะสมของการแสดงรายการที่นำเสนอในงบการเงินโดยรวม ข้าพเจ้าเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมและฐานะการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะบริษัทและกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของเฉพาะบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป



ขจรเกียรติ อรุณไพโรจน์กุล

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3445

บริษัท ไพร่ซวอเตอร์ไฮสคูลเพอร์ส เอบีเอส จำกัด

กรุงเทพมหานคร

28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2551

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2550

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท		
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 ปรับปรุงใหม่ บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 ปรับปรุงใหม่ บาท	
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4	11,527,798,624	3,745,160,727	5,829,519,739	751,667,050
เงินลงทุนระยะสั้น	5	462,762,549	300,595,000	277,762,549	155,595,000
ลูกหนี้การค้าอื่น - สุทธิ	6	3,058,505,633	2,169,545,739	-	-
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	29.2	14,717,027	296,088	106,022,888	54,050,474
เงินให้กู้ระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	29.4	1,147,988,712	-	1,702,193,484	2,029,843,478
ส่วนของเงินให้กู้ระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน					
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	29.4	4,000,000	4,000,000	198,997,887	674,415,079
วัสดุและของใช้สิ้นเปลืองสำหรับเรือเดินทะเล		981,489,390	724,943,137	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		218,447,762	126,507,438	6,286,597	2,093,623
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น - สุทธิ	7	1,064,174,845	791,608,327	23,739,615	20,961,516
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน					
		18,479,884,542	7,862,656,456	8,144,522,759	3,688,626,220
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินให้กู้ระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	29.4	11,323,000	15,323,000	1,856,487,817	3,439,016,206
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	8	-	-	11,496,655,250	10,052,581,277
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	9	481,587,918	57,924,828	11,213,000	11,213,000
เงินลงทุนในกิจการร่วมค้า	10	31,374,027	23,776,924	8,771,110	8,771,110
ค่าความนิยม	11	847,962,555	594,666,469	-	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	12	20,953,954,507	18,670,880,734	298,263,352	289,703,999
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	13	135,256,050	64,794,826	60,705,914	54,477,620
สินทรัพย์อื่น - สุทธิ	14	1,201,768,428	853,939,851	1,764,576	1,936,313
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
		23,663,226,485	20,281,306,632	13,733,861,019	13,857,699,525
รวมสินทรัพย์					
		42,143,111,027	28,143,963,088	21,878,383,778	17,546,325,745

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทในหน้า 108 ถึง 162 เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

บริษัท ไทยแอร์เซ็นไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2550

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 ปรับปรุงใหม่ บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 ปรับปรุงใหม่ บาท
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร	15	-	20,274,164	-
เงินกู้ระยะสั้น	16	9,200,000	210,777,752	-
เจ้าหนี้การค้า - อื่น		1,835,377,534	1,436,499,967	20,620,842
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	29.3	52,722,896	25,165,957	5,046,695
เจ้าหนี้อื่น		1,029,874,888	251,957,947	2,622,570
เงินรับล่วงหน้าจากลูกค้า		464,668,754	415,718,114	-
เงินกู้ระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	29.4	-	-	3,047,605,423
ส่วนของเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนด				
ชำระภายในหนึ่งปี	17	444,910,157	1,227,130,991	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนด				
ชำระภายในหนึ่งปี	18	25,254,895	12,848,277	4,950,789
ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย		113,305,061	36,115,162	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		1,065,044,324	640,197,593	71,204,999
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		243,274,433	205,416,192	14,139,156
รวมหนี้สินหมุนเวียน		5,283,632,942	4,482,102,116	3,166,190,474
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
หุ้นกู้แปลงสภาพ	20	5,857,962,616	5,665,202,823	5,857,962,616
เงินกู้ระยะยาว	17	1,700,410,762	1,921,874,977	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	18	30,808,209	18,448,210	3,945,610
ภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	19	55,201,212	39,259,857	1,250,174
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		7,644,382,799	7,644,785,867	5,863,158,400
รวมหนี้สิน		12,928,015,741	12,126,887,983	9,029,348,874

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทในหน้า 108 ถึง 162 เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

งบดุล (ต่อ)

บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน)
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2550

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 ปรับปรุงใหม่ บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 ปรับปรุงใหม่ บาท
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)				
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น 21				
ทุนจดทะเบียน - หุ้นสามัญ	868,684,422	868,684,422	868,684,422	868,684,422
ทุนที่ออกและชำระแล้ว - หุ้นสามัญ	643,684,422	643,684,422	643,684,422	643,684,422
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ 21	1,540,410,208	1,540,410,208	1,540,410,208	1,540,410,208
สำรองส่วนทุนจากการรวมส่วนได้เสีย	(50,029,892)	(50,029,892)	-	-
ส่วนเกินของราคาตามบัญชีจากการขายซื้อกรรมการซื้อ				
กิจการภายใต้การควบคุมเดียวกัน	-	-	124,542,422	124,542,422
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญในบริษัทย่อย 8	2,611,057,091	-	-	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินของบริษัทย่อย				
ในต่างประเทศ	15,473,090	(106,517,385)	-	-
การปรับมูลค่ายุติธรรม 5	(37,882,086)	21,544,954	(37,882,086)	21,544,954
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย 26	87,000,000	87,000,000	87,000,000	87,000,000
ยังไม่ได้จัดสรร	20,211,992,713	12,980,357,316	10,491,279,938	5,892,222,972
รวมส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่	25,021,705,546	15,116,449,623	12,849,034,904	8,309,404,978
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	4,193,389,740	900,625,482	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	29,215,095,286	16,017,075,105	12,849,034,904	8,309,404,978
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	42,143,111,027	28,143,963,088	21,878,383,778	17,546,325,745

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทในหน้า 108 ถึง 162 เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2550

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 ปรับปรุงใหม่ บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 ปรับปรุงใหม่ บาท
รายได้				
ค่าระวาง	28,453,607,514	15,865,290,884	-	-
ค่าบริการจากธุรกิจนอกชายฝั่ง	5,258,483,440	4,025,548,421	-	-
ค่าบริการและค่านายหน้า	681,294,123	465,222,110	71,428,879	5,626,403
รายได้จากเงินปันผล	5,761,400	2,677,490	6,397,455,940	7,059,099,497
ดอกเบี้ยรับ	204,707,576	71,900,934	248,057,871	98,905,925
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	236,320,849	723,363,372	104,266,373	22,134,872
ส่วนแบ่งกำไรของบริษัทร่วมและกิจการร่วมค้า	9, 10 74,213,197	9,389,378	-	-
รายได้อื่น	28 468,081,888	155,198,596	21,367,799	34,101,020
รวมรายได้	35,382,469,987	21,318,591,185	6,842,576,862	7,219,867,717
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล	17,874,164,100	9,280,361,787	-	-
ค่าใช้จ่ายบริการจากธุรกิจนอกชายฝั่ง	3,562,394,003	2,713,748,491	-	-
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวรและค่าตัดจำหน่าย	12, 13 2,050,620,572	1,781,391,213	21,327,035	18,975,697
ค่าตัดจำหน่ายค่าความนิยม	10, 11 -	68,626,738	-	626,601
ค่าใช้จ่ายในการให้บริการและการบริหาร	1,893,524,402	1,605,936,043	191,686,529	118,063,561
ค่าตอบแทนกรรมการ	29,292,942	6,300,000	29,292,942	6,300,000
รวมค่าใช้จ่าย	25,409,996,019	15,456,364,272	242,306,506	143,965,859
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้	23 9,972,473,968	5,862,226,913	6,600,270,356	7,075,901,858
ดอกเบี้ยจ่าย	(535,682,398)	(665,466,843)	(456,408,817)	(90,910,482)
ภาษีเงินได้	24 (245,313,648)	(87,116,716)	-	-
กำไรสุทธิสำหรับปี	9,191,477,922	5,109,643,354	6,143,861,539	6,984,991,376
การปันส่วนกำไรสุทธิสำหรับปี				
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	8,776,439,970	4,961,947,064	6,143,861,539	6,984,991,376
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	415,037,952	147,696,290	-	-
	9,191,477,922	5,109,643,354	6,143,861,539	6,984,991,376
กำไรต่อหุ้นส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	25			
กำไรสุทธิสำหรับปี	13.63	7.71	9.54	10.85

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทในหน้า 108 ถึง 162 เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท



บริษัท ไทรีเชนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน)
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2550

หมายเหตุ	งบการเงินรวม พ.ศ. 2551									
	ทุนที่ออก และชำระแล้ว บาท	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้นสามัญ บาท	สำรอง ส่วนทุนจาก การรวม ส่วนได้เสีย บาท	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ ในบริษัทย่อย บาท	ผลต่างจาก การแปลงค่า งบการเงิน ของบริษัทย่อย ในต่างประเทศ บาท	การปรับ มูลค่ายุติธรรม ของเงินลงทุน ระยะสั้น บาท	กำไรสะสม		ส่วนของผู้ ถือหุ้น ส่วนน้อย บาท	รวม บาท
							สำรอง ตามกฎหมาย บาท	ยังไม่ได้ จัดสรร บาท		
ยอดยกมาต้นปีที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2550	643,684,422	1,540,410,208	(50,029,892)	-	(106,517,385)	21,544,954	87,000,000	13,016,766,043	901,674,935	16,054,533,285
การปรับงบการเงินย้อนหลัง 2.4	-	-	-	-	-	-	-	(36,408,727)	(1,049,453)	(37,458,180)
ยอดยกมาต้นปีหลังปรับงบการเงินย้อนหลัง	643,684,422	1,540,410,208	(50,029,892)	-	(106,517,385)	21,544,954	87,000,000	12,980,357,316	900,625,482	16,017,075,105
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินของบริษัทย่อยต่างประเทศ	-	-	-	-	121,990,475	-	-	-	(19,299,283)	102,691,192
เงินลงทุนเพิ่มขึ้นในบริษัทย่อย	-	-	-	-	-	-	-	-	2,741,994,365	2,741,994,365
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญในบริษัทย่อย 8	-	-	-	2,611,057,091	-	-	-	-	288,592,814	2,899,649,905
เงินลงทุนรับคืนจากบริษัทย่อย	-	-	-	-	-	-	-	-	(90,561,350)	(90,561,350)
การปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนระยะสั้น 5	-	-	-	-	-	(59,427,040)	-	-	-	(59,427,040)
กำไรสุทธิสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	8,776,439,970	415,037,952	9,191,477,922
เงินปันผลจ่าย 27	-	-	-	-	-	-	-	(1,544,804,573)	(43,000,240)	(1,587,804,813)
ยอดคงเหลือสิ้นปีที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551	643,684,422	1,540,410,208	(50,029,892)	2,611,057,091	15,473,090	(37,882,086)	87,000,000	20,211,992,713	4,193,389,740	29,215,095,286

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทในหน้า 108 ถึง 162 เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท



บริษัท ไทรีเชนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน)
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2550

หมายเหตุ	งบการเงินรวม พ.ศ. 2550								
	ทุนที่ออก และชำระแล้ว บาท	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น สามัญ บาท	สำรอง ส่วนทุนจาก การรวม ส่วนได้เสีย บาท	ผลต่างจาก การแปลงค่า งบการเงิน ของบริษัทย่อย ในต่างประเทศ บาท	การปรับ มูลค่ายุติธรรม ของเงินลงทุน ระยะสั้น บาท	กำไรสะสม		ส่วนของผู้ถือหุ้น ส่วนน้อย บาท	รวม บาท
						สำรอง ตามกฎหมาย บาท	ยังไม่ได้จัดสรร บาท		
ยอดยกมาต้นปีที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2550	643,684,422	1,540,410,208	(50,029,892)	(21,752,808)	14,598,398	77,000,000	8,980,647,332	838,505,133	12,023,062,793
การปรับงบการเงินย้อนหลัง 2.4	-	-	-	-	-	-	(29,840,568)	(1,513,034)	(31,353,602)
ยอดยกมาต้นปีหลังปรับงบการเงินย้อนหลัง	643,684,422	1,540,410,208	(50,029,892)	(21,752,808)	14,598,398	77,000,000	8,950,806,764	836,992,099	11,991,709,191
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินในบริษัทย่อยต่างประเทศ	-	-	-	(84,764,577)	-	-	-	2,294,252	(82,470,325)
เงินลงทุนเพิ่มขึ้นในบริษัทย่อย	-	-	-	-	-	-	-	36,750,700	36,750,700
เงินลงทุนรับคืนจากบริษัทย่อย	-	-	-	-	-	-	-	(93,557,879)	(93,557,879)
การปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนระยะสั้น 5	-	-	-	-	6,946,556	-	-	-	6,946,556
สำรองตามกฎหมาย 26	-	-	-	-	-	10,000,000	(10,000,000)	-	-
กำไรสุทธิสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	4,961,947,064	147,696,290	5,109,643,354
เงินปันผลจ่าย 27	-	-	-	-	-	-	(922,396,512)	(29,549,980)	(951,946,492)
ยอดคงเหลือสิ้นปีที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551	643,684,422	1,540,410,208	(50,029,892)	(106,517,385)	21,544,954	87,000,000	12,980,357,316	900,625,482	16,017,075,105

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทในหน้า 108 ถึง 162 เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท



บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน)
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2550

งบการเงินเฉพาะบริษัท พ.ศ. 2551								
หมายเหตุ	ทุนที่ออก และชำระแล้ว บาท	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้นสามัญ บาท	ส่วนเกินของราคาตามบัญชี จากราคาขายซื้อกรณีการซื้อ กิจการภายใต้การควบคุมเดียวกัน บาท	ผลต่างจาก การแปลงค่า งบการเงิน ของบริษัทย่อย บาท	การปรับ มูลค่ายุติธรรม ของเงินลงทุน ระยะสั้น บาท	กำไรสะสม		รวม บาท
						สำรอง ตามกฎหมาย บาท	ยังไม่ได้จัดสรร บาท	
ยอดคงเหลือต้นปีวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2550	643,684,422	1,540,410,208	124,542,422	(106,517,385)	21,544,954	87,000,000	13,016,766,043	15,327,430,664
การปรับงบการเงินย้อนหลัง 2.3	-	-	-	106,517,385	-	-	(7,123,664,122)	(7,017,146,737)
การปรับงบการเงินย้อนหลัง 2.4	-	-	-	-	-	-	(878,949)	(878,949)
ยอดยกมาต้นปีหลังปรับงบการเงินย้อนหลัง	643,684,422	1,540,410,208	124,542,422	-	21,544,954	87,000,000	5,892,222,972	8,309,404,978
การปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนระยะสั้น 5	-	-	-	-	(59,427,040)	-	-	(59,427,040)
กำไรสุทธิสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	6,143,861,539	6,143,861,539
เงินปันผลจ่าย 27	-	-	-	-	-	-	(1,544,804,573)	(1,544,804,573)
ยอดคงเหลือสิ้นปีวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551	643,684,422	1,540,410,208	124,542,422	-	(37,882,086)	87,000,000	10,491,279,938	12,849,034,904

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทในหน้า 108 ถึง 162 เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท



บริษัท ไทรีเชนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน)
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2550

งบการเงินเฉพาะบริษัท พ.ศ. 2550								
หมายเหตุ	ทุนที่ออก และชำระแล้ว บาท	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้นสามัญ บาท	ส่วนเกินของราคาตามบัญชี จากการขายซื้อกรณีการซื้อ กิจการภายใต้การควบคุมเดียวกัน บาท	ผลต่างจากการ แปลงค่างบการเงิน ของบริษัทที่ย่อย ในต่างประเทศ บาท	การปรับ มูลค่ายุติธรรม ของเงินลงทุน ระยะสั้น บาท	กำไรสะสม		รวม บาท
						สำรอง ตามกฎหมาย บาท	ยังไม่ได้จัดสรร บาท	
ยอดยกมาต้นปีวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2549	643,684,422	1,540,410,208	124,542,422	(21,752,808)	14,598,398	77,000,000	8,980,647,332	11,359,129,974
การปรับงบการเงินย้อนหลัง	2.3	-	-	21,752,808	-	-	(9,140,447,709)	(9,118,694,901)
การปรับงบการเงินย้อนหลัง	2.4	-	-	-	-	-	(571,515)	(571,515)
ยอดยกมาต้นปีหลังปรับงบการเงินย้อนหลัง	643,684,422	1,540,410,208	124,542,422	-	14,598,398	77,000,000	(160,371,892)	2,239,863,558
การปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนระยะสั้น	5	-	-	-	6,946,556	-	-	6,946,556
สำรองตามกฎหมาย	26	-	-	-	-	10,000,000	(10,000,000)	-
กำไรสุทธิสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	6,984,991,376	6,984,991,376
เงินปันผลจ่าย	27	-	-	-	-	-	(922,396,512)	(922,396,512)
ยอดคงเหลือสิ้นปีวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550	643,684,422	1,540,410,208	124,542,422	-	21,544,954	87,000,000	5,892,222,972	8,309,404,978

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทในหน้า 108 ถึง 162 เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

งบกระแสเงินสด

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซ์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2550

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 ปรับปรุงใหม่ บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 ปรับปรุงใหม่ บาท
หมายเหตุ					
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	22	11,340,021,129	6,861,404,798	(62,274,505)	60,196,548
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน					
เงินจ่ายซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน		(3,756,579,597)	(3,807,813,225)	(91,418,143)	(35,429,744)
เงินจ่ายเพื่อซ่อมเรือครั้งใหญ่		(1,082,341,874)	(679,080,768)	-	-
เงินจ่ายซื้อเงินลงทุนระยะสั้น		(8,575,052,990)	(2,894,603,395)	(5,095,825,990)	(2,615,603,395)
เงินจ่ายให้กู้ระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน		(1,147,988,712)	-	(7,035,138,395)	(3,549,123,123)
เงินจ่ายให้กู้ระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน		-	(7,323,000)	(114,092,000)	(3,577,259,649)
เงินจ่ายลงทุนในบริษัทย่อย		(202,784,067)	(234,513,599)	(1,444,073,671)	(2,147,740,270)
เงินจ่ายลงทุนในบริษัทร่วม		(373,199,578)	(6,471,346)	-	-
เงินปันผลรับจากเงินลงทุนระยะสั้น		5,761,400	2,502,490	5,761,400	2,502,490
เงินปันผลรับจากบริษัทย่อย		-	-	6,391,694,540	7,056,422,007
เงินปันผลรับจากบริษัทร่วม	9	9,459,765	7,774,013	-	-
เงินปันผลรับจากกิจการร่วมค้า	10	7,037,882	4,868,707	-	-
เงินรับจากการจำหน่ายที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์		475,757,897	336,290,308	601,192	1,030
เงินรับจากการจำหน่ายเงินลงทุนระยะสั้น		8,354,894,263	2,863,705,123	4,915,667,263	2,624,705,123
เงินรับจากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทย่อย		-	42,394,281	-	-
เงินรับคืนจากเงินให้กู้ระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน		-	-	7,365,323,230	2,767,005,865
เงินรับคืนจากเงินให้กู้ระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน		4,000,000	6,000,000	2,167,276,902	10,000,000
เงินสดสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมลงทุน		(6,281,035,611)	(4,366,270,411)	7,065,776,328	535,480,334
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน					
เงินจ่ายสุทธิจากเงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร		(20,274,164)	(19,784,326)	-	-
เงินรับจากเงินกู้ระยะสั้น	16	41,514,053	211,903,654	-	-
เงินรับจากเงินกู้ระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน		-	-	9,730,124,507	8,972,350,873
เงินรับจากเงินกู้ระยะยาวและหนี้สินจากสัญญาเช่า					
การเงินระยะยาว		283,177,975	1,259,491,661	4,618,319	1,105,282
เงินรับจากหุ้นกู้แปลงสภาพ		-	5,675,984,539	-	5,808,858,000
เงินรับจากผู้ถือหุ้นส่วนน้อยจากการออกหุ้นใหม่					
ในบริษัทย่อย		5,739,470,453	36,750,700	-	-
จ่ายคืนเงินกู้ระยะสั้น	16	(243,091,805)	(160,000,000)	-	-
จ่ายคืนเงินกู้ระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน		-	-	(10,081,709,595)	(14,455,982,545)
จ่ายคืนเงินกู้ระยะยาวและหนี้สินจากสัญญาเช่า					
การเงินระยะยาว		(1,227,110,716)	(6,151,469,225)	(4,618,319)	(1,105,282)
เงินจ่ายต้นทุนการออกหุ้นกู้		(42,393,241)	-	(42,393,241)	(132,873,461)
ซื้อเงินลงทุนเพิ่มจากผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	8	(240,275,992)	-	-	-
จ่ายคืนทุนแก่ผู้ถือหุ้นส่วนน้อย		(90,561,350)	-	-	-
เงินปันผลจ่ายจากบริษัทย่อยให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อย		(43,000,240)	(29,549,980)	-	-
เงินปันผลจ่ายให้ผู้ถือหุ้น		(1,544,804,573)	(922,396,512)	(1,544,804,573)	(922,396,512)
เงินสดสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมจัดหาเงิน		2,612,650,400	(99,069,489)	(1,938,782,902)	(730,043,645)

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทในหน้า 108 ถึง 162 เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2550

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 ปรับปรุงใหม่ บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 ปรับปรุงใหม่ บาท
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	7,671,635,918	2,396,064,898	5,064,718,921	(134,366,763)
ยอดคงเหลือต้นปี	3,745,160,727	1,372,484,623	751,667,050	896,770,706
	11,416,796,645	3,768,549,521	5,816,385,971	762,403,943
เงินสดลดลงจากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	(10,631,048)	-	-
เงินสดเพิ่มขึ้นจากการลงทุนในบริษัทย่อย	16,707,505	-	-	-
ผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยนที่เปลี่ยนแปลง	94,294,474	(12,757,746)	13,133,768	(10,736,893)
ยอดคงเหลือปลายปี	11,527,798,624	3,745,160,727	5,829,519,739	751,667,050

รายการที่มีใช้เงินสด

รายการที่มีใช้เงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2550 มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
หนี้สินคงค้างจากการซื้อเครื่องจักรใหญ่	72,336,245	108,317,719	-	-
หนี้สินคงค้างจากการซื้อสินทรัพย์ถาวร	939,231,336	111,420,557	3,216,393	53,896,606
หนี้สินคงค้างสัญญาเช่าการเงิน	23,883,734	30,504,758	8,896,399	13,514,718
หนี้สินคงค้างต้นทุนการออกหุ้นกู้แปลงสภาพ	-	46,440,670	-	46,440,270

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทในหน้า 108 ถึง 162 เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2550

1 ข้อมูลทั่วไป

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) เป็นบริษัทมหาชน จำกัด ซึ่งจัดตั้งและจดทะเบียนในประเทศไทย ตามที่อยู่ที่ได้จดทะเบียนไว้ คือ

26/26-27 อาคารอรกานต์ ชั้น 8 ซอยชิดลม ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330

หุ้นสามัญและหุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SGX-ST) ตามลำดับ เพื่อวัตถุประสงค์ในการรายงานข้อมูลจึงรวมเรียกบริษัท บริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการร่วมค้าว่าเป็น “กลุ่มบริษัท”

การประกอบธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัท คือการประกอบธุรกิจการเดินเรือและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในลักษณะครบวงจร ซึ่งธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัท สามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภทหลักๆ คือ ธุรกิจเดินเรือทะเล ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือและธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 กลุ่มบริษัทมีพนักงานจำนวน 2,171 คน (พ.ศ. 2550 : 1,965 คน)

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2551

2 นโยบายการบัญชี

นโยบายการบัญชีที่สำคัญที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทมีดังต่อไปนี้

2.1 เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายความว่ามาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพ พ.ศ. 2547 และข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ว่าด้วยการจัดทำและนำเสนอรายงานทางการเงินภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน ยกเว้นเรื่องที่ต้องอธิบายในนโยบายการบัญชีในลำดับต่อไป

การจัดทำงบการเงินให้สอดคล้องกับหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย ซึ่งกำหนดให้ฝ่ายบริหารประมาณการและกำหนดข้อสมมติที่เกี่ยวข้องอันจะมีผลต่อตัวเลขของสินทรัพย์และหนี้สิน รวมทั้งเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับสินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ณ วันที่ในงบการเงิน และข้อมูลรายได้และค่าใช้จ่ายในรอบระยะเวลาที่เสนองบการเงินดังกล่าว ตัวเลขที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากตัวเลขประมาณการ ถึงแม้ว่าฝ่ายบริหารได้จัดทำตัวเลขประมาณการขึ้นจากความเข้าใจในเหตุการณ์และสิ่งที่ได้กระทำไปในปัจจุบันอย่างดีที่สุดแล้ว

ตัวเลขที่นำมาแสดงเปรียบเทียบได้มีการปรับปรุงเพื่อให้เปรียบเทียบได้กับการแสดงรายการที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบันเท่าที่จำเป็น

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทฉบับภาษาอังกฤษจัดทำขึ้นจากงบการเงินตามกฎหมายที่เป็นภาษาไทย ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาแตกต่างกันให้ใช้งบการเงินตามกฎหมายฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.2 มาตรฐานการบัญชีใหม่และการปรับปรุงมาตรฐานการบัญชีไทย

มาตรฐานการบัญชีต่อไปนี้มีปรับปรุงแก้ไขและมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2550

ฉบับที่ 44 เรื่องงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ฉบับที่ 45 เรื่องเงินลงทุนในบริษัทร่วม

ฉบับที่ 46 เรื่องส่วนได้เสียในกิจการร่วมค้า

การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับฉบับที่ 44 เรื่องงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 45 เรื่องเงินลงทุนในบริษัทร่วม และมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 46 เรื่องส่วนได้เสียในกิจการร่วมค้า มีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่รอบระยะเวลาบัญชีเริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2550 การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะมีผลกระทบต่องบการเงินเฉพาะบริษัทเท่านั้นและไม่มีผลต่องบการเงินรวม ตามที่อธิบายในหมายเหตุข้อ 2.3

มาตรฐานการบัญชีที่ได้มีการปรับปรุงใหม่และที่ออกใหม่ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2551 มีดังต่อไปนี้

มาตรฐานการบัญชีซึ่งได้มีการปรับปรุงใหม่

ฉบับที่ 25 เรื่องงบกระแสเงินสด

ฉบับที่ 29 เรื่องสัญญาเช่า

ฉบับที่ 31 เรื่องสินค้าคงเหลือ

ฉบับที่ 33 เรื่องต้นทุนการกู้ยืม

ฉบับที่ 35 เรื่องการนำเสนองบการเงิน

ฉบับที่ 39 เรื่องนโยบายการบัญชีการเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาดทางบัญชี

ฉบับที่ 41 เรื่องงบการเงินระหว่างกาล

ฉบับที่ 43 เรื่องการรวมธุรกิจ

ฉบับที่ 49 เรื่องสัญญาก่อสร้าง

มาตรฐานการบัญชีที่ออกใหม่

ฉบับที่ 51 เรื่องสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 25 เรื่องงบกระแสเงินสด ฉบับที่ 29 เรื่องสัญญาเช่า ฉบับที่ 31 เรื่องสินค้าคงเหลือ ฉบับที่ 33 เรื่องต้นทุนการกู้ยืม ฉบับที่ 35 เรื่องการนำเสนองบการเงิน ฉบับที่ 39 เรื่องนโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาดทางบัญชี ฉบับที่ 41 เรื่องงบการเงินระหว่างกาล ฉบับที่ 43 เรื่องการรวมธุรกิจ ฉบับที่ 49 เรื่องสัญญาก่อสร้างและฉบับที่ 51 เรื่องสินทรัพย์ไม่มีตัวตน จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2551 ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทได้ประเมินและเห็นว่าการปรับปรุงมาตรฐานการบัญชีและมาตรฐานการบัญชีใหม่ดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินที่นำเสนอ ยกเว้นมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 43 เรื่องการรวมธุรกิจและฉบับที่ 51 เรื่องสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ซึ่งกลุ่มบริษัทได้ถือปฏิบัติกันถึงวันมีผลบังคับใช้ตามที่อธิบายในหมายเหตุข้อ 2.4

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.3 การเปลี่ยนแปลงในมาตรฐานการบัญชี

ประกาศสภาวิชาชีพบัญชี ฉบับที่ 26/2549 ลงวันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ. 2549 และ ฉบับที่ 32/2549 ลงวันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2549 ได้ประกาศแก้ไขมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 44 เรื่อง งบการเงินรวมและการบัญชีสำหรับเงินลงทุนในบริษัทย่อย และมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 45 เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินลงทุนในบริษัทร่วม โดยกำหนดให้เปลี่ยนวิธีการบัญชีจากวิธีส่วนได้เสียเป็นวิธีราคาทุนสำหรับเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมที่แสดงไว้ในงบการเงินเฉพาะบริษัท ตามวิธีราคาทุน รายได้จากเงินลงทุนจะรับรู้เมื่อมีการประกาศจ่ายเงินปันผล ประกาศดังกล่าวมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2550 เป็นต้นไป บริษัทได้เริ่มใช้นโยบายการบัญชีดังกล่าวสำหรับเงินลงทุนในบริษัทย่อย เงินลงทุนในบริษัทร่วมและเงินลงทุนในกิจการร่วมค้า ตั้งแต่รอบปีบัญชีเริ่มในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2550 การเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีดังกล่าว มีผลกระทบต่อภาระงานในงบการเงินเฉพาะบริษัทเท่านั้น และไม่ได้มีผลกระทบต่องบการเงินรวม

บริษัทได้ใช้วิธีปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงที่มีต่อบดุลเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 และงบกำไรขาดทุนเฉพาะบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน สรุปได้ดังต่อไปนี้

งบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550

เงินลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วมและกิจการร่วมค้าลดลง

หนี้สินสุทธิในบริษัทย่อยลดลง

ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินของบริษัทย่อยในต่างประเทศ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 เพิ่มขึ้น

กำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรร ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 ลดลง

ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินของบริษัทย่อยในต่างประเทศ ณ วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2549 เพิ่มขึ้น

กำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรร ณ วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2549 ลดลง

บาท

(7,034,951,141)

(17,804,104)

106,517,385

(7,123,664,122)

21,752,808

(9,140,447,709)

บาท

งบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550

รายได้เงินปันผลจากบริษัทย่อย บริษัทร่วมและกิจการร่วมค้าเพิ่มขึ้น

ส่วนแบ่งผลกำไรในบริษัทย่อย บริษัทร่วมและกิจการร่วมค้าลดลง

กำไรสุทธิเพิ่มขึ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานเพิ่มขึ้น

7,056,422,007

(5,039,638,420)

2,016,783,587

3.13

2.4 การนำมาตรฐานการบัญชีใหม่มาถือปฏิบัติก่อนถึงวันมีผลบังคับใช้

ในระหว่างปี ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการบัญชีใหม่ดังต่อไปนี้ มาถือปฏิบัติก่อนถึงวันประกาศใช้

ฉบับที่ 43 เรื่องการรวมธุรกิจ (ตามที่ปรับปรุงใหม่ในปี พ.ศ. 2550)

ฉบับที่ 51 เรื่องสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ร่างมาตรฐานการบัญชี เรื่องผลประโยชน์ของพนักงาน

2.4.1 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนและการรวมธุรกิจ

ในอดีตค่าความนิยมที่เกิดจากการรวมธุรกิจถูกจัดจำแนกภายในระยะเวลา 10 ปี ต่อมาผู้บริหารของบริษัทได้พิจารณาว่าค่าความนิยมดังกล่าวเป็นสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการใช้ประโยชน์ที่ไม่สามารถกำหนดได้ ตามข้อกำหนดของมาตรฐานการบัญชีฉบับใหม่ สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการใช้ประโยชน์ที่ไม่สามารถกำหนดได้จะไม่ถูกจัดจำแนกแต่จะพิจารณาการด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า ในกรณีที่มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนนั้นต่ำกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับ ค่าใช้จ่ายจากการด้อยค่าจะถูกรับรู้ในงบกำไรขาดทุนทันที

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.4 การนำมาตรฐานการบัญชีใหม่มาถือปฏิบัติก่อนถึงวันมีผลบังคับใช้ (ต่อ)

2.4.1 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนและการรวมธุรกิจ (ต่อ)

มูลค่าตามบัญชีของค่าความนิยม ณ วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2550 แสดงด้วยยอดคงเหลือที่ยกมาจากวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 และไม่ได้ถูกตัดจำหน่ายในระหว่างปีปัจจุบัน ในขณะที่งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 มีค่าตัดจำหน่ายจำนวน 68,626,738 บาท และ 626,601 บาท รับรู้ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ตามลำดับ

2.4.2 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ภายใต้ร่างมาตรฐานการบัญชีเรื่องผลประโยชน์ของพนักงาน เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเมื่อหนี้สินเกิดขึ้น ภาระผูกพันในผลประโยชน์ของพนักงานเมื่อลาออกและหลังเกษียณอายุจะรับรู้เป็นหนี้สินและคำนวณด้วยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ โดยคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยของพันธบัตรรัฐบาลที่ใช้สกุลเงินเดียวกันกับสกุลเงินของภาระผูกพัน และมีอายุการครบกำหนดใกล้เคียงกับระยะเวลาที่ต้องจ่ายภาระผูกพัน ในอดีตกลุ่มบริษัทเคยบันทึกหนี้สินที่เกี่ยวกับผลประโยชน์พนักงานเมื่อมีพนักงานลาออกหรือเกษียณอายุ เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 กลุ่มบริษัทรับรู้ภาระผูกพันในหนี้สินดังกล่าวด้วยวิธีที่อธิบายข้างต้นและได้รับปรับปรุงงบการเงินของปี พ.ศ. 2550 ย้อนหลังตามข้อกำหนดในมาตรฐานการบัญชี

ผลกระทบต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทจากการนำนโยบายการบัญชีใหม่มาถือปฏิบัติ มีดังนี้

	งบการเงินรวม บาท	งบการเงิน เฉพาะบริษัท บาท
งบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550		
ภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุเพิ่มขึ้น	37,458,180	878,949
กำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรปลายงวดลดลง	(36,408,727)	(878,949)
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยปลายงวดลดลง	(1,049,453)	-
งบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2549		
ภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุเพิ่มขึ้น	31,353,602	571,515
กำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรปลายงวดลดลง	(29,840,568)	(571,515)
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยปลายงวดลดลง	(1,513,034)	-
งบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550		
ค่าใช้จ่ายในการให้บริการและการบริหาร		
- ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุเพิ่มขึ้น	6,568,159	307,434
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยลดลง	(463,581)	-
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานลดลง	(0.0102)	(0.0005)

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.5 บัญชีกลุ่มบริษัท - เงินลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วมและกิจการร่วมค้า

เงินลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทย่อยหมายถึงกิจการที่บริษัทใหญ่ในกลุ่มบริษัทมีอำนาจในการควบคุมนโยบายการเงินและการดำเนินงาน บริษัทย่อยดังกล่าวได้ถูกนำมารวมในการจัดทำงบการเงินรวม ในการประเมินว่ากลุ่มบริษัทควบคุมกิจการอื่นใดได้หรือไม่นั้น ให้พิจารณาถึงสิทธิในการออกเสียงที่มีอยู่และที่คาดว่าจะเป็นไปได้ในปัจจุบันที่จะใช้สิทธิหรือแปลงสภาพที่จะใช้สิทธิออกเสียงดังกล่าว

บริษัทย่อยถูกนำมารวมตั้งแต่วันที่บริษัทใหญ่ได้รับโอนมาซึ่งอำนาจควบคุมและต้องไม่นำมารวมตั้งแต่วันที่อำนาจควบคุมหมดไป กลุ่มบริษัทใช้วิธีซื้อสำหรับการบันทึกการได้มาซึ่งบริษัทย่อย ต้นทุนการได้มาซึ่งบริษัทย่อยวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ส่งมอบให้ในการได้มา มูลค่าของหุ้นที่ออกให้ หรือหนี้สินที่ต้องรับผิดชอบ ณ วันที่ได้มา และยังรวมถึงต้นทุนที่สัมพันธ์โดยตรงกับการได้มานั้น ส่วนของจำนวนต้นทุนการได้มาซึ่งบริษัทย่อยที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยที่ได้มาจะบันทึกเป็นค่าความนิยม สำหรับรายการบัญชี ยอดคงเหลือ และรายการกำไรหรือรายการขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงซึ่งเป็นผลจากรายการระหว่างกันของกิจการที่อยู่ในกลุ่มบริษัท จะถูกตัดบัญชีออกไปเต็มจำนวน เว้นแต่รายการขาดทุนที่ยังไม่ได้เกิดขึ้นจริงซึ่งกลุ่มบริษัทจะไม่สามารถได้รับคืนต้นทุนที่เสียไป ในกรณีที่มีความจำเป็นนโยบายการบัญชีของบริษัทย่อยจะถูกเปลี่ยนให้มีความสม่ำเสมอกับนโยบายที่ใช้โดยกลุ่มบริษัท

เงินลงทุนในบริษัทย่อยแสดงในงบการเงินเฉพาะบริษัทโดยแสดงด้วยราคาทุน เนื่องจากการปรับปรุงมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 44 ตามที่ได้อธิบายในหมายเหตุข้อ 2.2 และ 2.3

การรวมธุรกิจที่อยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันจะถูกบันทึกบัญชีโดยใช้มูลค่าสินทรัพย์สุทธิของบริษัทผู้ถูกซื้อ ผลต่างที่เกิดขึ้นจากการรวมธุรกิจภายใต้การควบคุมเดียวกันจะถูกแสดงไว้ภายใต้ส่วนของผู้ถือหุ้นในงบดุล

รายชื่อของบริษัทย่อยของกลุ่มบริษัทและผลกระทบของการได้มาและจำหน่ายไป ได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8

เงินลงทุนในบริษัทร่วม

เงินลงทุนในบริษัทร่วมแสดงในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะของบริษัทโดยใช้วิธีส่วนได้เสียซึ่งวิธีดังกล่าวจะทำให้ส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนภายหลังการได้มาที่เป็นส่วนของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วมจะบันทึกไว้ในงบกำไรขาดทุน และส่วนแบ่งในความเคลื่อนไหวของส่วนเกินทุนภายหลังการได้มา จะบันทึกไว้ในส่วนของสำรองส่วนเกินทุน ผลสะสมของการเปลี่ยนแปลงภายหลังการได้มาจะปรับปรุงกับต้นทุนของเงินลงทุน บริษัทร่วมเป็นกิจการที่กลุ่มบริษัทมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญแต่ไม่ถึงกับควบคุม รายการกำไรหรือรายการขาดทุนที่ยังไม่ได้เกิดขึ้นจริงระหว่างกลุ่มบริษัทกับบริษัทร่วมถูกตัดบัญชีเท่าที่กลุ่มบริษัทมีส่วนได้เสียในบริษัทร่วมนั้น เว้นแต่รายการขาดทุนที่ยังไม่ได้เกิดขึ้นจริงดังกล่าวซึ่งมีหลักฐานว่าสินทรัพย์ที่โอนระหว่างกันเกิดการด้อยค่า เงินลงทุนในบริษัทร่วมรวมถึงค่าความนิยมที่เกิดจากการได้มา (สุทธิจากค่าตัดจำหน่ายสะสม) กลุ่มบริษัทต้องไม่รับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนอีกต่อไปเมื่อส่วนแบ่งขาดทุนของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วมมีมูลค่าเท่ากับหรือเกินกว่ามูลค่าส่วนได้เสียของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วม เว้นแต่กลุ่มบริษัทเกิดภาระหนี้หรือต้องจ่ายชำระหนี้แทนบริษัทร่วม

เงินลงทุนในบริษัทร่วมแสดงในงบการเงินเฉพาะบริษัทโดยแสดงด้วยราคาทุน เนื่องจากการปรับปรุงมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 45 ตามที่ได้อธิบายในหมายเหตุข้อ 2.2 และ 2.3

รายชื่อของบริษัทร่วมของกลุ่มบริษัทและผลกระทบของการได้มาและจำหน่ายไป ได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.5 บัญชีกลุ่มบริษัท - เงินลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วมและกิจการร่วมค้า (ต่อ)

เงินลงทุนในกิจการร่วมค้า

กลุ่มบริษัทและบริษัทบันทึกเงินลงทุนในกิจการร่วมค้าโดยใช้วิธีส่วนได้เสีย ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ส่วนได้เสียในกิจการร่วมค้าแสดงในงบการเงินเฉพาะบริษัทด้วยราคาทุน เนื่องจากการปรับปรุงมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 46 ตามที่ได้อธิบายในหมายเหตุข้อ 2.2 และ 2.3

ส่วนของต้นทุนการได้มาที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนที่บริษัทมีส่วนแบ่งในสินทรัพย์สุทธิของกิจการที่ควบคุมร่วมกันแสดงถึงค่าความนิยมซึ่งได้รวมเป็นส่วนหนึ่งของเงินลงทุนในกิจการร่วมค้า

รายชื่อของบริษัทร่วมของกลุ่มบริษัทและผลกระทบของการได้มาและจำหน่ายไป ได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ค่าความนิยม

ค่าความนิยมคือต้นทุนของเงินลงทุนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนที่กลุ่มบริษัทมีส่วนแบ่งในสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วม ณ วันที่ได้มาซึ่งบริษัทนั้น ค่าความนิยมจะถูกทดสอบการด้อยค่า ณ วันที่ในงบดุลของแต่ละงวดบัญชีและแสดงในงบดุลด้วยราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่า

2.6 ประเมินการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐาน และการใช้ดุลยพินิจ

การประมาณการ ข้อสมมติฐาน และการใช้ดุลยพินิจได้มีการประเมินทบทวนอย่างต่อเนื่องและอยู่บนพื้นฐานของประสบการณ์ในอดีตและปัจจัยอื่นๆ ซึ่งรวมถึงการคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ในอนาคตที่เชื่อว่ามีเหตุผลในสถานการณ์ขณะนั้น

2.6.1 ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ผู้บริหารจะกำหนดราคาตามบัญชีของเรือขุดเจาะและเรือ ตามการประมาณการ ข้อสมมติฐาน และข้อพิจารณาเกี่ยวกับอายุการใช้งานที่เหลือและมูลค่าซากของสินทรัพย์ข้างต้น การประมาณการ ข้อสมมติฐาน และข้อพิจารณา จะคำนึงจากประสบการณ์ในอดีตและการคาดการณ์ในอนาคตเกี่ยวกับการดำเนินงาน การใช้ประโยชน์ และประสิทธิภาพของการใช้งาน

2.6.2 ผลประโยชน์พนักงาน

กลุ่มบริษัทมีข้อผูกมัดในการให้ประโยชน์แก่พนักงานหลังเกษียณอายุ มูลค่าปัจจุบันของหนี้สินผลประโยชน์พนักงานได้ถูกรับรู้รายการในงบดุลได้ถูกคำนวณด้วยวิธีคณิตศาสตร์ประกันภัยจากหลายสมมติฐาน สมมติฐานที่ใช้ในการประเมินค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานสุทธิประจำงวดได้รวมถึงอัตราส่วนลด อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือนพนักงาน และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน การเปลี่ยนแปลงในอัตราเหล่านี้มีผลต่อประมาณการค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์พนักงานสุทธิ ในทุกปี กลุ่มบริษัทจะได้มีการทบทวนอัตราส่วนลดที่เหมาะสมซึ่งสะท้อนถึงอัตราดอกเบี้ยที่ควรนำมาใช้ในการคำนวณมูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสดจ่ายในอนาคตที่คาดว่าจะต้องจ่ายให้กับพนักงาน ในการประเมินอัตราส่วนลดที่เหมาะสม กลุ่มบริษัทจะพิจารณาจากอัตราดอกเบี้ยของพันธบัตรรัฐบาล ซึ่งจ่ายในสกุลเงินที่ได้รับประโยชน์

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.7 การแปลงค่าเงินตราต่างประเทศ

รายการที่รวมอยู่ในงบการเงินของแต่ละกิจการในกลุ่มบริษัทวัดมูลค่าโดยใช้สกุลเงินที่เสนอรายงานของแต่ละกิจการในประเทศนั้น ๆ งบการเงินรวมนำเสนอในสกุลเงินบาท

กลุ่มบริษัทแปลงค่ารายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นให้เป็นเงินสกุลที่เสนอรายงานของแต่ละกิจการ โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ที่เกิดรายการ กำไรและขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริง ได้บันทึกทันทีในงบกำไรขาดทุน และแปลงค่าสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ในงบดุลให้เป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันนั้น กำไรและขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง ได้บันทึกทันทีในงบกำไรขาดทุน

งบกำไรขาดทุนของหน่วยงานต่างประเทศได้แปลงค่าเป็นเงินสกุลที่เสนอรายงานของกลุ่มบริษัท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถ่วงเฉลี่ยในระหว่างปี และรายการในงบดุลแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ในงบดุล ผลต่างจากการแปลงค่ารายการในงบการเงินดังกล่าวจะแสดงภายใต้ส่วนของผู้ถือหุ้น เมื่อกลุ่มบริษัทจำหน่ายหน่วยงานต่างประเทศ จึงจะบันทึกผลต่างดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายหน่วยงานต่างประเทศนั้น

2.8 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดได้แสดงอยู่ในงบดุลที่ราคาทุน สำหรับการแสดงงบกระแสเงินสด เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วยเงินสดในมือ เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถาม และเงินลงทุนระยะสั้นอื่นที่มีสภาพคล่องในการเปลี่ยนมือ และมีอายุนับแต่วันออกตราสารเป็นระยะเวลาสามเดือนหรือต่ำกว่า

2.9 ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้าแสดงด้วยมูลค่าตามใบแจ้งรายการ หักด้วยค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญซึ่งประมาณจากการสอบทานยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด มูลค่าของค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญก็คือผลต่างระหว่างราคาตามบัญชีของลูกหนี้การค้าเมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับจากลูกหนี้การค้า หนี้สูญที่เกิดขึ้นในระหว่างงวดตัดเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อสามารถระบุได้

2.10 เงินลงทุนระยะสั้น

เงินลงทุนที่นอกเหนือจากเงินลงทุนในบริษัทย่อยบริษัทร่วมและส่วนได้เสียในกิจการร่วมค้าซึ่งได้จัดประเภทเป็นเงินลงทุนเพื่อขาย การจัดประเภทดังกล่าวเป็นไปตามเป้าหมายการลงทุนที่ฝ่ายบริหารต้องการ ณ วันที่ได้มาซึ่งเงินลงทุนนั้น ฝ่ายบริหารกำหนดการจัดประเภทที่เหมาะสมสำหรับเงินลงทุน ณ เวลาที่ลงทุนและทบทวนการจัดประเภทเป็นปกติอย่างสม่ำเสมอ

เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายเป็นเงินลงทุนที่ไม่ระบุช่วงเวลาที่จะถือไว้ซึ่งอาจขายเมื่อต้องการเสริมสภาพคล่องและแสดงรวมอยู่ในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน เว้นแต่ผู้บริหารจะแสดงเจตจำนงเพื่อถือหลักทรัพย์ไว้น้อยกว่า 12 เดือนนับจากวันที่ในงบดุลหรือวันแต่ผู้บริหารต้องการขายเพื่อเพิ่มเงินทุนในการประกอบกิจการซึ่งจะจัดประเภทเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน ฝ่ายบริหารกำหนดการจัดประเภทที่เหมาะสมสำหรับเงินลงทุน ณ เวลาที่ลงทุนและทบทวนการจัดประเภทเป็นปกติอย่างสม่ำเสมอ

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.10 เงินลงทุนระยะสั้น (ต่อ)

เงินลงทุนในตราสารทุนที่อยู่ในความต้องการของตลาดจัดประเภทเป็นหลักทรัพย์เผื่อขาย แสดงยอดในงบดุลด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ในงบดุลและจะมีการวัดมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนเผื่อขายซึ่งส่วนใหญ่ประกอบด้วย เงินลงทุนในตราสารทุนที่มีตลาดรองรับ สำหรับเงินลงทุนเผื่อขายที่มีตลาดซื้อขายคล่องรองรับจะวัดมูลค่ายุติธรรมด้วยการอ้างอิงราคาเสนอซื้อของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำหรับเงินลงทุนเผื่อขายลักษณะอื่นจะวัดมูลค่ายุติธรรมด้วยการอ้างอิงราคาตลาดปัจจุบันของตราสารที่คล้ายคลึงกันหรืออ้างอิงการคิดลดกระแสเงินสดจากสินทรัพย์สุทธิที่ใช้เป็นฐานของมูลค่าตราสารนั้น รายการกำไรหรือขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินลงทุนเผื่อขายรับรู้ไว้ในส่วนของผู้ถือหุ้น

เมื่อเงินลงทุนในตราสารทุนชนิดเดียวกันมีการจำหน่ายเพียงบางส่วน ราคาตามบัญชีของเงินลงทุนที่จำหน่ายคำนวณโดยใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักจากจำนวนที่ถือครองทั้งหมด

เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่มีตลาดรองรับที่จัดประเภทเป็นเงินลงทุนทั่วไปแสดงในงบดุลด้วยราคาทุน กลุ่มบริษัทจะทดสอบการด้อยค่าของเงินลงทุนต่อเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าเงินลงทุนนั้นอาจมีการด้อยค่าเกิดขึ้น ถ้ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของเงินลงทุนต่ำกว่าราคาตามบัญชี ผลขาดทุนจากการด้อยค่าที่เกิดขึ้น จะบันทึกในงบกำไรขาดทุนทันที

2.11 วัสดุและของใช้สิ้นเปลืองสำหรับเรือเดินทะเล

วัสดุและของใช้สิ้นเปลืองสำหรับเรือเดินทะเลส่วนใหญ่ประกอบด้วยน้ำมัน และวัสดุและของใช้สิ้นเปลืองประจำเรือ น้ำมันแสดงตามราคาทุน โดยวิธีเข้าก่อนออกก่อน ส่วนวัสดุและของใช้สิ้นเปลืองประจำเรือและเรือชุดจะแสดงตามราคาทุนเริ่มแรก วัสดุและของใช้สิ้นเปลืองที่ซื้อเพื่อเปลี่ยนแทนวัสดุสิ้นเปลืองที่ถูกใช้ไปในระหว่างปีแสดงเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเลในงบกำไรขาดทุน บริษัทบันทึกบัญชีค่าเผื่อการลดมูลค่าของวัสดุและของใช้สิ้นเปลืองที่เก่าล้าสมัย หรือเสื่อมคุณภาพเท่าที่จำเป็น

2.12 ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

นโยบายของกลุ่มบริษัทเกี่ยวกับที่ดิน อาคาร อุปกรณ์และค่าเสื่อมราคาสรุปได้ดังนี้

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์บันทึกด้วยราคาทุนซึ่งคำนวณจากราคาซื้อสินทรัพย์ทั้งที่เป็นเงินสดและจำนวนเทียบเท่าเงินสด บวกค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการทำให้สินทรัพย์นั้นมาอยู่ในสถานที่หรือในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามที่ประสงค์ไว้ สินทรัพย์ทุกประเภทยกเว้นที่ดินแสดงในงบดุลด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม

ในกรณีที่ราคาตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ราคาตามบัญชีจะถูกปรับลดให้เท่ากับมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ซึ่งคำนวณจากมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดที่คาดว่าจะเกิดในอนาคต จากการใช้สินทรัพย์อย่างต่อเนื่อง หรือจำนวนที่จะได้รับจากการขายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์นั้นแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.12 ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (ต่อ)

ค่าเสื่อมราคาคำนวณด้วยวิธีเส้นตรง ตามอายุการใช้งานที่ประมาณไว้ ดังต่อไปนี้

อาคารและโรงงาน	20 ปี
ส่วนปรับปรุงอาคารและโรงงาน	5 - 20 ปี
เรือเดินทะเล (เรือมือสองและเรือใหม่)	5 - 23 ปี
เรือส่นับสนุน และเรือกลเดินทะเลมือสอง	5 - 16 ปี
เรือขุดเจาะมือสอง	1 - 20 ปี
เครื่องตกแต่ง ติดตั้งและอุปกรณ์เครื่องใช้	3 - 10 ปี
รถยนต์	5 ปี
เรือยนต์	5, 10 ปี

กลุ่มบริษัทได้ประมาณอายุการใช้งานของเรือเดินทะเล เรือส่นับสนุน เรือกลเดินทะเล และเรือขุดเจาะจากอายุการใช้งานที่เหลืออยู่ ณ วันที่ซื้อเรือและคำนวณค่าเสื่อมราคาของเรือจากต้นทุนของเรือเดินทะเล เรือส่นับสนุน เรือกลเดินทะเล หรือเรือขุดเจาะหักด้วยมูลค่าซากโดยประมาณ

กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเสื่อมราคาเป็นค่าใช้จ่ายประจำงวด เมื่อบริษัทจำหน่ายสินทรัพย์ออกจากบัญชี บริษัทจะบันทึกตัดสินทรัพย์และค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี พร้อมกับบันทึกกำไรขาดทุนจากการจำหน่ายในงบกำไรขาดทุน

ค่าใช้จ่ายในการต่อเติม และปรับปรุง ซึ่งมีผลทำให้ราคาเปลี่ยนแปลงแทนของสินทรัพย์นั้นเพิ่มขึ้นถือเป็นค่าใช้จ่ายฝ่ายทุน ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม และบำรุงรักษาสินทรัพย์ ถือเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนในงวดที่เกิด

มูลค่าซากและอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ได้ทบทวนและแก้ไขตามความเหมาะสม ณ ทุกวันที่ในงบดุล

รายการขาดทุนจากการด้อยค่าจะรับรู้เมื่อราคาตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าสุทธิที่คาดว่าจะได้รับคืน

รายการกำไรและขาดทุนจากการจำหน่ายกำหนดโดยเปรียบเทียบสิ่งตอบแทนที่ได้รับจากการจำหน่ายกับราคาตามบัญชีของสินทรัพย์ และจะรวมไว้ในงบกำไรขาดทุน

ดอกเบี้ยจากการกู้ยืมเงินมาใช้ในการได้มาซึ่ง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ได้บันทึกเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนของสินทรัพย์นั้นตลอดช่วงระยะเวลาการก่อสร้างและเตรียมสินทรัพย์นั้นให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามประสงค์ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยที่เกิดจากเงินกู้ยืมทั้งระยะสั้นและระยะยาว ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นนอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้นจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.13 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

โปรแกรมคอมพิวเตอร์

สิทธิการใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ซื้อเข้ามาโดยมีลักษณะเฉพาะจะบันทึกเป็นรายการจ่ายฝ่ายทุนโดยคำนวณจากต้นทุนในการได้มาและการดำเนินการให้โปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นสามารถนำมาใช้งานได้ตามประสงค์ ค่าตัดจำหน่ายคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการให้ประโยชน์ที่ประมาณการไว้ (3, 5 และ 7 ปี)

2.14 สินทรัพย์อื่น

สินทรัพย์อื่นส่วนใหญ่ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการซ่อมเรือครั้งใหญ่หรือตัดบัญชี ค่าใช้จ่ายในการซ่อมเรือครั้งใหญ่หรือตัดบัญชีดังกล่าวตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนโดยวิธีเส้นตรงภายใน 2 - 5 ปี

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างการตรวจสอบสภาพเรือและค่าใช้จ่ายในการซ่อมเรือครั้งใหญ่จะรับรู้รวมในสินทรัพย์อื่น ค่าใช้จ่ายในการซ่อมเรือครั้งใหญ่จะถูกตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายตลอดอายุการใช้งานจนกระทั่งมีการซ่อมเรือครั้งใหญ่ครั้งต่อไป ซึ่งอายุการตัดจำหน่ายสูงสุดไม่เกิน 5 ปี ในกรณีที่มีการซ่อมเรือครั้งใหญ่ก่อนวันครบกำหนด ต้นทุนที่เหลืออยู่ของการซ่อมเรือครั้งใหญ่จะถูกตัดจำหน่ายทันที

2.15 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และสินทรัพย์อื่นที่ไม่เป็นสินทรัพย์ทางการเงิน รวมทั้งค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ต้องมีการทบทวนการด้อยค่า เมื่อมีเหตุการณ์หรือสถานการณ์บ่งชี้ว่าราคาตามบัญชีอาจต่ำกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน รายการขาดทุนจากการด้อยค่าจะรับรู้เมื่อราคาตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าสุทธิที่คาดว่าจะได้รับคืน ซึ่งหมายถึงจำนวนที่สูงกว่าระหว่างราคาขายสุทธิเทียบกับมูลค่าจากการใช้ สินทรัพย์จะถูกจัดเป็นหน่วยที่เล็กที่สุดที่สามารถแยกออกมาได้เพื่อวัตถุประสงค์ของการประเมินการด้อยค่า กลุ่มบริษัทต้องกลับบัญชีรายการขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่ค่าความนิยมที่กลุ่มบริษัทรับรู้ในงวดก่อน เมื่อประมาณการที่ใช้กำหนดมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนได้เปลี่ยนแปลงไปภายหลังจากที่กลุ่มบริษัทได้รับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าแล้ว

2.16 การบัญชีสำหรับสัญญาเช่าระยะยาว - กรณีที่กลุ่มบริษัทเป็นผู้เช่า

สัญญาเช่าที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ซึ่งผู้เช่าเป็นผู้รับความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเกือบทั้งหมดถือเป็นสัญญาเช่าการเงิน ซึ่งจะบันทึกเป็นรายการจ่ายฝ่ายทุนด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่เช่า หรือมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายดังกล่าวจะปันส่วนระหว่างหนี้สินและค่าใช้จ่ายทางการเงินเพื่อให้ได้อัตรากำไรคงที่ต่อหนี้สินคงค้าง ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าหักค่าใช้จ่ายทางการเงินจะบันทึกเป็นหนี้สินระยะยาว ส่วนดอกเบี้ยจ่ายที่เป็นต้นทุนการเงินจะบันทึกในงบกำไรขาดทุนตลอดอายุของสัญญาเช่า ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ที่ได้มาตามสัญญาเช่าการเงินจะคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์ที่เช่าหรืออายุของสัญญาเช่า แล้วแต่ระยะเวลาใดจะน้อยกว่า

สัญญาเช่าสินทรัพย์ระยะยาวซึ่งผู้ให้เช่าเป็นผู้รับความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเป็นส่วนใหญ่ สัญญาเช่านั้นถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน เงินที่ต้องจ่ายภายใต้สัญญาเช่าดังกล่าว (สุทธิจากสิ่งตอบแทนจูงใจที่ได้รับจากผู้ให้เช่า) จะบันทึกในงบกำไรขาดทุนโดยใช้วิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่า

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการยกเลิกสัญญาเช่าดำเนินงานก่อนหมดอายุการเช่า เช่น เงินเพิ่มที่ต้องจ่ายให้แก่ผู้ให้เช่า จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในรอบระยะเวลาบัญชีที่การยกเลิกนั้นเกิดขึ้น

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.17 หักเปลี่ยนแปลงสภาพ

หักเปลี่ยนแปลงสภาพเป็นหักที่ให้สิทธิแก่ผู้ถือในการเลือกที่จะชำระหักเปลี่ยนแปลงสภาพซึ่งออกโดยบริษัทถูกจัดประเภทไว้เป็นหนี้สินทางการเงิน หักเปลี่ยนแปลงสภาพได้มีการบันทึกเริ่มแรกด้วยมูลค่าที่ได้รับหักค่าใช้จ่ายในการออกหักเปลี่ยนแปลงสภาพ และวัดมูลค่าภายหลังด้วยวิธีต้นทุนตัดจำหน่าย

2.18 ประเมินการหนี้สิน

กลุ่มบริษัทจะบันทึกประมาณการหนี้สิน(ไม่รวมถึงประมาณการหนี้สินสำหรับผลตอบแทนพนักงาน) สำหรับภาระผูกพันในปัจจุบันตามกฎหมายหรือตามข้อตกลงที่จัดทำไว้ อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากเหตุการณ์ในอดีต ซึ่งการชำระภาระผูกพันนั้นมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าจะส่งผลให้บริษัทต้องสูญเสียทรัพยากรออกไป และตามประมาณการที่น่าเชื่อถือของจำนวนที่ต้องจ่าย ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าประมาณการหนี้สินเป็นรายจ่ายที่จะได้รับคืน กลุ่มบริษัทจะบันทึกเป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อคาดว่าจะได้รับรายจ่ายนั้นค่อนข้างแน่นอน

2.19 การรับรู้รายได้

กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าระวางเรือแต่ละเที่ยวเป็นรายได้เมื่อเที่ยวเรือสิ้นสุดลง ทั้งนี้เว้นแต่ค่าระวางเรือของเที่ยวที่ยังอยู่ระหว่างการเดินทาง ณ วันที่ตามงวด โดยบริษัทจะรับรู้รายได้ตามสัดส่วนของระยะเวลาที่เรือได้เดินทางไปแล้ว เทียบกับระยะเวลาที่ต้องใช้ในการเดินเรือทั้งหมดของเที่ยวเรือนั้น ค่าระวางที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุนเป็นยอดสุทธิหลังหักค่านายหน้าที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มบริษัทรับรู้รายได้จากการให้บริการนอกชายฝั่งแก่ลูกค้าเมื่อได้ให้บริการโดยอ้างอิงตาม (ก) อัตราค่าบริการรายวันตามสัญญา และจำนวนวันที่ดำเนินการในระหว่างงวด หรือ (ข) อัตราค่าบริการที่ตกลงกันตามสัญญา เมื่อสัญญาบริการมีลักษณะของการให้เช่าสินทรัพย์ด้วย รายได้จากการให้บริการจะถูกรับรู้เท่ากันตลอดอายุสัญญา

การเคลื่อนย้ายอุปกรณ์เกี่ยวกับเรือขุดเจาะ (Mobilisation activities) เป็นการเคลื่อนย้ายเรือขุดเจาะจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งภายใต้สัญญาบริการ สัญญาบริการบางสัญญาได้รวมค่าธรรมเนียมการเคลื่อนย้ายอุปกรณ์เกี่ยวกับเรือขุดเจาะ (Mobilisation fee) ซึ่งจะมีการจ่าย ณ วันที่เริ่มต้นสัญญา ในกรณีที่ค่าธรรมเนียมการเคลื่อนย้ายอุปกรณ์เรือขุดเจาะรวมถึงค่าปรับปรุงโดยทั่วไปหรือเจาะจงสำหรับเรือขุดเจาะหรืออุปกรณ์เพื่อให้เป็นไปตามที่ผู้รับบริการต้องการ ค่าธรรมเนียมดังกล่าวจะรับรู้เป็นรายได้ตลอดอายุของสัญญา ในกรณีที่ค่าธรรมเนียมการเคลื่อนย้ายอุปกรณ์เรือขุดเจาะรวมค่าใช้จ่ายในการเริ่มดำเนินงาน ณ วันที่เริ่มต้นของสัญญา ค่าธรรมเนียมดังกล่าวจะรับรู้เป็นรายได้ในงวดเดียวกันกับที่เกิดค่าใช้จ่าย

กลุ่มบริษัทรับรู้ค่านายหน้าและค่าบริการต่างๆ เป็นรายได้ เมื่อบริษัทได้ให้บริการแล้วเสร็จและเรียกเก็บเงินจากลูกค้า

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยพิจารณาอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงของช่วงเวลาจนถึงวันครบอายุและพิจารณาจำนวนเงินต้นที่เป็นยอดคงเหลือในบัญชีสำหรับการบันทึกรายได้ค้างรับของกลุ่มบริษัท

2.20 บุคคลและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

กิจการและบุคคลที่ควบคุมบริษัทหรือถูกควบคุมโดยบริษัทหรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกับบริษัททั้งทางตรงหรือทางอ้อมไม่ว่าจะโดยทอดเดียวหรือหลายทอด กิจการและบุคคลดังกล่าวเป็นบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริษัท บริษัทย่อยและบริษัทย่อยลำดับถัดไป บริษัทร่วมและบุคคลที่เป็นเจ้าของส่วนได้เสียในสิทธิออกเสียงของบริษัทซึ่งมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญเหนือกิจการ ผู้บริหารสำคัญรวมทั้งกรรมการและพนักงานของบริษัท ตลอดจนสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดกับบุคคลเหล่านั้น กิจการและบุคคลทั้งหมดถือเป็นบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริษัท

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันซึ่งอาจมีขึ้นได้ต้องคำนึงถึงรายละเอียดของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบความสัมพันธ์ตามกฎหมาย

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.21 ผลประโยชน์พนักงาน

(ก) กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กลุ่มบริษัทได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ โดยใช้แผนการกำหนดอัตราการจ่ายสมทบ โดยที่สินทรัพย์ของกองทุนได้แยกออกจากสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัทและบริหารโดยผู้จัดการกองทุน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพดังกล่าวได้รับเงินเข้าสมทบกองทุนจากพนักงานและกลุ่มบริษัท

เงินจ่ายสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพของกลุ่มบริษัท บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เกี่ยวข้อง

(ข) ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ

ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ คือ ผลประโยชน์ที่พนักงานจะได้รับตามกฎหมายแรงงานไทยเมื่อเกษียณอายุ ซึ่งขึ้นอยู่กับอายุและจำนวนปีที่ทำงาน

หนี้สินผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุจะถูกรับรู้ในงบดุลรวมและงบดุลของบริษัทโดยคิดจากมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ณ วันที่ในงบดุล และต้นทุนบริการในอดีต ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุถูกคำนวณขึ้นทุกปีโดยผู้ชำนาญทางสถิติอิสระ โดยใช้วิธีคิดลดแต่หน่วยที่ประมาณการไว้ มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุคำนวณจากการคิดลดกระแสเงินสดที่เข้ามาในอนาคตโดยใช้อัตราดอกเบี้ยตามพันธบัตรรัฐบาลที่ใช้สกุลเงินเดียวกับสกุลเงินของภาระผูกพันและมีอายุการครบกำหนดชำระใกล้เคียงกับระยะเวลาที่ต้องจ่ายผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ กำไรขาดทุนทางสถิติที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์ และการเปลี่ยนสมมติฐานทางสถิติถูกบันทึกเข้างบกำไรขาดทุน

(ค) ค่าตอบแทนการเลิกจ้างก่อนกำหนด

ค่าตอบแทนการเลิกจ้างก่อนกำหนด คือ หนี้สินที่ต้องจ่ายเมื่อมีการสิ้นสุดการจ้างงานโดยกลุ่มบริษัทก่อนวันเกษียณอายุปกติ หรือเมื่อมีการเสนอให้มีการเลิกจ้างงานโดยให้พนักงานออกจากงานอย่างเต็มใจเพื่อแลกกับผลประโยชน์ กลุ่มบริษัทจะรับรู้ค่าตอบแทนการเลิกจ้างก่อนกำหนดเมื่อมีการผูกพันที่จะต้องสิ้นสุดการจ้างงานของพนักงานในปัจจุบันตามแผนที่วางไว้ หรือเมื่อมีการเสนอให้มีการเลิกจ้างงานโดยให้พนักงานออกจากงานอย่างเต็มใจ

2.22 ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทไม่รับรู้ภาษีเงินได้ค้างจ่ายและภาษีเงินได้ค้างรับที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจากผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างฐานภาษีของทรัพย์สินและหนี้สิน และมูลค่าตามงบการเงิน ผลต่างชั่วคราวเกิดจากค่าเสื่อมราคาของ อาคาร และอุปกรณ์ และยอดยกมาของผลขาดทุนทางภาษี

2.23 ข้อมูลจำแนกตามส่วนงาน

ส่วนงานธุรกิจที่ทำหน้าที่จัดหาผลิตภัณฑ์หรือให้บริการโดยมีความเสี่ยงและผลตอบแทนที่แตกต่างไปจากความเสี่ยงและผลตอบแทนของผลิตภัณฑ์หรือบริการของส่วนธุรกิจอื่น ส่วนงานภูมิศาสตร์ทำหน้าที่จัดหาผลิตภัณฑ์หรือให้บริการในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่เฉพาะเจาะจงซึ่งมีความเสี่ยงและผลตอบแทนที่แตกต่างไปจากความเสี่ยงและผลตอบแทนของการดำเนินงานในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจอื่น

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.24 เครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินของกลุ่มบริษัทที่แสดงในงบดุลประกอบด้วยเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินลงทุนระยะสั้น ลูกหนี้การค้า และเงินให้กู้แก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน หนี้สินทางการเงินของกลุ่มบริษัทที่แสดงอยู่ในงบดุลประกอบด้วยเงินเบิกเกินบัญชีธนาคารและเงินกู้ระยะสั้น เจ้าหนี้การค้า เงินกู้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกันและเงินกู้ระยะยาว นโยบายการบัญชีเฉพาะสำหรับรายการแต่ละรายการได้เปิดเผยแยกไว้ในแต่ละหัวข้อที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มบริษัทได้ใช้เครื่องมือทางการเงินเพื่อลดความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และราคาน้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องมือที่ใช้คือสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า สัญญา Foreign currency collar และสัญญา Target redemption swap ตามลำดับ ซึ่งไม่ได้มีการรับรู้ในงบการเงิน ณ วันที่ทำสัญญา

สัญญาป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยมีไว้เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย ผลต่างที่ได้รับตามสัญญาจะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุนเมื่อได้รับชำระ ส่วนค่าธรรมเนียมจะถูกตัดจ่ายโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญา

สัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเป็นการป้องกันความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนโดยกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนในอนาคตที่สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศจะได้รับหรือต้องจ่ายชำระ ถ้าไหมือขาดทุนจากสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าจะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเมื่อมีการจ่ายชำระ

สัญญา Foreign currency collar มีไว้เพื่อจำกัดความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนโดยกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนซึ่งต้องชำระสำหรับหนี้สินที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ ผลต่างที่ได้รับตามสัญญาจะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุนเมื่อได้รับชำระ

3 ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานตามประเภทส่วนงานทางธุรกิจ

บริษัทมีธุรกิจหลายประเภทซึ่งสามารถแยกเป็นส่วนงานทางธุรกิจต่าง ๆ ได้ดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม						
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551						
	ส่วนงาน เดินเรือ	ส่วนงาน ตัวแทนเรือ	ส่วนงาน บริการที่ เกี่ยวข้องกับ การเดินเรือ	ส่วนงานบริการ อุตสาหกรรม นอกชายฝั่งและ บริการเครื่อง สำรวจใต้น้ำใน ส่วนที่เกี่ยวกับ พาณิชย์นาวีและ วิศวกรรมโยธา	ส่วนงาน บริการขุดเจาะ และบริการ ที่เกี่ยวข้อง นอกชายฝั่ง	รายการตัดบัญชี	รวม
	บาท	บาท	บาท	บาท	บาท	บาท	บาท
รายได้จากการให้บริการ							
รวมรายได้ตามส่วนงาน	36,411,728,711	241,800,093	753,426,805	3,927,191,267	1,358,251,499	(8,299,013,298)	34,393,385,077
รายได้ที่โอนระหว่างส่วนงาน	(7,958,121,197)	(118,355,775)	(222,536,326)	-	-	8,299,013,298	-
รายได้จากลูกค้าทั่วไป	28,453,607,514	123,444,318	530,890,479	3,927,191,267	1,358,251,499	-	34,393,385,077
กำไรจากการดำเนินงาน	8,833,317,615	(23,075,837)	76,365,581	1,023,018,467	(102,403,121)	-	9,807,222,705
ต้นทุนที่ไม่สามารถปันส่วนได้ - สุทธิ							(113,669,510)
ดอกเบี้ยรับ							204,707,576
ส่วนแบ่งกำไรของบริษัทร่วม							74,213,197
และกิจการร่วมค้า							(535,682,398)
ดอกเบี้ยจ่าย							(415,037,952)
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย							(245,313,648)
ภาษีเงินได้							
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่							8,776,439,970
ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์ และสินทรัพย์							
ไม่มีตัวตน ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551	13,094,358,528	6,642,222	439,394,072	2,762,351,127	4,192,648,237	-	20,495,394,186
สินทรัพย์ที่เป็นส่วนไม่ได้							593,816,371
รวม							21,089,210,557
สินทรัพย์รวม ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551							42,143,111,027

3 ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานตามประเภทส่วนงานทางธุรกิจ (ต่อ)

บริษัทมีธุรกิจหลายประเภทซึ่งสามารถแยกเป็นส่วนงานทางธุรกิจต่าง ๆ ได้ดังต่อไปนี้ (ต่อ)

	งบการเงินรวม						
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 (ปรับปรุงใหม่)						
	ส่วนงาน เดินเรือ	ส่วนงาน ตัวแทนเรือ	ส่วนงานบริการที่ เกี่ยวข้องกับ การเดินเรือ	ส่วนงาน บริการ อุตสาหกรรม นอกชายฝั่ง และบริการ เครื่องสำรวจ ใต้น้ำในส่วนที่ เกี่ยวกับ พาณิชย์นาวี และวิศวกรรม โยธา	ส่วนงาน บริการชุดเจาะ และบริการ ที่เกี่ยวข้อง นอกชายฝั่ง	รายการตัดบัญชี	รวม
	บาท	บาท	บาท	บาท	บาท	บาท	บาท
รายได้จากการให้บริการ							
รวมรายได้ตามส่วนงาน	18,473,069,261	153,129,171	512,534,432	2,867,436,971	1,172,537,260	(2,822,645,680)	20,356,061,415
รายได้ที่โอนระหว่างส่วนงาน	(2,607,778,377)	(46,104,676)	(168,762,627)	-	-	2,822,645,680	-
รายได้จากลูกค้าทั่วไป	15,865,290,884	107,024,495	343,771,805	2,867,436,971	1,172,537,260	-	20,356,061,415
กำไรจากการดำเนินงาน	4,902,799,762	6,479,244	176,053,637	622,798,033	152,232,002	-	5,860,362,678
ต้นทุนที่ไม่สามารถปันส่วนได้ - สุทธิ							(79,426,077)
ดอกเบี้ยรับ							71,900,934
ส่วนแบ่งกำไรของบริษัทร่วม และกิจการร่วมค้า							9,389,378
ดอกเบี้ยจ่าย							(665,466,843)
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย							(147,696,290)
ภาษีเงินได้							(87,116,716)
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่							4,961,947,064
ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์ และสินทรัพย์ ไม่มีตัวตน ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550	13,829,307,796	10,186,526	444,160,017	2,109,576,693	1,795,162,311	-	18,188,393,343
สินทรัพย์ที่ปันส่วนไม่ได้							547,282,217
รวม							18,735,675,560
สินทรัพย์รวม ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550							28,143,963,088

4 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
เงินสดในมือ	3,430,786	1,801,512	50,000	50,000
เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถาม	11,524,367,838	3,743,359,215	5,829,469,739	751,617,050
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	11,527,798,624	3,745,160,727	5,829,519,739	751,667,050

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถามมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.3 ถึง 4.7 ต่อปี (พ.ศ. 2550 : ร้อยละ 0.5 ถึง 4.85 ต่อปี)

5 เงินลงทุนระยะสั้น

เงินลงทุนระยะสั้น ณ วันที่ 30 กันยายน ประกอบด้วยรายการต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
หุ้นสามัญบริษัทจดทะเบียน	198,285,219	84,050,046	198,285,219	84,050,046
ตราสารหนี้	285,000,000	195,000,000	100,000,000	50,000,000
เงินลงทุนอื่น	17,359,416	-	17,359,416	-
	500,644,635	279,050,046	315,644,635	134,050,046
บวก การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรม	(37,882,086)	21,544,954	(37,882,086)	21,544,954
เงินลงทุนระยะสั้น	462,762,549	300,595,000	277,762,549	155,595,000

6 ลูกหนี้การค้า - สุทธิ

ลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 30 กันยายน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
ลูกหนี้การค้า	2,227,383,685	1,406,861,441	-	-
รายได้ค้างรับ	857,312,481	785,085,254	-	-
	3,084,696,166	2,191,946,695	-	-
หัก สำรองเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(26,190,533)	(22,400,956)	-	-
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	3,058,505,633	2,169,545,739	-	-

6 ลูกหนี้การค้า - สุทธิ (ต่อ)

ลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 30 กันยายน สามารถวิเคราะห์ตามอายุหนี้ที่ค้างชำระได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
ไม่เกินกำหนด	1,636,552,970	995,747,484	-	-
เกินกำหนดต่ำกว่า 3 เดือน	489,469,418	318,118,310	-	-
เกินกำหนด 3 - 6 เดือน	30,134,453	13,870,316	-	-
เกินกำหนด 6 - 12 เดือน	19,722,143	61,909,023	-	-
เกินกำหนดเกินกว่า 12 เดือน	51,504,701	17,216,308	-	-
รวม	2,227,383,685	1,406,861,441	-	-
หัก สำรองเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(26,190,533)	(22,400,956)	-	-
	2,201,193,152	1,384,460,485	-	-

บริษัทตั้งสำรองค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญไว้เต็มจำนวนสำหรับลูกหนี้การค้าที่พิจารณาว่าไม่สามารถเก็บเงินได้

7 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น - สุทธิ

สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 30 กันยายน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
ค่าสินไหมประกันภัย	270,696,149	394,189,512	-	-
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอรับคืน	124,696,457	101,170,850	6,786,009	5,275,496
เงินทดรองจ่ายแก่พนักงาน	56,282,628	53,788,690	159,099	-
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับค่าใช้จ่าย ในการดำเนินธุรกิจ	458,757,597	100,352,186	-	16,930
ดอกเบี้ยค้างรับ	23,292,935	47,348	13,274,800	37,106
ภาษีมูลค่าเพิ่มที่ยังไม่ได้รับใบกำกับภาษี	10,723,255	43,032,061	52,243	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	181,459,217	180,460,410	3,467,464	15,631,984
	1,125,908,238	873,041,057	23,739,615	20,961,516
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า	(61,733,393)	(81,432,730)	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น - สุทธิ	1,064,174,845	791,608,327	23,739,615	20,961,516

8 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

การเคลื่อนไหวของเงินลงทุนในบริษัทย่อยในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
ยอดคงเหลือต้นปี - ตามที่รายงานไว้เดิม	17,055,002,735	16,995,527,196
การปรับงบการเงินย้อนหลัง (หมายเหตุ 2.3)	(7,002,421,458)	(9,090,686,189)
ยอดคงเหลือต้นปี - ปรับปรุงใหม่	10,052,581,277	7,904,841,007
การลงทุนเพิ่มขึ้น	1,444,073,973	2,147,740,270
ยอดคงเหลือสิ้นปี	11,496,655,250	10,052,581,277

การลงทุนเพิ่มสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 มีดังต่อไปนี้

บริษัท

เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม พ.ศ. 2550 บริษัท ไทรีเซน ชิปปิง สิงคโปร์ พีทีอี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ถือหุ้นทั้งหมดโดยบริษัทได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 53.6 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ 1,218.02 ล้านบาท เป็นจำนวนเงิน 58.9 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ 1,341.36 ล้านบาท ในการออกหุ้นดังกล่าว บริษัทลงทุนเพิ่มจำนวน 123.34 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2551 บริษัทได้ซื้อหุ้นออกใหม่ของ PT Perusahaan Pelayaran Equinox ("Equinox") ซึ่งจดทะเบียนในประเทศอินโดนีเซียจำนวน 12,010 หุ้น โดยมีมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1,000,000 รูเปีย โดยซื้อในราคาหุ้นละ 2,727,560 รูเปีย รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 32,758 ล้านรูเปีย หรือ 112.23 ล้านบาท การลงทุนดังกล่าวทำให้บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 49 ของทุนที่ชำระแล้วของ Equinox

เมื่อวันที่ 10 เมษายน พ.ศ. 2551 บริษัท ไทรีเซน ชิปปิง สิงคโปร์ พีทีอี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัท ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 58.9 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ 1,341.36 ล้านบาท เป็นจำนวนเงิน 111.3 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ 2,549.87 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญใหม่จำนวน 52.4 ล้านหุ้น ซึ่งมีมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 ดอลลาร์สิงคโปร์ บริษัทได้ลงทุนเป็นจำนวนเงิน 1,208.50 ล้านบาทในการซื้อหุ้นดังกล่าว

กลุ่มบริษัทย่อย

เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2550 บริษัท ทอร์ เฟรนด์ชิพ ชิปปิง พีทีอี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ถือหุ้นทั้งหมดโดยบริษัท ไทรีเซน ชิปปิง สิงคโปร์ พีทีอี จำกัด ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 5 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ 116.87 ล้านบาท เป็นจำนวนเงิน 10.3 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ 240.20 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม พ.ศ. 2551 บริษัท ไทรีเซน ชิปปิง สิงคโปร์ พีทีอี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัท ได้ซื้อหุ้นสามัญของ บริษัท เมอร์เมด มาร์ไทม์ จำกัด (มหาชน) ("MMPLC") จำนวน 10 ล้านหุ้น ซึ่งมีมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ในราคาหุ้นละ 1 ดอลลาร์สิงคโปร์ รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 10 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ หรือ 240.28 ล้านบาท การลงทุนเพิ่มดังกล่าวมีผลทำให้บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 55.29 เป็นร้อยละ 57.14 ของทุนที่ชำระแล้ว (ทั้งทางตรงและทางอ้อม) บริษัทมีค่าความนิยมเพิ่มขึ้นจากการเพิ่มสัดส่วนดังกล่าวใน MMPLC จำนวน 72.4 ล้านบาท

8 เงินลงทุนในบริษัทย่อย (ต่อ)

การลงทุนเพิ่มสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 มีดังต่อไปนี้ (ต่อ)

กลุ่มบริษัทย่อย (ต่อ)

รายละเอียดของมูลค่าสินทรัพย์สุทธิ (ร้อยละ 1.85) และค่าความนิยม มีดังต่อไปนี้

	บาท
มูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิ	167,878,401
ค่าความนิยม (หมายเหตุ 11)	72,397,591
สิ่งตอบแทนทั้งหมดที่ใช้ในการซื้อ	240,275,992

เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2550 บริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ MMPLC ได้ทำสัญญาร่วมกับ Kencana Petroleum Ventures Sdn. Bhd. ซึ่งตั้งอยู่ในประเทศมาเลเซีย เพื่อร่วมกันจัดตั้งบริษัทใหม่ชื่อ Mermaid Kencana Rig 1 Pte. Ltd. ในประเทศสิงคโปร์โดยมีทุนจดทะเบียน 100 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่ง Kencana Petroleum Ventures Sdn. Bhd. ถือหุ้นในอัตราร้อยละ 25 และบริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด ถือหุ้นในอัตราร้อยละ 75 บริษัทใหม่ดังกล่าวจัดตั้งภายใต้กฎหมายแห่งประเทศสิงคโปร์ เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ. 2550

เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2550 MMPLC ได้จ่ายเงินเพื่อซื้อหุ้นสามัญของบริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด เป็นจำนวนเงิน 513.7 ล้านบาท (หรือ 15.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) โดยมีวัตถุประสงค์ให้บริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด นำเงินไปลงทุนต่อใน Mermaid Kencana Rig 1 Pte. Ltd. และในวันเดียวกัน Mermaid Kencana Rig 1 Pte. Ltd. เพิ่มทุนเรียกชำระเป็นจำนวน 20.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งบริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด และ Kencana Petroleum Ventures Sdn. Bhd. ได้จ่ายชำระเงินตามสัดส่วนของการถือหุ้นเป็นจำนวน 15.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 5.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ

เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2550 บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเชส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยอีกแห่งหนึ่งของ MMPLC ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 550 ล้านบาท เป็นจำนวน 2,003 ล้านบาท โดยออกหุ้นสามัญใหม่จำนวน 145.3 ล้านหุ้น ซึ่งมีมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท MMPLC ได้ชำระค่าหุ้นเป็นจำนวนเงิน 1,453 ล้านบาท เพื่อซื้อหุ้นสามัญที่ออกใหม่ดังกล่าว

เมื่อวันที่ 4 มีนาคม พ.ศ. 2551 บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเชส จำกัด ลงทุนในหุ้นสามัญของ Seascope Surveys Pte. Ltd. จำนวน 80 หุ้น ซึ่งมีมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์ ด้วยราคาที่ยจ่ายชำระหุ้นละ 124,928 เหรียญสิงคโปร์เป็นจำนวนเงินรวม 9.99 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ หรือเทียบเท่า 224.1 ล้านบาท จำนวนหุ้นทั้งหมดที่ลงทุนคิดเป็นร้อยละ 80 ของทุนเรือนหุ้นทั้งหมดของ Seascope Surveys Pte. Ltd.

รายละเอียดของสินทรัพย์สุทธิและค่าความนิยม มีดังต่อไปนี้

	บาท
มูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิ	43,174,950
ค่าความนิยม (หมายเหตุ 11)	180,898,495
สิ่งตอบแทนทั้งหมดที่ใช้ในการซื้อ	224,073,445

8 เงินลงทุนในบริษัทย่อย (ต่อ)

การลงทุนเพิ่มสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 มีดังต่อไปนี้ (ต่อ)

กลุ่มบริษัทย่อย (ต่อ)

เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2551 บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิส จำกัด ได้ซื้อหุ้นสามัญของ บริษัท ซีสเคป เซอร์เวย์ส (ไทยแลนด์) จำกัด เป็นจำนวน 2,119,995 หุ้น ซึ่งมีมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ในราคาหุ้นละ 10 บาท ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 บริษัท ซีสเคป เซอร์เวย์ส (ไทยแลนด์) จำกัด ได้รับชำระเงินค่าหุ้นล่วงหน้าจากบริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิส จำกัด เป็นจำนวนเงินทั้งหมด 6 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ. 2551 บริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด ได้จัดตั้งบริษัทใหม่ชื่อ Mermaid Kencana Rig 2 Pte. Ltd. ซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ โดยมีทุนจดทะเบียน 100 ดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งอยู่ภายใต้สัญญาข้อตกลงระหว่างบริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด และ Kencana Petroleum Ventures Sdn. Bhd. ที่ตั้งอยู่ในประเทศมาเลเซีย โดยบริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด ถือหุ้นในอัตราร้อยละ 75 และ Kencana Petroleum Ventures Sdn. Bhd. ถือหุ้นในอัตราร้อยละ 25

เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2551 MMPLC ได้ลงทุนเพิ่มในบริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด เป็นจำนวนเงิน 326 ล้านบาท (หรือ 8.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) โดยมีวัตถุประสงค์ให้บริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด ลงทุนเพิ่มใน Mermaid Kencana Rig 1 Pte. Ltd. และในวันเดียวกัน Mermaid Kencana Rig 1 Pte. Ltd. ได้เพิ่มทุนเรียกชำระเป็นจำนวน 11.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยได้รับเงินเป็นจำนวน 8.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ 2.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จากบริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด และ Kencana Petroleum Ventures Sdn. Bhd. ตามลำดับ ตามสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 บริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด ได้รับเงินค่าหุ้นล่วงหน้าจาก MMPLC เป็นจำนวนเงิน 115.8 ล้านบาท (หรือ 3.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) เพื่อลงทุนเพิ่มใน Mermaid Kencana Rig 1 Pte. Ltd. และ Mermaid Kencana Rig 1 Pte. Ltd. ได้รับเงินค่าหุ้นล่วงหน้าจากบริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด และ Kencana Petroleum Ventures Sdn. Bhd. ตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวน 3.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ 1.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ตามลำดับ

การรับคืนเงินลงทุนจากบริษัทย่อย

เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ. 2550 บริษัท เจริญ ไทย ออฟชอร์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยแห่งหนึ่งของ MMPLC ได้จดทะเบียนเลิกบริษัทกับกระทรวงพาณิชย์ และในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2550 MMPLC ได้รับเงินคืนในส่วนของเงินทุนจากบริษัทดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 94 ล้านบาท ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 บริษัทย่อยดังกล่าวอยู่ระหว่างการชำระบัญชี

การชำระบัญชีของบริษัทย่อย

ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2551 บริษัทย่อยสามแห่งของบริษัทได้จดทะเบียนเลิกบริษัทกับกระทรวงพาณิชย์ ดังนี้

บริษัทย่อย	วันที่จดทะเบียน
• บริษัท เฮวาเคิลส์ ชิปปิ้ง จำกัด	1 กันยายน พ.ศ. 2551
• บริษัท เฮอร์อน ชิปปิ้ง จำกัด	1 กันยายน พ.ศ. 2551
• บริษัท ชิดลมขนส่งและบริการ จำกัด	17 กันยายน พ.ศ. 2551

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 บริษัทย่อยดังกล่าวอยู่ระหว่างการชำระบัญชี

8 เงินลงทุนในบริษัทย่อย (ต่อ)

หนี้สินสุทธิในบริษัทย่อย

รายการเคลื่อนไหวของหนี้สินสุทธิในบริษัทย่อยในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินเฉพาะบริษัท บาท
ยอดคงเหลือต้นปี - ตามที่รายงานไว้เดิม	(17,804,104)
การปรับปรุงการเงินย้อนหลัง (หมายเหตุ 2.3)	17,804,104
ยอดคงเหลือต้นปี - ปรับปรุงใหม่ และยอดคงเหลือสิ้นงวด	-

บริษัท เมอร์เมต มารีไทม์ จำกัด (มหาชน) ("MMPLC")

เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ. 2550 MMPLC ได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ออกใหม่จำนวน 158 ล้านหุ้นให้แก่นักลงทุนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในราคาเสนอขายหุ้นละ 1.56 ดอลลาร์สิงคโปร์ รวมเป็นเงินทั้งสิ้นจำนวน 246.5 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ. 2550 หุ้นสามัญที่ออกใหม่ดังกล่าวของ MMPLC ได้จดทะเบียนซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและ MMPLC ได้จดทะเบียนเพิ่มทุนดังกล่าวกับกระทรวงพาณิชย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2550 และวันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ. 2550 สำหรับหุ้นจำนวน 140 ล้านหุ้นและ 18 ล้านหุ้น ตามลำดับ โดยมีมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท โดยยังมีหุ้นที่เหลือจำนวน 133,332,053 หุ้นที่ยังไม่ได้ออก บริษัทไม่ได้ลงทุนเพิ่มในการเพิ่มทุนของ MMPLC ดังนั้นส่วนได้เสียของบริษัทใน MMPLC ได้ลดลงจากร้อยละ 78.09 เป็นร้อยละ 55.29 ซึ่งมีผลให้บริษัทขาดทุนจากการลดสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวน 288,592,814 บาท ในการรวมงบการเงินของ MMPLC ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญจากการนำหุ้นสามัญของ MMPLC ออกจำหน่ายตามราคาซื้อขายวันแรกจำนวน 2,899,649,905 บาท ได้ถูกรับรู้ในงบการเงินรวม จำนวนสุทธิของผลขาดทุนจากการลดสัดส่วนการถือหุ้นกับส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญในบริษัทย่อยจำนวน 2,611,057,091 บาท ได้แสดงเป็น "ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญในบริษัทย่อย" ภายใต้ส่วนของผู้ถือหุ้น

8 เงินลงทุนในบริษัทย่อย (ต่อ)

เงินลงทุนในบริษัทย่อย ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2550 ประกอบด้วยเงินลงทุนในบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

บริษัทย่อย	ประเภทกิจการ	ประเทศที่ จดทะเบียน	อัตราร้อยละของหุ้นที่ถือ	
			30 กันยายน พ.ศ. 2551	30 กันยายน พ.ศ. 2550
กลุ่มธุรกิจเดินเรือ				
- บริษัท ไทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด	รับจัดการเรือเดิน ทะเล	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ ออร์คิด ชิปปิ้ง จำกัด	ขนส่งสินค้าระหว่าง ประเทศทางทะเล	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ เมอร์คิวรี่ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ มาร์เนอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ เมอร์แซนท์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ นาวิกเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ กัปตัน ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท เฮอร์มิส ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ โพลีต ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ มาสเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ คอมมานเดอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ ทราเวลโปรดักเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ เนรัล ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท เฮราเคิลส์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท เฮรอน ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ เนคตาร์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท เฮอร์เมลิน ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ จัสมิน ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ แชมเปียน ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์สตาร์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์สกีปเปอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์เซลเลอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ชัน ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์สกาย ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์สปิริต ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ซี ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ไทรีเซน ชาร์เตอร์ริง (เอชเค) จำกัด	"	ฮ่องกง	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ โลดส์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ เทรดเดอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ แทรวลเลอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ เวนเจอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ ไทรอัมพ์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ การ์เดียน ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ คอนฟิเดนท์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ นอดิก้า ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ เนปจูน ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ เน็กซ์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ ทริบิวท์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ จูนิเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9

8 เงินลงทุนในบริษัทย่อย (ต่อ)

บริษัทย่อย	ประเภทกิจการ	ประเทศที่จดทะเบียน	อัตราร้อยละของหุ้นที่ถือ	
			30 กันยายน พ.ศ. 2551	30 กันยายน พ.ศ. 2550
<u>กลุ่มธุรกิจเดินเรือ (ต่อ)</u>				
- บริษัท ทอร์ ออลายอันซ์ ชิปปิ้ง จำกัด	ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ นอดิอุส ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ วิน ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ เวฟ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ ไดนามิค ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ เอนเตอร์ไพรส์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ ฮาร์โมนี ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ อินทิกริตี้ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ ทวานลิต ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ เอนเคฟเวอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ทอร์ เอนเนอร์ยี ชิปปิ้ง จำกัด	"	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ไทรีเซน ชิปปิ้ง เยอธรมนี จีเอ็มบีเอช	"	ประเทศเยอรมนี	100.0	100.0
- บริษัท ไทรีเซน ชิปปิ้ง สิงคโปร์ (พีทีอี) จำกัด	"	ประเทศสิงคโปร์	100.0	100.0
<u>ซึ่งมีบริษัทย่อยดังนี้</u>				
- บริษัท ทอร์ เฟรนชิป ชิปปิ้ง (พีทีอี) จำกัด	"	ประเทศสิงคโปร์		
- บริษัท ทอร์ ฟอร์จูน ชิปปิ้ง (พีทีอี) จำกัด	"	ประเทศสิงคโปร์		
- บริษัท ทอร์ ฮอไรซัน ชิปปิ้ง (พีทีอี) จำกัด	"	ประเทศสิงคโปร์		
- PT Perusahaan Pelayaran Equinox	บริการขนส่งทางทะเล	ประเทศอินโดนีเซีย	49.0	-
<u>ซึ่งมีบริษัทร่วมดังนี้</u>				
- PT Usaha Putra Bersama	ขนส่งทางบก	ประเทศอินโดนีเซีย		
<u>กลุ่มธุรกิจตัวแทนเรือ</u>				
- บริษัท ไอเอสเอส ไทรีเซน เอเยนตีสส์ จำกัด	ตัวแทนเรือ	ประเทศไทย	99.9	99.9
<u>กลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ</u>				
- บริษัท ซิดลม ขนส่งและบริการ จำกัด	ขนถ่ายสินค้า	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด	นายหน้าเช่าเหมาเรือ	ประเทศไทย	51.0	51.0
<u>ซึ่งมีบริษัทย่อยดังนี้</u>				
- พีที เฟิร์นเลย์ อินโดนีเซีย	"	ประเทศอินโดนีเซีย		
- บริษัท เฟิร์นเลย์ ชิปปิงคกิ้ง โปรเวท จำกัด	"	ประเทศอินเดีย		
- บริษัท ไทรีเซน ซาเคอร์ริง (พีทีอี) จำกัด	"	ประเทศสิงคโปร์	100.0	100.0
- บริษัท ไทย ทีแอนด์ไอ เซอร์วิสเซล	บริการรับเรื่องเรียกร้องค่าเสียหายจากการขนส่งสินค้า	ประเทศไทย	90.0	90.0
- บริษัท ที.เอส.ซี มาร์ไทม์ จำกัด	บริการซ่อมแซมและบำรุงรักษาอุปกรณ์และอะไหล่เรือเดินทะเล	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ซิดลม มาร์ีน เซอร์วิสเซล แอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด	จัดหาอุปกรณ์สำหรับจัดวางสินค้าในเรือ	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท เอเชีย โค้ดดิ้ง เซอร์วิสเซล จำกัด	เดินทะเล	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท จีเอซี ไทรีเซน โลจิสติกส์ จำกัด	บริการทาสีเรือ	ประเทศไทย	99.9	99.9
- บริษัท ที.เอส.ซี ไทรีเซน โลจิสติกส์ จำกัด	คลังเก็บสินค้า	ประเทศไทย	51.0	51.0
- ไทรีเซน ชิปปิ้ง เอฟ แอนด์ อี	ตัวแทนเรือ	สหรัฐอเมริกา อิตาลี	100.0	100.0
<u>ซึ่งมีบริษัทร่วมดังนี้</u>				
- ชาร์จา พอร์ต เซอร์วิสเซล	บริหารท่าเรือเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้า	สหรัฐอเมริกา อิตาลี		

8 เงินลงทุนในบริษัทย่อย (ต่อ)

บริษัทย่อย	ประเภทกิจการ	ประเทศที่ จดทะเบียน	อัตราร้อยละของหุ้นที่ถือ	
			30 กันยายน พ.ศ. 2551	30 กันยายน พ.ศ. 2550
<u>กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง</u> - บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด (มหาชน)	ซ่อมบำรุงและดูแลอุปกรณ์เรือ	ประเทศไทย	57.1	78.1
<u>ซึ่งมีบริษัทย่อยดังนี้</u> - บริษัท เคเรียม ไทย ออฟชอร์ จำกัด	ขนส่งสินค้าและบริการเรือที่ปัก และอาหาร	ประเทศไทย		
- บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเชส จำกัด	ให้บริการอุตสาหกรรมนอกชายฝั่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีและวิศวกรรมโยธา	ประเทศไทย		
<u>ซึ่งมีบริษัทย่อยดังนี้</u> - บริษัท ซีสเคป เซอร์เวย์ส (ไทยแลนด์) จำกัด	ให้บริการทดสอบและตรวจสอบสภาพสิ่งแวดล้อมในอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและโรงแยกก๊าซ	ประเทศไทย		
- Seascope Surveys Pte. Ltd.	"	ประเทศสิงคโปร์		
<u>ซึ่งมีบริษัทย่อยดังนี้</u> - PT Seascope Surveys Indonesia	"	ประเทศอินโดนีเซีย		
- Seascope Inspection Services Pte. Ltd.	"	ประเทศสิงคโปร์		
<u>และมีบริษัทร่วมดังนี้</u> - Worldclass Inspiration Sdn. Bhd.	"	ประเทศมาเลเซีย		
- บริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ จำกัด	ให้บริการและสนับสนุนงานสำรวจและขุดเจาะแท่งอุตสาหกรรมปิโตรเคมีนอกชายฝั่งทะเล	ประเทศไทย		
<u>ซึ่งมีบริษัทย่อยดังนี้</u> - บริษัท เอ็ม ทีอาร์-1 จำกัด	ให้บริการขุดเจาะแท่งธุรกิจปิโตรเคมี	ประเทศไทย		
- บริษัท เอ็ม ทีอาร์-2 จำกัด	"	ประเทศไทย		
- บริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ (มาเลเซีย) จำกัด	"	ประเทศมาเลเซีย		
- บริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด	ให้บริการและสนับสนุนงานสำรวจและขุดเจาะแท่งอุตสาหกรรมปิโตรเคมีนอกชายฝั่งทะเล	ประเทศสิงคโปร์		
<u>ซึ่งมีบริษัทย่อยดังนี้</u> - บริษัท เอ็มทีอาร์-1 (สิงคโปร์) จำกัด	ให้บริการขุดเจาะแท่งธุรกิจปิโตรเคมี	ประเทศสิงคโปร์		
- บริษัท เอ็มทีอาร์-2 (สิงคโปร์) จำกัด	"	ประเทศสิงคโปร์		
- Mermaid Kencana Rig 1 Pte. Ltd.	"	ประเทศสิงคโปร์		
- Mermaid Kencana Rig 2 Pte. Ltd.	"	ประเทศสิงคโปร์		
<u>ซึ่งมีบริษัทร่วมดังนี้</u> - Kencana Mermaid Drilling Sdn. Bhd.	"	ประเทศมาเลเซีย		
- บริษัท เมอร์เมด เทอร์นิ่ง แอนด์ เทคโนโลยี เซอร์วิสเชส จำกัด	ให้บริการหลักสูตรวิศวกรรมได้นำ และการตรวจสอบ	ประเทศไทย		

9 เงินลงทุนในบริษัทร่วม

รายการเคลื่อนไหวของเงินลงทุนในบริษัทร่วมในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
ยอดคงเหลือต้นปี - ตามที่ได้รายงานไว้เดิม	57,924,828	60,827,300	28,736,869	30,336,675
การปรับปรุงการเงินย้อนหลัง (หมายเหตุ 2.3)	-	-	(17,523,869)	(19,123,675)
ยอดคงเหลือต้นปี - ปรับปรุงใหม่	57,924,828	60,827,300	11,213,000	11,213,000
ลงทุนเพิ่มขึ้น	373,544,643	6,471,347	-	-
ส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)ในบริษัทร่วม	59,578,212	(1,599,806)	-	-
เงินปันผลรับ	(9,459,765)	(7,774,013)	-	-
ยอดคงเหลือสิ้นปี	481,587,918	57,924,828	11,213,000	11,213,000

การลงทุนเพิ่มสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 มีดังต่อไปนี้

บริษัทย่อย

เมื่อวันที่ 26 กันยายน พ.ศ. 2550 บริษัท เมอร์เมด ดริลลิงส์ (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยแห่งหนึ่งของ MMPLC ได้ซื้อหุ้นสามัญของ Kencana Mermaid Drilling Sdn. Bhd. จำนวน 1 หุ้น ซึ่งมีมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 ริงกิตมาเลเซีย ในราคาหุ้นละ 1 ริงกิตมาเลเซีย และเมื่อวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ. 2550 บริษัท เมอร์เมด ดริลลิงส์ (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด ได้ซื้อหุ้นสามัญของ Kencana Mermaid Drilling Sdn. Bhd. เพิ่มจำนวน 39,999 หุ้น ซึ่งมีมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 ริงกิตมาเลเซีย ในราคาหุ้นละ 1 ริงกิตมาเลเซีย รวมเป็นเงิน 39,999 ริงกิตมาเลเซีย หรือเท่ากับ 377,906 บาท การลงทุนดังกล่าวคิดเป็นร้อยละ 40 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของ Kencana Mermaid Drilling Sdn. Bhd.

เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2550 บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิส เซส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยแห่งหนึ่งของ MMPLC ได้ซื้อหุ้นสามัญของ Worldclass Inspiration Sdn. Bhd. จำนวน 8,162,963 หุ้น ซึ่งมีมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 ริงกิตมาเลเซีย ในราคาหุ้นละ 4.1 ริงกิตมาเลเซีย เป็นจำนวนเงินรวม 33.5 ล้านริงกิตมาเลเซีย ซึ่งบริษัทย่อยดังกล่าวได้จ่ายชำระค่าหุ้นทั้งหมดแล้วเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 337.4 ล้านบาท โดยจำนวนหุ้นที่ซื้อดังกล่าวคิดเป็นร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นที่ออกและชำระแล้วของ Worldclass Inspiration Sdn. Bhd. เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551 บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิส เซส จำกัด ได้ซื้อหุ้นสามัญที่ออกใหม่เพิ่มอีก 884,444 หุ้นในราคาหุ้นละ 4.1 ริงกิตมาเลเซีย รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 3.5 ล้านริงกิตมาเลเซีย หรือ 35.4 ล้านบาท หุ้นดังกล่าวมีมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 ริงกิตมาเลเซีย

รายละเอียดของการซื้อมีดังนี้

	บาท
เงินสดที่จ่ายซื้อทั้งหมด	337,372,422
มูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ	(104,091,901)
มูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน	(68,715,376)
ค่าความนิยม	164,565,145

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนจำนวน 68.7 ล้านบาทแสดงถึงการปรับมูลค่าของเรือ Allied Commander และเรือ Allied Centurion โดยพิจารณาจากราคาตลาดของเรือที่มีลักษณะเดียวกัน สินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวจะถูกตัดจำหน่ายเป็นระยะเวลา 11 ปี และ 12 ปี ตามลำดับ สินทรัพย์ไม่มีตัวตนจำนวน 164.5 ล้านบาท เป็นค่าความนิยมที่ไม่สามารถระบุได้และจะไม่ตัดจำหน่ายแต่จะทดสอบการด้อยค่าแทนเป็นประจำปีหรือทดสอบอีกครั้งหากมีเหตุการณ์ที่เป็นข้อบ่งชี้การด้อยค่า

9 เงินลงทุนในบริษัทร่วม (ต่อ)

เงินลงทุนในบริษัทร่วม ณ วันที่ 30 กันยายน ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ประกอบด้วยเงินลงทุนในบริษัทร่วม ดังต่อไปนี้

บริษัทย่อย	ประเภทกิจการ	ประเทศที่จดทะเบียน	อัตราร้อยละของหุ้นที่ถือ	
			30 กันยายน พ.ศ. 2551	30 กันยายน พ.ศ. 2550
งบการเงินเฉพาะบริษัท				
<u>กลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ</u>				
- บริษัท กัลฟ เอเจนซี คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด	ตัวแทนเรือ	ประเทศไทย	51.0	51.0
งบการเงินรวม				
<u>กลุ่มธุรกิจเดินเรือ</u>				
- PT Usaha Putra Bersama (ถือหุ้นโดย PT Perusahaan Pelayaran Equinox)	ขนส่งทางบก	ประเทศอินโดนีเซีย	25.6	-
<u>กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง</u>				
- Worldclass Inspiration Sdn. Bhd. (ถือหุ้นโดยบริษัท เมอร์เมด ออฟฟ شور เซอร์วิส เซส จำกัด)	จัดการงานบริการ นอกชายฝั่ง	ประเทศมาเลเซีย	25.0	-
- Kencana Mermaid Drilling Sdn. Bhd. (ถือหุ้นโดยบริษัท เมอร์เมด ดริลลิงค์ (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด)	บริการขุดเจาะแก๊สธุรกิจ ปิโตรเคมี	ประเทศมาเลเซีย	40.0	-
<u>กลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ</u>				
- Sharjah Ports Services LLC (ถือหุ้นโดยบริษัท ไทรีเซน ชิปปิง เอฟ แชด อี)	บริหารท่าเรือเกี่ยวกับการขน ถ่ายสินค้า	ประเทศ สหรัฐอาหรับเอมิเรต	49.0	49.0

ชื่อบริษัท	พ.ศ. 2551					
	สินทรัพย์ พันบาท	หนี้สิน พันบาท	รายได้ พันบาท	กำไร(ขาดทุน) พันบาท	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น	ส่วนแบ่ง กำไร(ขาดทุน) พันบาท
บริษัท กัลฟ เอเจนซี คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด	275,990	234,079	1,011,876	6,000	51	3,060
Worldclass Inspiration Sdn. Bhd.	1,814,703	1,197,496	14,755	(11,171)	25 (ทางข้าม)	(2,793)
Allied Marine & Equipment Sdn. Bhd.	2,039,854	1,413,798	741,739	176,499	22.5 (ทางข้าม)	39,712
						39,979
บวก การลงทุนทางข้ามส่วนน้อย						23,977
หัก ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตน						(4,378)
						59,578

ชื่อบริษัท	พ.ศ. 2550					
	สินทรัพย์ พันบาท	หนี้สิน พันบาท	รายได้ พันบาท	กำไร(ขาดทุน) พันบาท	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น	ส่วนแบ่ง กำไร(ขาดทุน) พันบาท
บริษัท กัลฟ เอเจนซี คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด	215,004	179,122	468,178	(3,137)	51	(1,600)
						(1,600)

10 เงินลงทุนในกิจการร่วมค้า

รายการเคลื่อนไหวในส่วนได้เสียในกิจการร่วมค้า ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
ราคาตามบัญชีต้นปี	23,776,924	18,283,048	23,776,924	18,283,048
การปรับงบการเงินย้อนหลัง (หมายเหตุ 2.3)	-	-	(15,005,814)	(8,885,337)
ราคาตามบัญชี - ปรับปรุงใหม่	23,776,924	18,283,048	8,771,110	9,397,711
ค่าตัดจำหน่ายค่าความนิยม	-	(626,601)	-	(626,601)
ส่วนแบ่งกำไรจากกิจการร่วมค้า	14,634,985	10,989,184	-	-
เงินปันผลรับจากกิจการร่วมค้า	(7,037,882)	(4,868,707)	-	-
ราคาตามบัญชีสิ้นปี	31,374,027	23,776,924	8,771,110	8,771,110

เงินลงทุนในกิจการร่วมค้าในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้รวมค่าความนิยม - สุทธิที่เกิดจากการลงทุนในกิจการร่วมค้า จำนวนเงิน 3,811,108 บาท (พ.ศ. 2550 : 3,811,108 บาท)

รายละเอียดเกี่ยวกับกิจการร่วมค้ามีดังต่อไปนี้

	อัตราร้อยละของหุ้นที่ถือ			
	ประเภทของธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	พ.ศ. 2551	พ.ศ. 2550
บริษัท ไทรีเซน (อินโดไชน่า) เอสเอ	ตัวแทนเรือและ บริการที่เกี่ยวข้องใน ประเทศเวียดนาม	ประเทศปานามา	50	50

10 เงินลงทุนในกิจการร่วมค้า (ต่อ)

กลุ่มบริษัทมีส่วนได้เสียร้อยละ 50 ในกิจการร่วมค้า ซึ่งเป็นตัวแทนเรือและให้บริการที่เกี่ยวข้องในประเทศเวียดนาม ส่วนได้เสียของกลุ่มบริษัทในสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายของกิจการร่วมค้า ซึ่งรวมอยู่ในงบดุลและงบกำไรขาดทุนมีจำนวนเงินดังนี้

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
สินทรัพย์หมุนเวียน	44,461	34,094
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	1,807	922
รวมสินทรัพย์	46,268	35,016
หนี้สินหมุนเวียน	21,747	18,149
หนี้สินไม่หมุนเวียน	-	-
รวมหนี้สิน	21,747	18,149
รายได้	44,362	55,961
กำไรสุทธิสำหรับปี	14,635	10,989

11 ค่าความนิยม

รายการเคลื่อนไหวของค่าความนิยมในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
ราคาตามบัญชีต้นปี	594,666,469	521,710,886
เพิ่มขึ้นในระหว่างปี (หมายเหตุ 8)	253,296,086	140,955,720
ค่าตัดจำหน่ายค่าความนิยม	-	(68,000,137)
ราคาตามบัญชีปลายปี	847,962,555	594,666,469

ค่าความนิยมเกิดจากการลงทุนซื้อหุ้นในบริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด (มหาชน) และ Seascope Surveys Pte. Ltd.

12 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ

	งบการเงินรวม								
	ที่ดิน บาท	อาคาร และโรงงาน บาท	ส่วนปรับปรุง อาคาร บาท	เรือเดินทะเล เรือส่นับสนุน เรือกลเดินทะเล และเรือขุดเจาะ บาท	เครื่องตกแต่ง ติดตั้งและ อุปกรณ์ เครื่องใช้ บาท	รถยนต์ บาท	เรือยนต์ บาท	งานระหว่าง ก่อสร้าง บาท	รวม บาท
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550									
ราคาทุน	245,554,637	642,058,903	106,017,125	20,437,452,528	1,001,235,130	96,178,057	6,610,889	2,221,334,701	24,756,441,970
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	-	(104,865,558)	(38,023,589)	(5,504,321,934)	(385,198,021)	(48,432,931)	(4,719,203)	-	(6,085,561,236)
ราคาตามบัญชีสิ้นปี - สุทธิ	245,554,637	537,193,345	67,993,536	14,933,130,594	616,037,109	47,745,126	1,891,686	2,221,334,701	18,670,880,734
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551									
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	245,554,637	537,193,345	67,993,536	14,933,130,594	616,037,109	47,745,126	1,891,686	2,221,334,701	18,670,880,734
ซื้อสินทรัพย์	4,835,000	19,667,502	2,800,621	7,458,143	680,638,844	23,074,851	319,699	3,766,864,192	4,505,658,852
เพิ่มขึ้นจากการลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	-	8,720,318	3,285,772	-	-	12,006,090
โอนสินทรัพย์เข้า(ออก)	-	-	-	636,403,219	343,770,140	-	-	(980,173,359)	-
จำหน่ายสินทรัพย์	(6,871,675)	(5,213,004)	(370,672)	(147,323,594)	(19,797,346)	(3,497,226)	(397,435)	-	(183,470,952)
ค่าเสื่อมราคา	-	(39,143,833)	(11,813,954)	(1,788,537,760)	(171,938,142)	(19,757,106)	(1,174,076)	-	(2,032,364,871)
ผลต่างจากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศ	-	(148,660)	23,553	(9,190,621)	332,279	36,376	-	(9,808,273)	(18,755,346)
ราคาตามบัญชีสิ้นปี - สุทธิ	243,517,962	512,355,350	58,633,084	13,631,939,981	1,457,763,202	50,887,793	639,874	4,998,217,261	20,953,954,507
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551									
ราคาทุน	243,517,962	653,791,276	109,528,649	20,849,109,154	1,983,545,994	109,602,098	5,598,727	4,998,217,261	28,952,911,121
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	-	(141,435,926)	(50,895,565)	(7,217,169,173)	(525,782,792)	(58,714,305)	(4,958,853)	-	(7,998,956,614)
ราคาตามบัญชีสิ้นปี - สุทธิ	243,517,962	512,355,350	58,633,084	13,631,939,981	1,457,763,202	50,887,793	639,874	4,998,217,261	20,953,954,507

ในระหว่างปี พ.ศ. 2551 กลุ่มบริษัท MMPLC ได้ทบทวนประมาณการอายุการใช้งานของอุปกรณ์ และผู้บริหารได้พิจารณาเปลี่ยนแปลงประมาณการอายุการใช้งานของเรือขุดเจาะจาก 5 ถึง 13 ปี เป็น 1 ถึง 20 ปี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีนี้จะรับรู้ผลกระทบตั้งแต่นี้ไปซึ่งมีผลให้ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี พ.ศ. 2551 ลดลง 58.4 ล้านบาท

12 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ (ต่อ)

	งบการเงินเฉพาะบริษัท						
	ที่ดิน บาท	อาคาร บาท	ส่วนปรับปรุง อาคาร บาท	เครื่องตกแต่ง ติดตั้งและ อุปกรณ์ เครื่องใช้ บาท	รถยนต์ บาท	สินทรัพย์ ระหว่าง การติดตั้ง บาท	รวม บาท
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550							
ราคาทุน	78,012,041	185,679,756	75,302,293	11,928,658	8,434,578	45,310,992	404,668,318
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	-	(71,194,716)	(30,357,829)	(6,844,207)	(6,567,567)	-	(114,964,319)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	78,012,041	114,485,040	44,944,464	5,084,451	1,867,011	45,310,992	289,703,999
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่							
30 กันยายน พ.ศ. 2551							
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	78,012,041	114,485,040	44,944,464	5,084,451	1,867,011	45,310,992	289,703,999
ซื้อสินทรัพย์	4,835,000	16,166,404	44,500	254,694	2,806,324	4,535,253	28,642,175
จำหน่ายสินทรัพย์	-	-	-	(4,930)	-	-	(4,930)
ค่าเสื่อมราคา	-	(9,283,988)	(6,812,508)	(2,375,952)	(1,605,444)	-	(20,077,892)
ราคาตามบัญชีสิ้นปี - สุทธิ	82,847,041	121,367,456	38,176,456	2,958,263	3,067,891	49,846,245	298,263,352
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551							
ราคาทุน	82,847,041	201,846,160	75,346,793	12,061,342	8,235,902	49,846,245	430,183,483
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	-	(80,478,704)	(37,170,337)	(9,103,079)	(5,168,011)	-	(131,920,131)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	82,847,041	121,367,456	38,176,456	2,958,263	3,067,891	49,846,245	298,263,352

12 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ (ต่อ)

ค่าเสื่อมราคาระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน แยกประเภทตามหน้าที่ได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
ค่าเสื่อมราคา				
- การดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล	1,226,523,602	1,285,050,990	-	-
- การบริการนอกชายฝั่ง	656,462,716	367,545,950	-	-
- การให้บริการและการบริหาร	149,378,553	119,786,134	20,077,892	18,556,516
	2,032,364,871	1,772,383,074	20,077,892	18,556,516

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 ที่ใช้ค้ำประกันวงเงินกู้ต่างๆ สรุปได้ดังนี้

เรือเดินทะเลจำนวน 2 ลำ (พ.ศ. 2550 : 34 ลำ) ได้ถูกจำนองไว้กับธนาคารหลายแห่งเพื่อค้ำประกันวงเงินกู้ต่างๆ โดยมีมูลค่าการจำนองทั้งหมด 396.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (พ.ศ. 2550 : 8,532.71 ล้านบาท และ 252.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

เรือสนับสนุน 1 ลำ เรือยนต์ Saturation diving system 1 เครื่อง และเรือขุดเจาะน้ำมัน 2 ลำ ได้ถูกจำนองไว้กับธนาคารหลายแห่งเพื่อค้ำประกันวงเงินกู้ต่าง ๆ โดยมีมูลค่าการจำนองทั้งหมด 2,292.2 ล้านบาท และ 15.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (พ.ศ. 2550 : 2,574.8 ล้านบาท และ 15 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

กลุ่มบริษัทได้จำนองที่ดิน และอาคารบางส่วนไว้กับธนาคารหลายแห่ง เพื่อค้ำประกันวงเงินกู้ยืม วงเงินเบิกเกินบัญชีธนาคารและหนังสือค้ำประกันโดยมีมูลค่าการจำนองทั้งหมด 665.4 ล้านบาท (พ.ศ. 2550 : 555.4 ล้านบาท)

	งบการเงินรวม			
	สินทรัพย์ ไม่มีตัวตน บาท	โปรแกรม คอมพิวเตอร์ บาท	โปรแกรม คอมพิวเตอร์ ระหว่างติดตั้ง บาท	รวม บาท
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550				
ราคาทุน	-	32,927,524	46,572,415	79,499,939
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(14,705,113)	-	(14,705,113)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	-	18,222,411	46,572,415	64,794,826
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551				
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	-	18,222,411	46,572,415	64,794,826
เพิ่มขึ้น	-	52,131,000	7,374,937	59,505,937
เพิ่มขึ้นจากการลงทุนในบริษัทย่อย	26,951,410	2,262,979	-	29,214,389
ค่าตัดจำหน่าย	(4,255,486)	(14,000,215)	-	(18,255,701)
ผลต่างจากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศ	-	(3,401)	-	(3,401)
ราคาตามบัญชีสิ้นปี - สุทธิ	22,695,924	58,612,774	53,947,352	135,256,050
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551				
ราคาทุน	26,951,410	87,506,646	53,947,352	168,405,408
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(4,255,486)	(28,893,872)	-	(33,149,358)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	22,695,924	58,612,774	53,947,352	135,256,050

	งบการเงินเฉพาะบริษัท		
	โปรแกรม คอมพิวเตอร์ บาท	โปรแกรมคอมพิวเตอร์ ระหว่างติดตั้ง บาท	รวม บาท
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550			
ราคาทุน	8,324,386	46,572,415	54,896,801
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(419,181)	-	(419,181)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	7,905,205	46,572,415	54,477,620
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551			
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	7,905,205	46,572,415	54,477,620
เพิ่มขึ้น	102,500	7,374,937	7,477,437
ค่าตัดจำหน่าย	(1,249,143)	-	(1,249,143)
ราคาตามบัญชีสิ้นปี - สุทธิ	6,758,562	53,947,352	60,705,914
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551			
ราคาทุน	8,426,886	53,947,352	62,374,238
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(1,668,324)	-	(1,668,324)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	6,758,562	53,947,352	60,705,914

14 **สินทรัพย์อื่น - สุทธิ**

สินทรัพย์อื่น ณ วันที่ 30 กันยายน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมเรือครั้งใหญ่รอดับัญชี	2,896,475,191	2,131,028,775	-	-
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(1,727,327,325)	(1,343,917,616)	-	-
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมเรือครั้งใหญ่ รอดับัญชี - สุทธิ	1,169,147,866	787,111,159	-	-
ค่าธรรมเนียมเพื่อป้องกันความเสี่ยง จากอัตราดอกเบี้ยที่ถึงกำหนดชำระเกินหนึ่งปี	3,155,043	11,642,352	-	-
สินทรัพย์อื่น	29,465,519	55,186,340	1,764,576	1,936,313
รวมสินทรัพย์อื่น	1,201,768,428	853,939,851	1,764,576	1,936,313

15 **เงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร**

กลุ่มบริษัทมีวงเงินเบิกเกินบัญชีธนาคารจำนวนเงิน 401.3 ล้านบาท (พ.ศ. 2550 : 345.0 ล้านบาท) ค่าประกันโดยบริษัทและบริษัทย่อยและโดยการจำนองที่ดินและอาคารของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 กลุ่มบริษัทมีวงเงินเบิกเกินบัญชีธนาคารที่ยังมิได้ใช้จำนวน 401.3 ล้านบาท (พ.ศ. 2550 : 324.7 ล้านบาท)

16 **เงินกู้ระยะสั้น**

รายการเคลื่อนไหวของเงินกู้ระยะสั้นในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
ยอดต้นปี	210,777,752	160,000,000	-	-
เพิ่มขึ้น	41,514,053	211,903,654	-	-
ชำระคืน	(243,091,805)	(160,000,000)	-	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริง	-	(1,125,902)	-	-
ยอดสิ้นปี	9,200,000	210,777,752	-	-

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 บริษัท จีเอสซี ทีวี เชน โลจิสติกส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยได้กู้ยืมเงินระยะสั้นจากสถาบันการเงินในประเทศไทย ในรูปของตั๋วสัญญาใช้เงินจำนวนเงิน 9.2 ล้านบาทเพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนใช้ในกิจการ (พ.ศ. 2550 : 9.2 ล้านบาท) โดยมีอัตราดอกเบี้ย MLR และมีกำหนดชำระคืนภายในระยะเวลา 1 ปี เงินกู้ดังกล่าวค้ำประกันโดยบริษัท กัลฟ เอเจนซี คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทร่วมแห่งหนึ่ง

17 เงินกู้ระยะยาว - สุทธิ

รายการเคลื่อนไหวของเงินกู้ระยะยาวในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
ยอดต้นปี	3,149,005,968	8,742,967,440
เพิ่มขึ้นระหว่างปี	229,093,371	1,245,111,957
ชำระคืนระหว่างปี	(1,204,413,752)	(6,138,326,839)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริง	(22,816,828)	(65,561,114)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(5,547,840)	(635,185,476)
ยอดสิ้นปี	2,145,320,919	3,149,005,968

ระยะเวลาการครบกำหนดของเงินกู้ระยะยาว มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
ภายใน 1 ปี	444,910,157	1,227,130,991	-	-
ระหว่าง 1 ปี ถึง 5 ปี	1,446,812,252	1,565,808,378	-	-
มากกว่า 5 ปี	253,598,510	356,066,599	-	-
เงินกู้ส่วนที่ถึงกำหนดชำระเกินกว่า 1 ปี	1,700,410,762	1,921,874,977	-	-
	2,145,320,919	3,149,005,968	-	-

เงินกู้ระยะยาวประกอบด้วย

ก) เงินกู้เพื่อซื้อเรือ

- เงินกู้เพื่อซื้อเรือเดินทะเลเป็นเงินกู้จากธนาคารพาณิชย์ในประเทศ โดยกู้ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ มียอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 จำนวน 23,161,800 ดอลลาร์สหรัฐ ในระหว่างปี พ.ศ. 2551 กลุ่มบริษัทได้ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมดก่อนกำหนดให้แก่สถาบันการเงิน โดยไม่มีค่าใช้จ่ายในการชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนด
- เงินกู้เพื่อซื้อเรือสนับสนุนและอุปกรณ์เป็นเงินกู้จากธนาคารพาณิชย์ในประเทศโดยกู้ในสกุลเงินบาทและสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ มียอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 จำนวน 155,550,000 บาท และ 21,950,000 ดอลลาร์สหรัฐ (พ.ศ. 2550 : 212,950,000 บาท และ 21,647,750 ดอลลาร์สหรัฐ) มีระยะเวลาชำระหนี้คืนภายใน 5 ถึง 7 ปี ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 เงินกู้ยืมที่เป็นสกุลเงินบาทและสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐมีอัตราดอกเบี้ยดังนี้
 - เงินกู้จำนวน 20,000,000 บาท (พ.ศ. 2550 : 30,000,000 บาท) : อัตราดอกเบี้ยคงที่สำหรับระยะเวลาสามปีแรกและอัตราดอกเบี้ย MLR หลังจากระยะเวลาดังกล่าว
 - เงินกู้จำนวน 121,000,000 บาท (พ.ศ. 2550 : 163,000,000) : อัตราดอกเบี้ย MLR หักส่วนลดคงที่สำหรับ 2 ปีแรกอัตราดอกเบี้ย MLR หลังจากระยะเวลาดังกล่าว

17 เงินกู้ระยะยาว - สุทธิ (ต่อ)

เงินกู้ระยะยาวประกอบด้วย (ต่อ)

ก) เงินกู้เพื่อซื้อเรือ (ต่อ)

- เงินกู้จำนวน 14,550,000 บาท (พ.ศ. 2550 : 19,950,000) : อัตราดอกเบี้ย MLR หักส่วนลด
- เงินกู้จำนวน 10,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ (พ.ศ. 2550 : 12,500,000 ดอลลาร์สหรัฐ) : อัตราดอกเบี้ย USD-LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
- เงินกู้จำนวน 9,450,000 ดอลลาร์สหรัฐ (พ.ศ. 2550 : 9,147,750 ดอลลาร์สหรัฐ) : อัตราดอกเบี้ย USD-LIBOR บวกส่วนเพิ่ม และ
- เงินกู้จำนวน 2,500,000 ดอลลาร์สหรัฐ (พ.ศ. 2550 : ไม่มี) : อัตราดอกเบี้ย USD-LIBOR บวกส่วนเพิ่ม

เงินกู้ดังกล่าวได้รับการค้ำประกันโดยการจำนองเรือสนับถุนันพร้อมส่วนควบและอุปกรณ์ของเรือตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12 รวมถึงค้ำประกันโดยบริษัทย่อยแห่งหนึ่ง

- เงินกู้เพื่อซื้อเรือชุดเจ้าน้ำมันเป็นเงินกู้จากธนาคารพาณิชย์ในประเทศในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ มียอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 จำนวน 27,714,000 ดอลลาร์สหรัฐ (พ.ศ. 2550 : 32,338,000 ดอลลาร์สหรัฐ) มีระยะเวลาชำระหนี้คืนภายใน 9 ปี และมีระยะเวลาปลอดชำระเงินต้นใน 1.5 ปีแรก โดยมีดอกเบี้ยในอัตรา USD-LIBOR บวกส่วนเพิ่มและได้รับการค้ำประกันโดยการจำนองเรือชุดเจ้าน้ำมัน ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12 และค้ำประกันโดยบริษัทย่อยสามแห่ง

นอกจากนี้ เงื่อนไขของสัญญาเงินกู้กำหนดว่าบริษัทและบริษัทย่อยต้องไม่นำทรัพย์สินที่ติดภาระค้ำประกันไปก่อภาระผูกพันหรือยินยอมให้มีการก่อภาระผูกพันอื่นอีก เว้นแต่จะได้รับคำยินยอมจากผู้ให้กู้อย่างเป็นทางการ อีกทั้งบริษัทและบริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเงินกู้

- ข) เงินกู้เพื่อการก่อสร้างอาคารและคลังสินค้าเป็นเงินกู้จากธนาคารพาณิชย์ในประเทศแห่งหนึ่ง โดยกู้ในสกุลเงินบาท มียอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 จำนวน 206,575,000 บาท (พ.ศ. 2550 : 172,929,747 บาท) มีระยะเวลาชำระหนี้คืนภายใน 6.5 ถึง 8 ปี ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 อัตราดอกเบี้ยและรายละเอียดของการค้ำประกันมีดังนี้

- เงินกู้ยืมจำนวน 143,375,000 บาท (พ.ศ. 2550 : 96,889,747 บาท) : อัตราดอกเบี้ย MLR หักด้วยส่วนลด เงินกู้ยืมดังกล่าวค้ำประกันด้วยที่ดินและอาคารของบริษัทย่อยและค้ำประกันโดยบริษัทและผู้ถือหุ้น
- เงินกู้ยืมจำนวน 63,200,000 บาท (พ.ศ. 2550 : 76,040,000 บาท) : อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำประเภทหนึ่งปีบวกด้วยส่วนเพิ่ม เงินกู้ยืมดังกล่าวค้ำประกันด้วยที่ดินและอาคารของบริษัทย่อยและค้ำประกันโดยบริษัท

17 เงินกู้ระยะยาว - สุทธิ (ต่อ)

เงินกู้ระยะยาวประกอบด้วย (ต่อ)

- ค) เงินกู้เพื่อซื้อที่ดินและก่อสร้างอาคารเป็นเงินกู้จากธนาคารพาณิชย์ในประเทศแห่งหนึ่งในสกุลเงินบาท มียอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 จำนวน 85,600,000 บาท (พ.ศ. 2550 : 110,400,000 บาท) มีระยะเวลาชำระหนี้คืนภายใน 6.5 ปี และได้รับการค้ำประกันโดยการจำนองที่ดินและอาคารของบริษัทย่อยไว้กับธนาคาร (หมายเหตุ 12) เงินกู้นี้มีอัตราดอกเบี้ย MLR หักส่วนลดจนถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2550 หลังจากนั้นอัตราดอกเบี้ย MLR ต่อปี

ยอดคงเหลือของเงินกู้ระยะยาวตามประเภทสกุลเงินมีดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
สกุลเงิน				
- ดอลลาร์สหรัฐ	1,697,595,930	2,652,726,221	-	-
- บาท	447,724,989	496,279,747	-	-
	2,145,320,919	3,149,005,968	-	-

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ระยะยาวของกลุ่มบริษัทและบริษัทมีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
อัตราคงที่	-	-	-	-
อัตราลอยตัว	2,145,320,919	3,149,005,968	-	-
เงินกู้ยืมทั้งสิ้น	2,145,320,919	3,149,005,968	-	-

วงเงินกู้ยืม

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 กลุ่มบริษัทมีวงเงินสินเชื่อที่ได้รับจากสถาบันการเงินซึ่งยังมีได้ใช้เป็นจำนวน 451.73 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 2,042.5 ล้านบาท วงเงินสินเชื่อส่วนใหญ่มีไว้ใช้สำหรับการจัดหาเรือเดินทะเล (30 กันยายน พ.ศ. 2550 : 224.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 58.11 ล้านบาท)

18 หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	62,262,815	35,512,838	10,139,241	15,933,093
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอตัดบัญชี	(6,199,711)	(4,216,351)	(1,242,842)	(2,418,375)
รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	56,063,104	31,296,487	8,896,399	13,514,718

ระยะเวลาการครบกำหนดชำระของสัญญาเช่าการเงินมีดังนี้

ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	25,254,895	12,848,277	4,950,789	4,618,319
ส่วนที่ถึงกำหนดชำระเกินหนึ่งปี	30,808,209	18,448,210	3,945,610	8,896,399
	56,063,104	31,296,487	8,896,399	13,514,718

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 กลุ่มบริษัทมีสัญญาเช่าการเงินเพื่อซื้อรถยนต์ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ที่ใช้ในคลังสินค้า โดยจ่ายดอกเบี้ยในอัตราคงที่ (พ.ศ. 2550 : อัตราดอกเบี้ยคงที่) สัญญาเช่าการเงินมีกำหนดชำระภายใน 3 ถึง 5 ปี โดยไม่มีภาระค้ำประกัน

19 ภาระผูกพันผลประโยชน์หลังเกษียณอายุ

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
หนี้สินที่รับรู้ในงบดุล	55,201,212	39,259,857	1,250,174	878,949
รายการที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน	13,823,799	11,219,008	393,973	307,435

หนี้สินที่รับรู้ในงบดุลประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน	55,840,261	39,587,838	1,250,174	878,949
ขาดทุนตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(639,049)	(327,981)	-	-
หนี้สินที่รับรู้ในงบดุล	55,201,212	39,259,857	1,250,174	878,949

19 ภาระผูกพันผลประโยชน์หลังเกษียณอายุ (ต่อ)

การเคลื่อนไหวของภาระผูกพันของผลประโยชน์มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
ยอดยกมาต้นปี	39,587,838	34,154,092	878,949	571,514
เพิ่มขึ้นจากการลงทุนในบริษัทย่อยใหม่	7,865,934	-	-	-
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	9,553,178	6,486,673	208,622	163,657
ต้นทุนดอกเบี้ย	2,331,375	1,865,387	58,878	40,434
ขาดทุนตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	2,677,073	1,761,172	126,473	103,344
ผลประโยชน์ที่จ่ายระหว่างปี	(6,175,137)	(4,679,486)	(22,748)	-
ยอดคงเหลือสิ้นปี	55,840,261	39,587,838	1,250,174	878,949

จำนวนเงินที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนมีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	8,782,026	6,486,673	208,622	163,657
ต้นทุนดอกเบี้ย	2,331,375	1,865,387	58,878	40,434
การตัดจำหน่ายขาดทุนตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	2,710,398	2,866,948	126,473	103,344
รวม (แสดงอยู่ในค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน)	13,823,799	11,219,008	393,973	307,435

สมมติฐานทางสถิติที่สำคัญที่ใช้ในการคำนวณสรุปได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2551	พ.ศ. 2550
อัตราคิดลด	ร้อยละ 5.5 - 13	ร้อยละ 5.5 - 10	ร้อยละ 5.5	ร้อยละ 5.5
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต	ร้อยละ 6 - 10	ร้อยละ 6 - 10	ร้อยละ 6	ร้อยละ 6

20 หุ้นกู้แปลงสภาพ

มูลค่าเริ่มแรกของหุ้นกู้แปลงสภาพประกอบด้วย

	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะ บริษัท พ.ศ. 2550 บาท
หุ้นกู้แปลงสภาพ	5,808,858,000
หัก ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้แปลงสภาพ	(179,314,131)
หุ้นกู้แปลงสภาพ - สุทธิ	5,629,543,869

เมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2550 บริษัทได้ออกหุ้นกู้แปลงสภาพชนิดที่ไม่มีหลักประกันเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 169.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หุ้นกู้แปลงสภาพดังกล่าวได้ออกและจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 25 กันยายน พ.ศ. 2550 หุ้นกู้แปลงสภาพดังกล่าวได้เสนอขายต่อผู้ลงทุนในต่างประเทศ แต่ไม่เสนอขายในประเทศสหรัฐอเมริกา หรือบุคคลและนิติบุคคลสัญชาติอเมริกันซึ่งเป็นไปตามกฎข้อบังคับ “Regulation S” ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์ประเทศไทยปี 2550

หุ้นกู้แปลงสภาพที่นำออกขายนั้นมีราคาตามมูลค่า 300,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อหุ้นกู้แปลงสภาพหนึ่งหน่วยโดยมีกำหนดจ่ายดอกเบี้ยปีละ 2 ครั้งในอัตราร้อยละ 2.5 ต่อปี ผู้ถือหุ้นกู้แปลงสภาพสามารถใช้สิทธิในการแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญได้จนถึงวันที่ครบกำหนดการไถ่ถอนในอัตราส่วน 171,535.8932 หุ้นสามัญต่อ 1 หุ้นกู้แปลงสภาพ (อัตราแลกเปลี่ยนคงที่ที่ 34.25 บาท ต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ และราคาในการแปลงสภาพกำหนดไว้ที่ 59.90 บาท) การแปลงสภาพดังกล่าวสามารถกระทำได้ตั้งแต่วันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ. 2550 อย่างไรก็ตามบริษัทสามารถเลือกที่จะจ่ายเป็นเงินสดให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้แปลงสภาพแทนการส่งมอบหุ้นสามัญ

ณ วันที่ถึงกำหนดไถ่ถอน มูลค่าของหุ้นกู้แปลงสภาพได้ถูกกำหนดไว้ดังนี้

	วันที่	มูลค่าไถ่ถอน
กำหนดไถ่ถอนครั้งที่หนึ่ง	24 กันยายน พ.ศ. 2553	109,640 ดอลลาร์สหรัฐ
กำหนดไถ่ถอนครั้งที่สอง	24 กันยายน พ.ศ. 2554	113,220 ดอลลาร์สหรัฐ
กำหนดไถ่ถอนครั้งที่สาม	24 กันยายน พ.ศ. 2555	117,000 ดอลลาร์สหรัฐ

ณ วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน บริษัทสามารถเลือกที่จะชำระมูลค่าไถ่ถอนเป็นหุ้นสามัญหรือเงินสด

20 **หุ้นกู้แปลงสภาพ (ต่อ)**

รายการเคลื่อนไหวของหุ้นกู้แปลงสภาพในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน สำหรับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท มีดังต่อไปนี้

	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
ยอดต้นปี	5,665,202,823	-
เพิ่มขึ้น	-	5,808,858,000
ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้แปลงสภาพ/การตัดจำหน่าย	4,047,429	(179,314,131)
ดอกเบี้ยจ่าย	387,714,594	5,926,974
ดอกเบี้ยจ่ายที่ชำระแล้ว	(153,792,564)	-
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	(13,138,788)	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริง	(1,944,707)	-
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(30,126,171)	29,731,980
ยอดสิ้นปี	5,857,962,616	5,665,202,823

ดอกเบี้ยจ่ายของหุ้นกู้แปลงสภาพคำนวณโดยใช้วิธีอัตราดอกเบี้ยแท้จริงซึ่งรวมค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้แปลงสภาพ ในอัตราร้อยละ 6.3 ต่อปี

21 **ทุนเรือนหุ้นและส่วนเกินมูลค่าหุ้น**

	หุ้นจดทะเบียน (จำนวนหุ้น)	หุ้นที่ออกและชำระแล้ว (บาท)	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น (บาท)	รวม (บาท)
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2549	693,684,422	643,684,422	1,540,410,208	2,184,094,630
การลดทุนจดทะเบียน	(50,000,000)	-	-	-
การออกหุ้น	225,000,000	-	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550	868,684,422	643,684,422	1,540,410,208	2,184,094,630
การออกหุ้น	-	-	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551	868,684,422	643,684,422	1,540,410,208	2,184,094,630

ในระหว่างปี พ.ศ. 2550 บริษัทลดทุนจดทะเบียนที่ยังมิได้นำออกจำหน่าย จำนวน 50,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

บริษัทได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็นจำนวนเงิน 868,684,422 บาทโดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มจำนวน 225,000,000 หุ้น ตามมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท โดยหุ้นที่ออกเพิ่มจำนวน 175,000,000 หุ้น ได้ถูกจัดสรรไว้เพื่อการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพ ในกรณีที่บริษัทเสนอหุ้นกู้แปลงสภาพไม่ครบทั้งจำนวนตามที่ขออนุมัติในวาระข้างต้น หรือมีการจองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพไม่ครบทั้งจำนวนตามที่เสนอขาย ซึ่งจะมีผลทำให้หุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนดังกล่าวมีจำนวนเกินกว่าจำนวนหุ้นที่ต้องใช้รองรับการแปลงสภาพหุ้นกู้แปลงสภาพ ให้จัดสรรหุ้นเพิ่มทุนส่วนที่เกินดังกล่าว เพื่อเสนอขายในคราวเดียวกันหรือต่างคราวกันให้แก่บุคคลในวงจำกัด นอกจากนี้ หุ้นสามัญออกใหม่ที่เหลืออีกจำนวน 50,000,000 หุ้นจะเสนอขายในคราวเดียวกันหรือต่างคราวกันให้แก่บุคคลในวงจำกัดซึ่งคณะกรรมการได้รับอนุมัติในการกำหนดราคาที่จะเสนอขายและรายละเอียดของการจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนส่วนที่เกินดังกล่าว

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 บริษัทมีหุ้นสามัญจดทะเบียนจำนวน 868,684,422 หุ้น (พ.ศ. 2550 : 868,684,422 หุ้น) ซึ่งมีมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท (พ.ศ. 2550 : หุ้นละ 1 บาท) และมีหุ้นที่ออกจำหน่ายและชำระแล้วเต็มมูลค่าจำนวน 643,684,422 หุ้น (พ.ศ. 2550 : 643,684,422 หุ้น)

22 กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน

การกระทบยอดกำไรสุทธิให้เป็นกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน มีดังต่อไปนี้

หมายเหตุ	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 ปรับปรุงใหม่ บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 ปรับปรุงใหม่ บาท
กำไรสุทธิก่อนภาษีเงินได้	9,436,791,570	5,196,760,070	6,143,861,539	6,984,991,376
ปรับปรุงด้วย:				
ค่าเสื่อมราคา	12	2,032,364,871	1,772,383,074	20,077,892
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	13	18,255,701	9,008,139	1,249,143
ค่าตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมเรือครั้งใหญ่				
รถตัดหญ้า		592,489,682	524,063,983	-
ค่าตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		8,216,587	8,737,015	-
ค่าตัดจำหน่ายค่าความนิยม	10,11	-	68,626,738	-
ดอกเบี้ยจ่าย - หุ้นกู้แปลงสภาพ		387,714,594	5,926,974	387,714,594
ดอกเบี้ยจ่าย		147,967,805	659,539,870	68,694,223
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์		9,580,510	25,225,037	-
เงินปันผลรับจากเงินลงทุนระยะสั้น		(5,761,400)	(2,502,490)	(5,761,400)
(กำไร) ขาดทุนสุทธิจากการจำหน่ายที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์		(203,597,616)	(24,640,590)	(596,264)
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจาก				
เงินสด เงินลงทุนระยะสั้น เงินกู้ และหุ้นกู้แปลงสภาพ		(129,968,487)	(592,695,750)	(40,323,474)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงจาก				
เงินกู้ และหุ้นกู้แปลงสภาพ	20	(24,050,910)	(66,687,016)	(1,944,707)
เงินปันผลรับจากบริษัทย่อยและกิจการร่วมค้า		-	-	(6,391,694,540)
ค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญและสำรองสำหรับ				
ภาษีมูลค่าเพิ่มที่คาดว่าจะไม่ได้รับคืน		(16,734,015)	76,251,420	-
กำไรสุทธิจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย		-	(2,994,986)	-
กำไรสุทธิจากการขายเงินลงทุนระยะสั้น		(2,146,488)	(17,030,801)	(2,146,488)
ส่วนแบ่งกำไรของบริษัทร่วมและกิจการร่วมค้า	9, 10	(74,213,197)	(9,389,378)	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินต่างประเทศ		151,856,625	(82,842,384)	-
การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน				
(ไม่รวมผลกระทบของการซื้อและจำหน่าย)				
- ลูกหนี้การค้า		(867,202,711)	(351,902,591)	-
- ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน		(14,420,939)	(4,164)	(51,972,414)
- วัสดุและของใช้สิ้นเปลืองสำหรับเรือเดินทะเล		(282,928,595)	(63,677,947)	-
- ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		(88,899,016)	(20,001,817)	(4,192,974)
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		(159,217,371)	(350,848,005)	(2,778,099)
- สินทรัพย์อื่น		60,335,751	(29,893,039)	171,737
- เจ้าหนี้การค้า		373,729,420	313,807,381	17,084,802
- เจ้าหนี้อื่น		(8,922,271)	3,795,184	(4,389,007)
- เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน		52,705,086	(474,551)	(6,186,552)
- เงินรับล่วงหน้าจากลูกค้า		(52,152,329)	279,252,782	-
- ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย		60,344,483	36,552,221	-
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		441,387,482	284,847,178	39,488,547
- หนี้สินหมุนเวียนอื่น		23,860,306	55,697,398	217,285
- ภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ		17,743,033	6,104,578	371,225
เงินสดจากการดำเนินงาน		11,885,128,161	7,710,993,533	166,945,068
ดอกเบี้ยจ่ายที่ชำระแล้ว		(314,445,699)	(716,102,576)	(223,942,720)
ภาษีเงินได้จ่าย		(230,661,333)	(133,486,159)	(5,276,853)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน		11,340,021,129	6,861,404,798	(62,274,505)
				60,196,548

23 กำไรจากการดำเนินงาน

รายการบางรายการที่รวมอยู่ในการคำนวณกำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานที่มีสาระสำคัญนอกเหนือจากที่ได้เปิดเผยแล้วในงบกำไรขาดทุน สามารถนำมาแยกตามลักษณะได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
ค่าใช้จ่ายซึ่งรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับวัสดุและของใช้สิ้นเปลือง				
สำหรับเรือเดินทะเลและค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือ	1,641,299,765	1,417,636,951	-	-
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือและพนักงาน	888,137,931	874,241,898	-	-
ค่าเช่าเรือ	7,792,178,743	2,708,341,612	-	-
ค่าใช้จ่ายซึ่งรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายบริการจากธุรกิจนอกชายฝั่ง				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับวัสดุและของใช้สิ้นเปลือง				
สำหรับเรือและค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือ	719,684,348	299,814,009	-	-
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือและพนักงานและผู้รับเหมา	1,615,942,917	1,249,776,355	-	-
ค่าเช่าเรือและอุปกรณ์	492,123,973	603,639,523	-	-
ขาดทุนในสินทรัพย์ถาวรจากเหตุการณ์ไฟไหม้	-	129,803,476	-	-
ค่าใช้จ่ายซึ่งรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการให้บริการและการบริหาร				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	1,165,287,465	810,318,140	81,031,786	61,737,848

24 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ในงบกำไรขาดทุนรวม และงบกำไรขาดทุนเฉพาะบริษัทได้คำนวณขึ้นในอัตราภาษีที่กำหนดจากกำไรสุทธิทางภาษีจากกิจการ ซึ่งไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ได้แก่ ส่วนงานตัวแทนเรือ ส่วนงานบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ ส่วนงานบริการการขุดเจาะนอกชายฝั่งที่อยู่ในต่างประเทศ และบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับบริการนอกชายฝั่ง

25 กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารกำไรสุทธิที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ถือโดยบุคคลภายนอกในระหว่างปี

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551	พ.ศ. 2550 ปรับปรุงใหม่	พ.ศ. 2551	พ.ศ. 2550 ปรับปรุงใหม่
กำไรสุทธิที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญ (บาท)	8,776,439,970	4,961,947,064	6,143,861,539	6,984,991,376
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (หุ้น)	643,684,422	643,684,422	643,684,422	643,684,422
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	13.63	7.71	9.54	10.85

บริษัทไม่มีหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลดที่ออกอยู่ในระหว่างปีที่น่าเสนอรายงาน ดังนั้นจึงไม่ได้นำเสนอกำไรต่อหุ้นปรับลด

26 สำรองตามกฎหมาย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
ยอดคงเหลือต้นปี	87,000,000	77,000,000	87,000,000	77,000,000
จัดสรรระหว่างปี	-	10,000,000	-	10,000,000
ยอดคงเหลือปลายปี	87,000,000	87,000,000	87,000,000	87,000,000

บริษัทต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละห้าของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดเงินขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละสิบของทุนจดทะเบียน เว้นแต่บริษัทจะมีข้อบังคับหรือกฎหมายอื่นกำหนดให้ต้องมีทุนสำรองมากกว่านั้น

27 เงินปันผลจ่าย

บริษัทมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิของงบการเงินรวมหลังหักภาษีเงินได้ แต่ไม่รวมกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน และปัจจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ โดยคณะกรรมการของบริษัทอาจจะพิจารณา ทบทวนและแก้ไขนโยบายการจ่ายเงินปันผลเป็นครั้งคราว เพื่อให้เป็นไปตามแผนการเติบโตทางธุรกิจของบริษัทในอนาคต ความต้องการใช้เงินลงทุน และปัจจัยด้านอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร ทั้งนี้การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวจะไม่เกินกำไรสะสมที่ปรากฏอยู่ในงบการเงินเฉพาะของบริษัท การปรับเปลี่ยนนโยบายการจ่ายเงินปันผลจะมีผลบังคับใช้นับจากงบการเงินประจำปี พ.ศ. 2551 เป็นต้นไป

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551

เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2551 ที่ประชุมคณะกรรมการได้มีมติอนุมัติประกาศจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจำนวน 1.50 บาทต่อหุ้นจำนวน 643,684,422 หุ้น รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 965,526,633 บาท อย่างไรก็ตาม บริษัทมิได้จ่ายเงินปันผลจำนวน 13,650 บาทให้แก่ผู้ถือหุ้นบางรายเนื่องจากขาดคุณสมบัติ บริษัทได้จ่ายเงินปันผลจำนวน 965,512,983 บาท ในวันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ. 2551 จากการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลดังกล่าว ทำให้ราคาแปลงสภาพของหุ้นกู้ของบริษัทถูกปรับลดลง ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของหุ้นกู้แปลงสภาพ

27 เงินปันผลจ่าย (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 (ต่อ)

เมื่อวันที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2551 ที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปีผู้ถือหุ้นได้มีมติอนุมัติประกาศจ่ายเงินปันผลประจำปีจากกำไรสุทธิของบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 จำนวน 1.65 บาทต่อหุ้น อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการบริษัทได้มีมติอนุมัติประกาศจ่ายและจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลไปแล้ว 0.75 บาทต่อหุ้น ดังนั้นในส่วนที่เหลืออีกหุ้นละ 0.90 บาท ผู้ถือหุ้นมีมติอนุมัติให้จ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้นจำนวน 643,684,422 หุ้น รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 579,315,980 บาท ในปลายเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551 อย่างไรก็ตาม บริษัทมิได้จ่ายเงินปันผลจำนวน 24,390 บาท ให้แก่ผู้ถือหุ้นบางรายเนื่องจากขาดคุณสมบัติ ส่วนเงินปันผลที่เหลือจำนวนเงิน 579,291,590 บาท บริษัทได้จ่ายไประหว่างปี

เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2550 ที่ประชุมคณะกรรมการครั้งที่ 03/2550 ของบริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยแห่งหนึ่ง ได้มีมติอนุมัติประกาศจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นจำนวน 4,300.00 บาทต่อหุ้น รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 86,000,000 บาท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550

เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2550 ที่ประชุมคณะกรรมการได้มีมติอนุมัติประกาศจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจากผลกำไรสุทธิของบริษัท สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2550 ให้แก่ผู้ถือหุ้น จำนวน 0.75 บาทต่อหุ้น จำนวน 643,684,422 หุ้น รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 482,763,316 บาท เงินปันผลจำนวนเงิน 471,830,716 บาท บริษัทได้จ่ายไปแล้วในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2550 ส่วนที่เหลือจำนวน 10,932,600 บาท เป็นส่วนของผู้ถือหุ้นบางรายซึ่งขาดคุณสมบัติ

เมื่อวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2550 ที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปีผู้ถือหุ้นได้มีมติอนุมัติประกาศจ่ายเงินปันผลประจำปีจากผลกำไรสุทธิของบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2549 จำนวน 1.35 บาทต่อหุ้น อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการบริษัทได้มีมติอนุมัติประกาศจ่ายและจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลไปแล้ว 0.65 บาทต่อหุ้น ดังนั้นในส่วนที่เหลืออีกหุ้นละ 0.70 บาท ผู้ถือหุ้นมีมติอนุมัติให้จ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้นจำนวน 643,684,422 หุ้น รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 450,579,095 บาท ในปลายเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550 เงินปันผลจำนวนเงิน 450,565,796 บาท บริษัทได้จ่ายไปแล้วในระหว่างปี ส่วนที่เหลือจำนวน 13,299 บาท เป็นส่วนของผู้ถือหุ้นบางรายซึ่งขาดคุณสมบัติ

28 รายได้อื่น

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
กำไรจากการขายหลักทรัพย์ในความต้องการ				
ของตลาด	2,146,488	17,030,801	2,146,488	17,030,801
ขายสินค้า	7,610,622	4,176,239	-	-
ค่าสินไหมทดแทน	98,117,556	381,041	-	-
กำไรจากการขายสินทรัพย์ถาวร	203,597,614	-	596,264	-
รายได้ค่าเช่า	26,939,492	15,054,225	8,081,200	8,269,950
รายได้เบ็ดเตล็ด	129,670,116	118,556,290	10,543,847	8,800,269
รวมรายได้อื่น	468,081,888	155,198,596	21,367,799	34,101,020

29 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

29.1 รายการค้ากับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

รายการค้ากับกิจการที่เกี่ยวข้องกันระหว่างบริษัทกับบริษัทย่อยและบริษัทร่วมซึ่งมีสาระสำคัญประกอบด้วย

ก) รายการค้ากับบริษัทย่อยระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551	พ.ศ. 2550
รายได้ค่าบริการ	71,404,071	5,603,036
รายได้ค่าเช่าสำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน	18,564,653	14,998,541
ดอกเบี้ยรับ	189,705,991	63,958,234
ดอกเบี้ยจ่าย	70,743,708	78,681,401

ข) รายการค้ากับบริษัทร่วมระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2551	พ.ศ. 2550
รายได้ค่าบริการ	2,144,882	1,214,377	21,501	8,910
ดอกเบี้ยรับ	15,721,490	1,634,454	1,405,258	1,634,454

นโยบายของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับรายการค้ากับกิจการที่เกี่ยวข้องกันประกอบด้วย

- รายได้ค่าบริการคิดในราคาปกติที่ให้บริการกับบุคคลภายนอก
- รายได้ค่าเช่าสำนักงานและอุปกรณ์สำนักงานคิดในราคาปกติที่คิดจากบุคคลภายนอก
- อัตราดอกเบี้ยสำหรับเงินกู้ยืมระยะสั้นคิดในอัตราร้อยละ 2.5 ต่อปี อัตราดอกเบี้ยเงินให้กู้ยืมระยะยาวอ้างอิงใกล้เคียงกับต้นทุนการกู้ยืมของบริษัทที่ให้เงินกู้

29.2 ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
บริษัทร่วมและกิจการร่วมค้า	14,717,027	296,088	108,538	268,236
บริษัทย่อย	-	-	105,914,350	53,782,238
	14,717,027	296,088	106,022,888	54,050,474

29.3 เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
บริษัทร่วมและกิจการร่วมค้า	52,722,896	17,810	-	-
บริษัทย่อย	-	25,148,147	5,046,695	11,233,247
	52,722,896	25,165,957	5,046,695	11,233,247

29 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

29.4 เงินให้กู้แก่/เงินกู้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ก) เงินให้กู้แก่กิจการที่เกี่ยวข้องกันในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
เงินให้กู้ระยะสั้น				
บริษัทย่อย	-	-	1,702,193,484	2,029,843,478
บริษัทร่วม	1,147,988,712	-	-	-
	1,147,988,712	-	1,702,193,484	2,029,843,478

เงินกู้ระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันมีกำหนดเวลาชำระคืนเมื่อทวงถามและไม่มีหลักทรัพย์ค้ำประกัน โดยคิดอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2.5 ต่อปี (ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 : ร้อยละ 1 ต่อปี)

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 MMPLC ได้ให้เงินกู้ยืมระยะสั้นแก่ Worldclass Inspiration Sdn. Bhd. ซึ่งเป็นบริษัทร่วม มียอดคงเหลือเป็นสกุลเงินดอลลาร์สิงคโปร์ คิดเป็นจำนวนเงิน 1,117.1 ล้านบาท ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 8.5 ต่อปี และเป็นสกุลเงินริงกิตมาเลเซีย คิดเป็นจำนวนเงิน 30.8 ล้านบาท ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ย LIBOR บวกร้อยละ 3.5 ต่อปี เงินกู้ดังกล่าวไม่มีหลักทรัพย์ค้ำประกันและมีกำหนดเวลาชำระคืนเมื่อทวงถาม

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
เงินให้กู้ระยะยาว				
บริษัทย่อย	-	-	2,040,162,704	4,094,108,285
บริษัทร่วม	15,323,000	19,323,000	15,323,000	19,323,000
	15,323,000	19,323,000	2,055,485,704	4,113,431,285
เงินกู้ยืมระยะยาวถึงกำหนดชำระดังนี้				
ภายใน 1 ปี	4,000,000	4,000,000	198,997,887	674,415,079
ระหว่าง 1 ปี ถึง 5 ปี	11,323,000	15,323,000	1,296,926,700	1,796,114,505
มากกว่า 5 ปี	-	-	559,561,117	1,642,901,701
	15,323,000	19,323,000	2,055,485,704	4,113,431,285

29 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

29.4 เงินให้กู้แก่/เงินกู้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

ก) เงินให้กู้แก่กิจการที่เกี่ยวข้องกันในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน มีดังต่อไปนี้ (ต่อ)

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 บริษัทมีเงินให้กู้แก่บริษัทย่อยเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ และสกุลเงินบาทรวมทั้งสิ้น 2,040.16 ล้านบาท (30 กันยายน พ.ศ. 2550 : 4,094.11 ล้านบาท) เงินกู้ดังกล่าวเป็นเงินกู้ที่ไม่มีหลักประกัน และส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.5 ต่อปี (30 กันยายน พ.ศ. 2550 : ร้อยละ 5.5 และ 6 ต่อปี) และมีกำหนดชำระคืนเงินต้นทุกไตรมาสหลังระยะเวลาปลอดชำระหนี้เงินต้นเป็นเวลา 1 ปี และจะชำระเสร็จสิ้นในปี พ.ศ. 2552 นอกจากนี้บริษัทมีเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทร่วมจำนวน 15.32 ล้านบาท (30 กันยายน พ.ศ. 2550 : 19.32 ล้านบาท) เงินกู้ดังกล่าวเป็นเงินกู้ที่ไม่มีหลักประกันและมีดอกเบี้ยในอัตรา MOR บวกร้อยละ 1 ต่อปี (30 กันยายน พ.ศ. 2550 : MOR บวกร้อยละ 1 ต่อปี)

รายการเคลื่อนไหวของเงินให้กู้ระยะสั้นและระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกันสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น				
ยอดต้นปี	-	-	2,029,843,478	1,846,860,620
เปลี่ยนแปลงเป็นเงินให้กู้ยืมระยะยาว	-	-	-	(599,134,400)
กู้เพิ่มระหว่างปี	1,147,988,712	-	7,035,138,396	3,549,123,123
ชำระคืนระหว่างปี	-	-	(7,365,323,230)	(2,767,005,865)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	-	-	2,534,840	-
ยอดสิ้นปี	1,147,988,712	-	1,702,193,484	2,029,843,478
เงินให้กู้ยืมระยะยาว				
ยอดต้นปี	19,323,000	18,000,000	4,113,431,285	22,000,000
เปลี่ยนแปลงจากเงินให้กู้ยืมระยะสั้น	-	-	-	599,134,400
กู้เพิ่มระหว่างปี	-	7,323,000	114,092,000	3,577,259,649
ชำระคืนระหว่างปี	(4,000,000)	(6,000,000)	(2,167,276,902)	(10,000,000)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยัง ไม่เกิดขึ้นจริง	-	-	(4,760,679)	(74,962,764)
ยอดสิ้นปี	15,323,000	19,323,000	2,055,485,704	4,113,431,285

29 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

29.4 เงินให้กู้แก่/เงินกู้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

ข) เงินกู้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกันในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
เงินกู้ยืมระยะสั้น		
บริษัทย่อย	3,047,605,423	3,399,190,511

เงินกู้ระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันมีกำหนดเวลาชำระคืนเมื่อทวงถามและไม่มีหลักทรัพย์ค้ำประกัน โดยคิดอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2.5 ต่อปี (ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 : ร้อยละ 1 ต่อปี)

รายการเคลื่อนไหวของเงินกู้ระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน มีดังนี้

	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น		
ยอดต้นปี	3,399,190,511	8,882,822,183
กู้เพิ่มระหว่างปี	9,730,124,507	8,972,350,873
ชำระคืนระหว่างปี	(10,081,709,595)	(14,455,982,545)
ยอดสิ้นปี	3,047,605,423	3,399,190,511

30 สิทธิพิเศษที่ได้รับจากการส่งเสริมการลงทุน

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 กลุ่มบริษัทเดินเรือและกลุ่มบริษัทให้บริการนอกชายฝั่ง ซึ่งเป็นบริษัทย่อยทั้งหมด 41 บริษัทได้รับสิทธิพิเศษจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนสำหรับกิจการขนส่งทางเรือทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ กิจการให้บริการตรวจสอบโครงสร้างและกิจการให้บริการอุปกรณ์ได้นำและตรวจสอบมลภาวะของทะเลรวมถึงให้บริการการขุดเจาะ สิทธิพิเศษที่สำคัญรวมถึงการได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้าเครื่องจักรและการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 8 ปี นับตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทเริ่มมีรายได้จากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมหรือวันที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

เพื่อให้ได้รับสิทธิพิเศษดังกล่าว กลุ่มบริษัทจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและประโยชน์ที่ได้รับนั้นตามที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน

31 เครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทต้องเผชิญกับความเสี่ยงทางการเงินที่สำคัญได้แก่ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยและความเสี่ยงจากการให้บริการเป็นเงินเชื่อ โดยกลุ่มบริษัทบริหารความเสี่ยงดังต่อไปนี้

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

สัญญาซื้อและขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

กลุ่มบริษัทได้ทำสัญญาซื้อและขายเงินตราล่วงหน้ากับสถาบันการเงินในประเทศ เพื่อช่วยป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้าและเจ้าหนี้การค้า ยอดคงค้างตามสัญญาซื้อและขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2550 มีดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ.2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ.2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
สัญญาขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า				
30 กันยายน พ.ศ. 2551 : ไม่มี				
(พ.ศ. 2550 : 9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อัตราเฉลี่ย 36.67 บาท : 1 ดอลลาร์สหรัฐ)	-	337,460,000	-	-
30 กันยายน พ.ศ. 2551 : ไม่มี				
(พ.ศ. 2550 : 6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อัตราเฉลี่ย 39.14 บาท : 1 ดอลลาร์สหรัฐ)	-	-	-	234,860,000
	-	337,460,000	-	234,860,000

31 เครื่องมือทางการเงิน (ต่อ)

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน (ต่อ)

สัญญาซื้อและขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า (ต่อ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
สัญญาซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า				
30 กันยายน พ.ศ. 2551 : ไม่มี				
(พ.ศ. 2550 : 1.63 ล้านดอลลาร์สหรัฐ				
อัตราถัวเฉลี่ย 34.27 บาท : 1 ดอลลาร์สหรัฐ)	-	55,920,294	-	-
30 กันยายน พ.ศ. 2551 : ไม่มี				
(พ.ศ. 2550 : 0.05 ล้านปอนด์				
อัตราถัวเฉลี่ย 68.00 บาท : 1 ปอนด์)	-	3,188,656	-	-
	-	59,108,950	-	-

มูลค่ายุติธรรมสุทธิ

มูลค่ายุติธรรมสุทธิของสัญญาซื้อและขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า ณ วันที่ในงบดุล มีดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
สัญญาขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า				
สัญญาขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าที่เป็น				
สินทรัพย์ - ดอลลาร์สหรัฐ	-	29,259,393	-	29,372,940
สัญญาซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า				
สัญญาซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าที่เป็น				
หนี้สิน - ดอลลาร์สหรัฐ	-	(164,254)	-	-
สัญญาซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าที่เป็น				
สินทรัพย์ - ปอนด์	-	46,203	-	-
สัญญาซื้อและขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า				
ที่เป็นสินทรัพย์ - สุทธิ	-	29,141,342	-	29,372,940

มูลค่ายุติธรรมของสัญญาซื้อและขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าคำนวณโดยใช้อัตราที่กำหนดโดยธนาคารของบริษัทเสมือนว่าได้ยกเลิกสัญญาเหล่านั้น ณ วันที่ในงบดุล

Foreign currency collar contract

ในระหว่างปี พ.ศ. 2550 บริษัทย่อย 2 แห่งได้ทำสัญญา Foreign currency collar เพื่อจำกัดความเสี่ยงของการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกี่ยวข้องกับสัญญาก่อสร้างเรือในสกุลเงินเยนจำนวน 2 ลำ เป็นมูลค่าทั้งสิ้น 7,353 ล้านบาท สัญญาดังกล่าวกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนต่ำสุดและสูงสุดอยู่ระหว่าง 105 เยน ถึง 120 เยน ต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ สัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2549 ถึงวันที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2554 สำหรับสัญญาฉบับแรก และวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2549 ถึงวันที่ 28 ธันวาคม พ.ศ. 2552 สำหรับสัญญาฉบับที่สอง

มูลค่ายุติธรรมของสัญญา Foreign currency collar ณ วันที่ในงบการเงิน มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
สัญญา Foreign currency collar contracts				
ทรัพย์สิน/(หนี้สิน) - เยน	98,151,263	(14,714,354)	-	-

Target Redemption Swap

เมื่อวันที่ 16 กันยายน พ.ศ. 2551 บริษัทย่อยแห่งหนึ่งได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนฉบับหนึ่ง ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2551 ถึง 30 กันยายน พ.ศ. 2552 ภายใต้สัญญาดังกล่าว ราคาของน้ำมันจะถูกกำหนดด้วยราคาคงที่สำหรับการซื้อน้ำมันจำนวน 1,000 ถึง 2,000 พันกิโลกรัมต่อเดือน

มูลค่ายุติธรรมของ Target Redemption Swap ณ วันที่ในงบการเงิน มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
Target Redemption Swap				
หนี้สิน - ดอลลาร์สหรัฐ	11,277,816	-	-	-

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีเงินกู้ระยะยาวเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัวเกือบทั้งหมด บริษัทย่อยแห่งหนึ่งจึงได้ทำสัญญาเพื่อจำกัดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย สำหรับเงินกู้จำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สัญญาดังกล่าวกำหนดอัตราดอกเบี้ยจ่ายสูงสุด (Interest Rate Cap) ที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายในแต่ละช่วงเวลาเริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2548 จนถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553 ซึ่งสัญญาดังกล่าวทำให้กลุ่มบริษัทสามารถกำหนดรายจ่ายสูงสุดของ ดอกเบี้ยจ่ายในแต่ละช่วงเวลาได้แน่นอน ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 กลุ่มบริษัทมียอดคงเหลือของสัญญาจำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

31 เครื่องมือทางการเงิน (ต่อ)

ความเสี่ยงจากการให้บริการเป็นเงินเชื่อ

รายได้ส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัท ซึ่งได้แก่ค่าระวางเรือ นั้น ลูกค้าจะจ่ายให้ล่วงหน้า หรือจ่ายให้เมื่อลูกค้ารับสินค้าจากกลุ่มบริษัท ดังนั้นผู้บริหารจึงมีความเห็นว่าความเสี่ยงจากการให้บริการเป็นเงินเชื่อ ไม่เป็นสาระสำคัญและค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงไม่คุ้มกับประโยชน์ที่ได้รับ กลุ่มบริษัทไม่ได้ทำสัญญาอนุพันธ์ทางการเงินใดที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงจากการให้บริการเป็นเงินเชื่อ

มูลค่ายุติธรรม

สินทรัพย์ทางการเงินที่แสดงในงบดุลประกอบด้วยเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินลงทุนระยะสั้น ลูกหนี้การค้า และเงินให้กู้แก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน หนี้สินทางการเงินที่แสดงในงบดุลประกอบด้วยเงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร เงินกู้ระยะสั้น เจ้าหนี้การค้า เงินกู้ระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันและเงินกู้ระยะยาว

ราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินมีมูลค่าใกล้เคียงกับมูลค่ายุติธรรม

32 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงาน

กลุ่มบริษัทได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานตามความในพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 และเข้าเป็นกองทุนจดทะเบียนโดยได้รับอนุมัติจากกระทรวงการคลัง

ตามระเบียบกองทุน พนักงานต้องจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 7 ของเงินเดือน (พ.ศ. 2550 : อัตราร้อยละ 7 ของเงินเดือน) และกลุ่มบริษัทจ่ายสมทบเข้ากองทุนนี้ด้วยเช่นกัน บริษัทได้แต่งตั้งผู้จัดการกองทุนรับอนุญาตแห่งหนึ่ง เพื่อบริหารกองทุนให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2532) ออกตามความในพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530

33 ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

33.1 ภาระผูกพันฝ่ายทุน

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันฝ่ายทุนจากสัญญาก่อสร้างเรือเดินทะเล เรือขุดเจาะน้ำมัน และอุปกรณ์สำหรับเรือ แต่ยังไม่ได้รับรู้เป็นหนี้สิน ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 และ พ.ศ. 2550 ดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 ล้านบาท	พ.ศ. 2550 ล้านบาท	พ.ศ. 2551 ล้านบาท	พ.ศ. 2550 ล้านบาท
ภาระผูกพัน ณ วันที่ 30 กันยายน				
- ดอลลาร์สหรัฐ	177.9	83.2	-	-
- บาท	-	45.3	-	-
- เยน	6,944.5	7,354.0	-	-
- ดอลลาร์สิงคโปร์	1.6	-	-	-
- ปอนด์	2.8	-	-	-
- NOK	1.6	-	-	-

กลุ่มบริษัทได้ทำสัญญาก่อสร้างเรือเดินทะเลใหม่ทั้งหมด 5 ลำ เรือดำน้ำสนับสนุน 1 ลำ และเรือขุดเจาะน้ำมัน 1 ลำ เรือดังกล่าวมีกำหนดการส่งมอบภายในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2552 ถึงเดือนกันยายน พ.ศ. 2554

33 ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น (ต่อ)

33.2 ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงาน - กรณีที่กลุ่มบริษัทเป็นผู้เช่า

จำนวนเงินขั้นต่ำที่กลุ่มบริษัทต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าดำเนินงานที่ไม่สามารถยกเลิกได้ มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท	พ.ศ. 2551 บาท	พ.ศ. 2550 บาท
ภายใน 1 ปี	1,716,845,059	1,843,856,064	-	-
ระหว่าง 1 ปี ถึง 5 ปี	1,289,992,084	1,945,172,877	-	-

33.3 สัญญาที่สำคัญ

ก) สัญญาเช่าเรือเดินทะเลและเรือขุดเจาะน้ำมัน

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	30 กันยายน พ.ศ. 2551	30 กันยายน พ.ศ. 2550	30 กันยายน พ.ศ. 2551	30 กันยายน พ.ศ. 2550
สัญญาให้ลูกค้าเช่าระยะยาว (จำนวนเรือเดินทะเลและเรือขุดเจาะน้ำมัน)	8	16	-	-
ระยะเวลา (เดือน)	0.7-22	4-24	-	-
สัญญาเช่าระยะยาว (จำนวนเรือเดินทะเล)	7	5	-	-
ระยะเวลา (เดือน)	1-28	12-36	-	-

ข) สัญญาเงินกู้ระยะยาว

เมื่อวันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2550 บริษัท ไทรีเซน ชิปปิง ลิงคโปร ฟิทีอี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ได้ทำสัญญาของเงินกู้ยืมกับสถาบันการเงินในต่างประเทศแห่งหนึ่ง เพื่อดำเนินการก่อสร้างเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 4 ลำ

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวประกอบด้วย

- (1) วงเงินสินเชื่อจำนวนเงิน 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อเป็นเงินทุนสำหรับการดำเนินการและการจัดการทั่วไป โดยมีกำหนดชำระคืนภายในระยะเวลา 12 ปี
- (2) วงเงินค้ำประกัน จำนวนเงินรวม 121.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อการออกหนังสือค้ำประกันการก่อสร้างเรือเดินทะเล 4 ลำ
- (3) วงเงินกู้ที่มีกำหนดชำระคืนจำนวนเงินรวม 93.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อใช้ในการชำระเงินงวดสุดท้ายของเรือเดินทะเลใหม่ 4 ลำ โดยมีกำหนดชำระคืนภายในระยะเวลา 7 - 8 ปี

33 ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น (ต่อ)

33.3 สัญญาที่สำคัญ (ต่อ)

ข) สัญญาเงินกู้ระยะยาว (ต่อ)

วงเงินกู้ทั้งหมดค้ำประกันโดยการจำนองเรือเดินทะเลของกลุ่มบริษัทจำนวน 6 ลำ รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 224.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และค้ำประกันโดยบริษัท เงินกู้มีอัตราดอกเบี้ย LIBOR บวกส่วนเพิ่ม

เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 บริษัท ไทรีเซน ชิปปิง สิงคโปร์ พีทีอี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ได้ทำสัญญาวงเงินสินเชื่อปริมาตรที่มีหลักประกันกับกลุ่มสถาบันการเงินในต่างประเทศเพื่อเป็นแหล่งเงินทุนในการสร้างเรือเดินทะเลลำใหม่และซื้อเรือเดินทะเลมือสอง ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 สัญญาวงเงินสินเชื่อดังกล่าวยังไม่ถูกใช้

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวประกอบด้วย

- (1) วงเงินสินเชื่อจำนวนเงิน 36 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อเป็นเงินทุนสำหรับการดำเนินการและการจัดการทั่วไป โดยมีกำหนดชำระคืนภายในระยะเวลา 6 ปี
- (2) วงเงินกู้ที่มีกำหนดชำระคืนและวงเงินค้ำประกันจำนวนเงินรวม 360 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อการออกหนังสือค้ำประกัน และเพื่อใช้เป็นแหล่งเงินทุนในการสร้างเรือเดินทะเลใหม่และซื้อเรือเดินทะเลมือสอง โดยมีกำหนดชำระคืนภายในระยะเวลา 10 ปี

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 วงเงินสินเชื่อจำนวนเงิน 36 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามข้อ (1) ได้ถูกลดลงเป็นจำนวนเงิน 31.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งวงเงินดังกล่าวจะถูกลดลงไตรมาสละ 1.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตลอดระยะเวลา 24 ไตรมาส

วงเงินกู้ทั้งหมดค้ำประกันโดยการจำนองเรือเดินทะเลของกลุ่มบริษัทจำนวน 2 ลำและเรือเดินทะเลที่จะสร้างใหม่ หรือเรือเดินทะเลมือสองที่จะซื้อโดยเรือดังกล่าวจะต้องทำสัญญาประกันภัยสำหรับการค้ำประกันดังกล่าว นอกจากนี้วงเงินกู้ดังกล่าวค้ำประกันโดยบัญชีธนาคาร และค้ำประกันโดยบริษัท เงินกู้มีอัตราดอกเบี้ย LIBOR บวกส่วนเพิ่ม

เมื่อวันที่ 24 เมษายน พ.ศ. 2551 เรือเดินทะเลจำนวน 2 ลำ จากทั้งหมด 6 ลำที่ได้นำไปค้ำประกันโดยการจำนองไว้สำหรับสัญญาของวงเงินกู้ยืมเมื่อวันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2550 ได้ถูกไถ่ถอนและบริษัทนำเรือเดินทะเลดังกล่าวไปจำนองอีกครั้งสำหรับวงเงินสินเชื่อปริมาตรตามสัญญาเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550

วงเงินกู้ยืมที่บริษัทย่อยได้ทำสัญญา ณ วันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2550 ดังกล่าวถูกยกเลิกเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2551

เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2550 บริษัทย่อยสองแห่งของบริษัท ไทรีเซน ชิปปิง สิงคโปร์ พีทีอี จำกัด ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้กับธนาคารหลายแห่งในวงเงิน 27,864,000 ดอลลาร์สหรัฐ เพื่อใช้เป็นเงินทุนสำหรับการก่อสร้างเรือ เงินกู้ยืมดังกล่าวมีกำหนดเริ่มชำระคืนหลังจากที่มีการส่งมอบเรือดังกล่าวแล้วสามเดือน ซึ่งคาดว่าจะมีการส่งมอบเรือภายในปี พ.ศ. 2552 และปี พ.ศ. 2554 ตามลำดับ โดยมีกำหนดต้องชำระเงินภายใน 12 ปี นับจากวันส่งมอบเรือ วงเงินกู้ยืมดังกล่าวค้ำประกันโดยเรือของบริษัทย่อยดังกล่าวและค้ำประกันโดยบริษัท

33 ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น (ต่อ)

33.4 หนี้สินที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

กลุ่มบริษัทได้ค้าประกันเพื่อประโยชน์ในการประกอบธุรกิจตามปกติ ดังนี้

	30 กันยายน พ.ศ. 2551					
	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะบริษัท		
	ล้านดอลลาร์			ล้านดอลลาร์		
	ล้านบาท	สหรัฐฯ	ล้านเยน	ล้านบาท	สหรัฐฯ	ล้านเยน
หนังสือค้ำประกันที่ธนาคารออกให้ ในนามกลุ่มบริษัท	155.4	2.1	-	-	-	-
ภาระค้ำประกันโดยกลุ่มบริษัทแก่สถาบัน การเงินเพื่อค้ำประกันวงเงินสินเชื่อ	871.7	513.4	2,042.5	349.2	461.7	2,042.5

	30 กันยายน พ.ศ. 2550					
	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะบริษัท		
	ล้านดอลลาร์			ล้านดอลลาร์		
	ล้านบาท	สหรัฐฯ	ล้านเยน	ล้านบาท	สหรัฐฯ	ล้านเยน
หนังสือค้ำประกันที่ธนาคารออกให้ ในนามกลุ่มบริษัท	118.6	1.0	-	-	-	-
ภาระค้ำประกันโดยกลุ่มบริษัทแก่สถาบัน การเงินเพื่อค้ำประกันวงเงินสินเชื่อ	1,156.3	509.0	2,042.5	430.0	451.0	2,042.5

34 เหตุการณ์ภายหลังวันที่ในงบการเงิน

บริษัทย่อย

เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2551 คณะกรรมการผลตอบแทนของ MMPLC ได้มีมติอนุมัติการจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิภายใต้โครงการจัดสรรสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญแก่พนักงานเป็นจำนวนทั้งสิ้น 698,000 หน่วย ใบสำคัญแสดงสิทธิหนึ่งหน่วยสามารถใช้สิทธิแปลงเป็นหุ้นสามัญได้หนึ่งหุ้น ราคาที่ใช้ในการแปลงสิทธิจะคำนวณจากราคาเฉลี่ยของราคาปิดย้อนหลังที่หุ้นของบริษัททำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์สิงคโปร์เป็นเวลา 15 วันก่อนวันที่บริษัทออกใบสำคัญแสดงสิทธิ ผู้ถือใบสำคัญแสดงสิทธิสามารถแปลงสิทธิได้ทุก 6 เดือนหลังจากวันที่ออกใบสำคัญแสดงสิทธิแล้วเป็นเวลา 3 ปี แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 5 ปี

(ล้านบาท)

รายได้	ประเภทธุรกิจ	2549		2550		2551	
		รายได้	ร้อยละ	รายได้	ร้อยละ	รายได้	ร้อยละ
1. ค่าระวาง	ธุรกิจเดินเรือ	12,820.99	75.17	15,865.29	74.42	28,453.61	80.42
2. ค่าบริการ	ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ	263.75	1.55	259.48	1.22	383.86	1.08
3. ค่าบริการ	ธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	2,752.82	16.14	4,025.55	18.88	5,258.48	14.86
4. ค่านายหน้า	ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ	159.65	0.94	205.75	0.97	297.44	0.84
5. ส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วม		-	-	9.39	0.04	74.21	0.21
6. อื่นๆ		1,059.79	6.20	953.13	4.47	914.87	2.59
รวม		17,057.00	100	21,318.59	100	35,382.47	100

* รายชื่อของบริษัทในธุรกิจหลักแต่ละประเภท ปรากฏอยู่ในหัวข้อการลงทุนในบริษัทต่าง ๆ

ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

1. ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit fee)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาเป็นเงินรวม 14,476,892 บาท

2. ค่าบริการอื่น (Non-audit fee)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนอื่นให้แก่สำนักงานสอบบัญชีสำหรับรอบปีบัญชีที่ผ่านมาเป็นเงิน 6,796,310 บาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นค่าตอบแทนเกี่ยวกับการตรวจสอบเพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขของบัตรส่งเสริมการลงทุน (BOI)

กลุ่มบริษัทไทรีเซนเผชิญความเสี่ยงหลายอย่างที่อาจจะมีผลกระทบกับธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ และของกลุ่มบริษัทฯ

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองและกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

ความผันผวนของอัตราค่าเช่าเรืออาจมีผลกระทบอย่างมากต่อรายได้และรายรับของกลุ่ม

อัตราค่าเช่าเรือที่จ่ายให้กับเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองเป็นผลมาจากความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานของเรือ และบริการต่างๆ ของเรือ ปัจจัยอื่นๆ รวมถึงอุปสงค์ของการผลิตสินค้าแห่งเทกอง ระยะทางการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางทะเล ความเปลี่ยนแปลงของการค้าทางทะเล และรูปแบบการขนส่งทางทะเลอื่นๆ จำนวนการรับมอบเรือที่สั่งต่อใหม่ การปลดระวางเรือเก่า สภาพเศรษฐกิจโลก การพัฒนาต่างๆ ในการค้าระหว่างประเทศ การแข่งขันจากการขนส่งประเภทอื่น ความแออัดของท่าเรือและคลอง และจำนวนของเรือที่ไม่สามารถให้บริการได้ อาจมีอิทธิพลต่ออัตราค่าเช่าเรืออย่างมีนัยสำคัญ ถ้าอัตราค่าเช่าเรือลดลง ผลประกอบการทางการเงิน การคาดการณ์ต่างๆ และความสามารถในการทำกำไรในอนาคตของกลุ่มบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบอย่างมาก การขึ้นลงของอัตราค่าเช่าเรืออาจทำให้เกิดความผันผวนในรายได้และกำไรของกลุ่มบริษัทฯ

เพื่อจำกัดความผันผวนนี้ จุดมุ่งหมายของกลุ่มบริษัทไทรีเซนคือการให้บริการกองเรือที่หลากหลายและมีความสมดุล กลุ่มบริษัทฯ แบ่งเรือจำนวนหนึ่งเพื่อให้เช่าเหมาลำแบบระยะยาว การให้บริการเรือแบบประจำเส้นทางซึ่งอัตราค่าเช่าเรือมีความผันผวนน้อยกว่ายังคงเป็นธุรกิจหลัก รวมทั้งมีสัญญา รับขนส่งสินค้าล่วงหน้าและให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทางเป็นธุรกิจเสริม กลุ่มบริษัทฯ ยังได้กระจายชนิดของสินค้าที่ขนส่งโดยพยายามไม่มุ่งเน้นไปที่สินค้าชนิดใดชนิดหนึ่ง

มูลค่าตลาดของเรือของกลุ่มบริษัทไทรีเซนอาจมีความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญและอาจมีผลกระทบต่อผลประกอบการและความสามารถในการลงทุนเพิ่มเติมของกลุ่มบริษัทฯ

กลุ่มบริษัทไทรีเซนอยู่ในอุตสาหกรรมที่ใช้เงินทุนสูง ซึ่งต้องการเงินทุนจำนวนมากและมีค่าใช้จ่ายในระยะยาวอื่นๆ ด้วย มูลค่าตลาดของเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองผันผวนตามสถานะเศรษฐกิจและตลาดโลกซึ่งมีผลต่ออุตสาหกรรมอุปสงค์ของเรือขนส่งสินค้า จำนวน ประเภท อายุ และขนาดของเรือเทียบกับกองเรือโลก การแข่งขัน อัตราค่าเช่าเรือ กฎระเบียบ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและราคาของเรือใหม่ การซื้อเรือเพิ่มในช่วงที่มีอุปสงค์ของการใช้เรือสูงอาจจะเป็นเหตุผลในเชิงธุรกิจที่จำเป็นต้องเพิ่มขนาดของกองเรือให้กับกลุ่มบริษัทฯ ในระยะยาวซึ่งอาจทำให้มีผลกระทบต่อสภาพทางการเงินของกลุ่มบริษัทฯ ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถหารายได้มากเพียงพอ (เนื่องจากอัตราค่าเช่าเรือลดลง) เพื่อหักกลบลบกับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น

มูลค่าของเรือที่ลดลง อาจมีผลกับความสามารถของกลุ่มในการหาเงินสดให้เพียงพอ และสามารถนำไปสู่การผิดนัดชำระหนี้สัญญากู้ยืมเงินของกลุ่มบริษัทฯ นอกจากนี้ มูลค่าตลาดของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองอาจตกลงต่ำกว่ามูลค่าทางบัญชี เนื่องจากเรือมีอายุเพิ่มขึ้นและอาจเกิดผลขาดทุน ถ้ากลุ่มบริษัทฯ ขายเรือในราคาต่ำกว่ามูลค่าทางบัญชี

นโยบายของกลุ่มบริษัทไทรีเซน คือการปลดระวางหรือขายเรือของเราเมื่อเรือมีอายุตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ และแทนที่ด้วยแผนการปรับปรุงกองเรือใหม่ กลุ่มบริษัทฯ ได้จัดหาเงินทุนเพื่อรับนโยบายทยอยปรับปรุงกองเรือใหม่ในปี 2550 โดยการออกหุ้นกู้แปลงสภาพ (จำนวน 169.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) และเงินกู้ร่วมหลายสถาบัน (syndicated loans) (จำนวน 396 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) เงินที่ได้จากการขายหุ้นกู้แปลงสภาพนั้นได้นำมาใช้ในการชำระหนี้เงินกู้จากธนาคารในกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองของกลุ่มบริษัทฯ ทำให้กองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองของกลุ่มบริษัทฯ ในปัจจุบันปลอดจากภาระจำนองและข้อตกลงตามสัญญาเงินกู้ใดๆ

ความผันผวนของการผลิตน้ำมัน ราคา น้ำมัน และน้ำมันเชื้อเพลิงอาจทำให้มีผลกระทบต่อสถานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทไทยเชน

บริษัทที่ขนส่งสินค้าทางทะเลจะมีค่าใช้จ่ายหลักคือ ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งในช่วงที่ผ่านมาจะอยู่ในช่วงร้อยละ 22.48 ถึง 27.73 ของต้นทุนการดำเนินงานของเรือทั้งหมด เมื่อไม่กี่ปีมานี้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก เมื่อปีสิ้นสุดบัญชี ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 ราคาน้ำมันดิบได้ปรับตัวสูงขึ้นจาก 77.05 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เป็น 145.44 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล กลุ่มบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันในกรณีให้บริการเดินเรือแบบประจำเส้นทางรวมถึงสัญญาขนส่งสินค้าล่วงหน้า (contracts of affreightment) เนื่องจากกลุ่มบริษัทฯ ต้องรับภาระจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงก่อนที่จะมีการปรับราคาในการให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง

ไม่กี่ปีที่ผ่านมา แม้ว่าจะกำหนดในการให้เหมาลำแบบเป็นระยะเวลาช่วยให้กลุ่มบริษัทฯ สามารถผลัดภาระต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไปให้บริษัทลูกค้า และสามารถแก้ไขเงื่อนไขในสัญญาขนส่งสินค้าล่วงหน้าสำหรับการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้ การเพิ่มของราคาต้นทุนของน้ำมันเชื้อเพลิงเหล่านี้ก็สามารถส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ ในกรณีที่กลุ่มบริษัทฯ ไม่สามารถขึ้นอัตราค่าเช่าเรือหรือไม่สามารถชดเชยต้นทุนค่าเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นจากลูกค้าได้ นอกจากนี้ การที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นในอนาคตนั้นยังส่งผลให้ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือถูกลดความสามารถในการแข่งขันกับการขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่น อาทิ การขนส่งโดยรถบรรทุกหรือรถไฟ

นโยบายของกลุ่มบริษัทไทยเชน คือการแบ่งกองเรือในสัดส่วนร้อยละ 20 ถึง 30 ไปใช้ในการให้บริการให้เหมาลำแบบเป็นระยะเวลาซึ่งจะช่วยจำกัดความเสี่ยงในด้านน้ำมันเชื้อเพลิง นอกจากนี้กลุ่มบริษัทฯ ยังมีแผนจะทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเป็นครั้งคราวในสัญญาขนส่งสินค้าล่วงหน้า และเมื่อต้นทุนน้ำมันมีการป้องกันความเสี่ยงแล้ว ต้นทุนเหล่านี้ก็จะถูกผลัดภาระไปที่ลูกค้า

สถานการณ์โลกที่อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและสถานะทางการเงินของกลุ่มบริษัทไทยเชน

ภัยคุกคามจากการก่อร้ายในอนาคตได้สร้างความไม่มั่นคงและอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ รวมถึงผลการดำเนินงาน และฐานะทางการเงินของกลุ่มบริษัทฯ ในอดีต การขัดแย้งทางการเมืองได้ส่งผลให้เกิดการจู่โจมเรือเดินทะเล การวางทุ่นระเบิดใต้น้ำ และการจู่โจมในรูปแบบอื่นๆ ที่เป็นการขัดขวางการเดินทางเรือระหว่างประเทศ ทั้งนี้ พฤติกรรมก่อการร้ายและโจรสลัดได้ส่งผลกระทบต่อเรือสินค้าในน่านน้ำทวีปต่างๆ อาทิ ในบริเวณทะเลตะวันออกกลางและทะเลจีนใต้ เหตุการณ์เหล่านี้ล้วนแล้วแต่จะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ

ในปีนี้ พบว่ามีการจู่โจมโดยโจรสลัดเพิ่มสูงขึ้น และจากการที่บริษัทฯ ได้ประสบกับเหตุการณ์เรือถูกโจรสลัดจับเรียกค่าไถ่ในโซมาเลียเมื่อไม่นานมานี้ ทำให้บริษัทฯ ได้จัดทำมาตรการเพิ่มเติมในเรื่องของการขัดขวาง การเตรียมความพร้อม การฝึกฝน กระบวนการ และการอบรมลูกเรือก่อนที่จะนำเรือเข้าไปในเขตของโจรสลัด นอกจากนี้ ยังรวมถึงมาตรการการติดตั้งแนวรั้วลวดหนามที่พันรอบตลอดลำตัวเรือ การป้องกันห้องพักของลูกเรือและห้องบังคับการเรือ เครื่องมือป้องกันร่างกายและศีรษะแบบทหาร และการใช้เส้นทางเชื่อมต่อทางทะเลที่มีการตรวจตรา นอกจากนี้ ยังมีมาตรการการป้องกันและขัดขวางอื่นๆ กับที่ปรึกษาฝ่ายพลเรือนและฝ่ายทหารอีกด้วย

ความเสี่ยงของกลุ่มบริษัทไทยเชนจากการให้บริการเหมาลำระยะสั้นในตลาดเช่าเรือระยะสั้น อาจทำให้เกิดความผันผวนต่อความสามารถในการทำกำไร

อัตราค่าเช่าเรือในตลาดเช่าเรือระยะสั้นหลายตลาดที่กลุ่มบริษัทไทยเชนดำเนินธุรกิจอยู่นั้นมีความหลากหลายอย่างมากขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ได้แก่ จำนวนเรือในกองเรือโลก การกระจายกำลังเรือ การที่มีเรือใหม่เข้ามา

ในตลาด การปลดระวางเรือเก่า และอุปสงค์ของสินค้าที่จะขนส่ง นอกจากนี้จุดที่เรือวิ่งรับขนส่งสินค้ายังมีผลต่อความสามารถของกลุ่มบริษัท ในการใช้เรืออย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อตอบสนองต่อความผันผวนของความต้องการในการเช่าเรือในระยะสั้นและสัญญา รับขนส่งสินค้าล่วงหน้า สำหรับรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 ร้อยละ 37.04 ของรายได้จากการระวางรวม และร้อยละ 30.00 ของรายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยวได้มาจากการให้บริการแบบประจำเส้นทาง การให้เช่าเหมาลำและสัญญาอื่นๆ ที่มีการกำหนดราคาตามตลาดเช่าเรือระยะสั้นจากการที่กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง มีรายได้บางส่วนจากการให้เช่าเรือที่อัตราตลาดเช่าเรือระยะสั้น การลดลงของอัตราค่าเช่าเรือในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งจึงมีผลกระทบต่อผลประกอบการของกลุ่มบริษัท ในช่วงเวลานั้นๆ

นโยบายของกลุ่มบริษัทไทรีเซน คือ การสร้างรายได้ที่สม่ำเสมอตลอดปี โดยการทำสัญญากับลูกค้าไว้ล่วงหน้า ชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาและจากสัญญา รับขนส่งสินค้าล่วงหน้า ดังนั้น จึงสามารถช่วยลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราค่าเช่าเรือในตลาดเช่าเรือระยะสั้นได้

ความสำเร็จของกลุ่มบริษัทไทรีเซนในอนาคตขึ้นอยู่กับความสามารถในการบริหารความเจริญเติบโตของกลุ่มธุรกิจ

ปัจจุบัน กลุ่มบริษัทไทรีเซนมีแผนงานในการขยายและปรับปรุงกองเรือใหม่ กลุ่มบริษัท ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่เป็นจำนวนหลายลำ และจะมองหาโอกาสในการซื้อเรือใหม่ และ/หรือซื้อเรือมือสองต่อไปเรื่อยๆ ในการบริหารกองเรือและแผนการขยายและปรับปรุงกองเรือใหม่ โดยไม่ลดคุณภาพการบริการให้กับบริษัทที่เป็นลูกค้าจะขึ้นอยู่กับพนักงาน ลูกเรือ และเจ้าหน้าที่บนฝั่ง รวมทั้งเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบต่างๆ ของกลุ่มบริษัท อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัท ก็ไม่สามารถมั่นใจได้ว่าทรัพยากรบุคคลและเทคโนโลยีของกลุ่มบริษัท จะประสบความสำเร็จในการบริหารแผนการขยายและปรับปรุงกองเรือใหม่ได้

นอกเหนือจากแผนงานในการขยายและปรับปรุงกองเรือใหม่ อีกส่วนของกลยุทธ์ของกลุ่มบริษัท คือการหาโอกาสในการขยายธุรกิจไปยังภูมิภาคใหม่ๆ และหาบริการใหม่ๆ (ตัวอย่างเช่น การขยายไปสู่การให้บริการต่างๆ นอกชายฝั่ง) ซึ่งจะช่วยให้กลุ่มบริษัท สามารถเพิ่มความแข็งแกร่งทางการแข่งขัน หรือต่อยอดจากสายธุรกิจที่มีอยู่ในขณะนี้ กลุ่มบริษัท อาจจะไม่สามารถประสบความสำเร็จจากการปฏิบัติตามกลยุทธ์ส่วนใดส่วนหนึ่งหรือทั้งหมดของกลยุทธ์ที่บริษัท ได้วางไว้

นโยบายของกลุ่มบริษัทไทรีเซนคือการพัฒนาบุคลากรที่สำคัญ และพัฒนาระบบพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง ในปี 2551 กลุ่มบริษัท ได้ทำการปรับปรุงระบบสารสนเทศในขั้นแรกเป็นผลสำเร็จ ในปี 2552 กลุ่มบริษัท วางแผนที่จะตรวจสอบกระบวนการทางธุรกิจของตนอย่างละเอียดเพื่อจุดประสงค์ที่จะเพิ่มผลิตผลและประสิทธิภาพ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท ยังได้มีการวางแผนปรับปรุงโครงสร้างขององค์กรเพื่อให้สอดคล้องกับแผนกลยุทธ์ในระยะกลาง ทั้งนี้ ผู้จัดการระดับอาวุโสของกลุ่มบริษัท ได้เข้าสู่ระบบ “การจ่ายค่าตอบแทนตามผลงาน” โดยที่เงินรางวัลประจำปี (โบนัส) ในอนาคตจะเชื่อมโยงกับผลการดำเนินการของกลุ่มบริษัท และผลงานของแต่ละบุคคล ตามเป้าหมายของกลุ่มบริษัท ในระยะกลางอีกด้วย

ถ้ากลุ่มบริษัทไทรีเซนไม่สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าแห่งเทกอง รายได้และความสามารถในการทำกำไรจะลดลง

อุตสาหกรรมขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันสูงและผู้ประกอบการใหม่ๆ สามารถเข้าสู่ธุรกิจนี้ได้โดยไม่ยากนัก (แม้ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้เงินทุนสูง) กลุ่มบริษัทไทรีเซนแข่งขันโดยเน้นเรื่องราคาและการบริการให้กับลูกค้า ชื่อเสียงของกลุ่มบริษัท และคุณภาพและความยืดหยุ่นของกองเรือบริษัท ในการบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ คู่แข่งของกลุ่มบริษัท หลายแห่งมีเงินทุนและทรัพยากรด้านอื่นๆ มากกว่า มีกองเรือใหญ่กว่ากองเรือของกลุ่มบริษัท มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำกว่า หรือมีการเข้าไปในตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่ดีกว่าส่วนแบ่งตลาดของบริษัท ในตลาดระหว่างประเทศไม่เพียงพอที่จะทำให้ บริษัท มีอิทธิพลในการกำหนดระดับราคาได้ และอัตราค่าเช่าเรือ ถูกกำหนดโดยปัจจัยต่างๆ ที่กลุ่มบริษัท ไม่สามารถควบคุมได้

ในช่วงขาขึ้นของตลาด มักจะมีผู้ประกอบการรายใหม่เข้าสู่ตลาด (มีความเป็นไปได้ที่จะรวมถึงผู้ประกอบการเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของที่มีขนาดใหญ่กว่าและผู้ประกอบการเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ในปัจจุบัน) ดังนั้นจึงทำให้ผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาในอุตสาหกรรมมากขึ้น และส่งผลให้การแข่งขันในตลาดมีมากขึ้น ดังนั้น ถ้าดูตามแนวโน้มในอดีตก็จะเห็นว่า เมื่อมีการเติบโตในตลาดโลกสูง หรือมีการเปลี่ยนสมดุลการค้าที่ทำให้เกิดตลาดที่เติบโตและมีอัตราค่าระวางสูง จากนั้นก็จะมีการเพิ่มขนาดระวางบรรทุกมากขึ้น ทำให้อุตสาหกรรมเปลี่ยนไปสู่ช่วงขบเซา โดยความกดดันทางด้านราคาจะรุนแรงและอัตราค่าเช่าเรืออาจลดต่ำลงอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งก็จะส่งผลกระทบต่อรายได้ของกลุ่มบริษัท

กลุ่มบริษัทไทรีเซนอาจต้องมีรายจ่ายเพื่อการบำรุงรักษาของเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของที่ไม่ได้คาดการณ์ล่วงหน้า

ในกรณีที่เรือของกลุ่มบริษัทไทรีเซนได้รับความเสียหาย (เช่น จากสภาพอากาศหรืออุบัติเหตุ) เรือเหล่านี้จะถูกนำไปซ่อมแซมที่อู่แห้ง ซึ่งต้นทุนและระยะเวลาการซ่อมที่อู่แห้งนั้นไม่สามารถคาดการณ์ได้ จึงเป็นไปได้ที่ค่าซ่อมแซมนั้นอาจเป็นเงินจำนวนที่สูงและไม่อยู่ในความคุ้มครองของบริษัทประกัน การสูญเสียรายได้ในระหว่างที่เรือเหล่านี้ถูกซ่อมแซมและปรับปรุงใหม่ รวมทั้งต้นทุนที่เกิดขึ้นจริงจากการซ่อมแซมเหล่านี้ จะทำให้รายได้ของกลุ่มบริษัท ลดลง นอกจากนี้ ในบางครั้งพื้นที่สำหรับการนำเรือเข้าอู่แห้งนั้นมีจำนวนจำกัด และไม่ได้อยู่ในสถานที่ที่สะดวกต่อการนำเรือไปซ่อมแซมอีกด้วย

นอกจากนี้ ความเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่ไม่ได้คาดการณ์มาก่อนในด้านของกฎระเบียบต่างๆ ของรัฐบาลและมาตรฐานด้านความปลอดภัยหรือด้านอุปกรณ์อื่นๆ อาจทำให้เกิดค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนแปลง หรือการเพิ่มเติมอุปกรณ์ใหม่ๆ ให้กับเรือที่มีสภาพเก่าเพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบและมาตรฐานเหล่านั้น ดังนั้น กลุ่มบริษัท อาจไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือบางลำเป็นเวลานาน หรือเป็นเวลานานกว่าที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น จึงไม่สามารถมั่นใจได้ว่าเรือของกลุ่มบริษัท จะไม่ต้องเข้ารับการซ่อมแซมเพิ่มเติม ซึ่งจะทำให้เกิดค่าใช้จ่ายจำนวนมาก

เรือของกลุ่มบริษัทไทรีเซนจะถูกหยุดการใช้งานในช่วงระยะเวลาหนึ่งเป็นประจำ ทั้งนี้ เพื่อตรวจเช็คสภาพเรือและการดูแลรักษาเรือตามปกติ ในกรณีที่เรือจำเป็นต้องถูกซ่อมแซมมากกว่าที่คาดการณ์ไว้ ก็จะทำให้เวลาที่จะนำเรือกลับมาใช้ประโยชน์ขยายออกไป ความล่าช้าดังกล่าวอาจทำให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจของกลุ่มบริษัท ซึ่งก็จะมีผลต่อการดำเนินงาน และสถานะทางการเงิน

นโยบายของกลุ่มบริษัทไทรีเซน คือการลงทุนเป็นจำนวนมากเพื่อรักษามาตรฐานของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของให้อยู่ในระดับสูง เพื่อจำกัดระยะเวลาการหยุดใช้งาน อัตราการใช้ประโยชน์ของกองเรือในรอบบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 คิดเป็นร้อยละ 98.41 นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท ยังมีการกำหนดช่วงเวลาการเข้าอู่แห้งของกองเรือล่วงหน้าเป็นเวลาหนึ่งถึงสองปี และเจรจาขอพื้นที่ในอู่แห้งล่วงหน้า ในหลายๆ กรณีเราได้เจรจากับผู้ต่อเรือที่เราต้องการเพื่อกำหนดราคาค่าการนำเรือเข้าอู่แห้ง และเพื่อให้แน่ใจว่าเรือจะอยู่ใกล้กับสถานที่เหล่านี้ เมื่อถึงกำหนดเวลาที่เรือต้องเข้าอู่แห้ง

ความล่าช้าในการรับมอบเรือใหม่ หรือการซ่อมแซมเรือที่มีอยู่อาจทำให้เกิดผลกระทบต่อรายได้ของกลุ่มบริษัทไทรีเซน

แผนงานในการทยอยปรับปรุงกองเรือของกลุ่มบริษัทไทรีเซน มีจุดประสงค์เพื่อลดอายุเฉลี่ยของกองเรือ โดยแผนที่จะสั่งซื้อเรือต่อใหม่ในอนาคตนั้น จะมีการรับมอบตรงเวลาและจะสามารถใช้งานได้ตามเวลาที่กำหนดไว้ความล่าช้าอย่างมากในการรับมอบเรือ หรือการมีข้อบกพร่องในการปฏิบัติงานอย่างมีนัยสำคัญจะมีผลกระทบต่อธุรกิจของกลุ่มบริษัท ซึ่งก็จะมีผลต่อผลการดำเนินงาน และสถานะภาพการเงินของบริษัท ความล่าช้าในการส่งมอบเรืออาจเกิดขึ้นจากปัญหาของผู้ต่อเรือ การไม่สามารถชำระหนี้ หรือเหตุสุดวิสัยที่กลุ่มบริษัท หรือผู้ต่อเรือไม่สามารถควบคุมได้หรือเหตุผลอื่นๆ ในกรณีที่เหตุการณ์เหล่านี้ และความสูญเสียต่างๆ ที่เกิดขึ้นไม่ได้รับการชดเชยความเสียหายหรือมีการทำประกันไม่เพียงพอ อาจมีผลกระทบต่อผลประกอบการทางการเงินของกลุ่มบริษัท

นโยบายของกลุ่มบริษัทไทรเซ็นคือการที่จะหาซื้อต่อเรือที่มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพการต่อเรือที่เพียงพอ และมีทีมงานดูแลการต่อเรือใหม่ที่แข็งแกร่ง ซึ่งจะทำให้การตรวจสอบดูแลการต่อเรือของกลุ่มบริษัท สม่าเสมอ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจได้ว่ากลุ่มบริษัท จะได้รับเรือที่มีคุณภาพ ได้รับการแจ้งเตือน ถ้ามีความเสี่ยงที่อาจมีผลต่อการส่งมอบเรือล่าช้า นอกจากนี้ทางกลุ่มบริษัท จะพิจารณาการซื้อเรือมือสองโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่ราคาเรือตกต่ำ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของแผนการปรับปรุงกองเรือ ระยะเวลาในการรับมอบเรือมือสองที่สั้นลงสามารถที่จะชดเชยการล่าช้าในการรับมอบเรือที่สั่งต่อใหม่จากต่อเรือ

ต้นทุนการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายในการลงทุนจะเพิ่มมากขึ้น และความสามารถในการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพจะลดลงในขณะที่เรือของกลุ่มบริษัทไทรเซ็นมีอายุงานมากขึ้น ซึ่งจะมีผลกระทบต่อรายได้ของกลุ่มบริษัท

ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 กองเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของกลุ่มบริษัทไทรเซ็นซึ่งมีอายุสูงสุด 25 ปี มีขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ยประมาณ 28,256 เดทเวตัน และมีอายุเฉลี่ย 19 ปี โดยทั่วไปค่าใช้จ่ายฝ่ายทุนและต้นทุนอื่นๆ ในการรักษาเรือให้อยู่ในสภาพที่ดีจะเพิ่มสูงขึ้นตามอายุงานของเรือ โดยปกติแล้วเรือเก่าจะมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาสูงกว่าเรือที่เพิ่งต่อขึ้นใหม่ เนื่องจากมีความจำเป็นต้องดูแลรักษามากขึ้น และมีความสามารถในการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพลดลง จึงอาจทำให้กำไรจากการดำเนินงานลดลงและลดความสามารถในการทำกำไรของกลุ่มบริษัท นอกจากนี้กฎระเบียบต่างๆ ของรัฐบาล ความปลอดภัยหรือมาตรฐานของอุปกรณ์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับอายุของเรือ อาจทำให้ต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติมอุปกรณ์ใหม่ๆ ให้เป็นไปตามกฎระเบียบเหล่านั้น และอาจจำกัดลักษณะของประเภทการให้บริการของเรือได้

แผนการทยอยปรับปรุงกองเรือ มีจุดมุ่งหมายเพื่อลดอายุเฉลี่ยของกองเรือในช่วงระยะเวลา 5 ปี ข้างหน้านี้ และโดยทั่วไปแล้ว เรือสั่งต่อใหม่จะมีประสิทธิภาพในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงดีกว่าเรือเก่า

กลุ่มบริษัทไทรเซ็นอาจไม่ได้รับใบรับรองของสถาบันจัดอันดับชั้นเรือ

เรือแต่ละลำจะต้องมีการตรวจสอบตามกำหนด การตรวจสอบประจำปี การตรวจสอบระหว่างกาล การตรวจสอบเพื่อเข้าอยู่แห่ง และการตรวจสอบแบบพิเศษต่างๆ และบางครั้งเรือต้องผ่านการตรวจสอบอื่นๆ ตามกฎและข้อบังคับของประเทศที่เรือจดทะเบียนไว้ โดยปกติแล้วจะมีการสำรวจเพื่อเข้าอยู่แห่ง ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบส่วนที่อยู่ใต้น้ำเป็นเวลาสองครั้งภายในเวลาห้าปี

ถ้าเรือลำใดไม่สามารถรักษามาตรฐานหรือไม่ผ่านการตรวจสอบประจำปี การตรวจสอบระหว่างกาล การตรวจสอบเพื่อเข้าอยู่แห่ง และการตรวจสอบแบบพิเศษ หรือการตรวจสอบอื่นๆ ที่ทำโดยสถาบันจัดอันดับ เรือลำนั้นจะไม่สามารถทำการค้าระหว่างท่าเรือและไม่สามารถปฏิบัติงานได้ การที่เรือไม่สามารถรักษามาตรฐานหรือไม่สามารถผ่านการตรวจสอบนั้น อาจทำให้เรือไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้อง และอาจทำให้บริษัทประกันลดความคุ้มครอง ซึ่งการที่เรือไม่สามารถปฏิบัติงานได้และการไม่สามารถปฏิบัติตามกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวอาจทำให้รายได้ของกลุ่มบริษัทไทรเซ็นลดลงอย่างมาก

ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทไทรเซ็น

อุตสาหกรรมการให้บริการนอกชายฝั่งนั้นขึ้นอยู่กับอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาติซึ่งได้รับผลกระทบจากความผันผวนของราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ

กลุ่มบริษัทไทรเซ็นให้บริการงานขุดเจาะนอกชายฝั่ง ให้กับอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาติโดยผ่านเมอร์เมด และธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัท อาจได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอุปสงค์โลกและราคาของน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ โดยเฉพาะในกิจกรรมการสำรวจ การพัฒนา และการผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งเมอร์เมดให้บริการอยู่

บริษัทต่างๆ ที่สำรวจน้ำมันและก๊าซธรรมชาติอาจยกเลิกหรือลดกิจกรรมการสำรวจ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับราคาลดลงของน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ซึ่งจะทำให้อุปสงค์ของงานบริการนอกชายฝั่งต่างๆ ของกลุ่มบริษัทโทรีเซนลดตามลงไปด้วย แม้ว่ากิจกรรมการขุดเจาะนอกชายฝั่งและกิจกรรมการผลิตจะเพิ่มขึ้นจากปี 2548 ถึงปี 2551 แต่ก็ไม่สามารถมั่นใจได้ว่ากิจกรรมจะดำเนินต่อไปในระดับนี้หรือเพิ่มมากขึ้นในอนาคต การผลิตที่ลดต่ำลงและการเลื่อนระยะเวลากการขุดเจาะออกไปผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ อาจมีผลต่อธุรกิจ

กลุ่มบริษัทโทรีเซนมุ่งเน้นไปที่ธุรกิจเฉพาะต่างๆ เช่น วิศวกรรมโยธาได้นำน้ำและการขุดเจาะน้ำมันเพื่อช่วยลดความผันผวนของรายได้ ธุรกิจวิศวกรรมโยธาได้นำน้ำของกลุ่มบริษัทฯ จะมุ่งเน้นไปที่ธุรกิจปลายน้ำ (downstream) โดยเฉพาะการตรวจสอบ การซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์โครงสร้างที่มีอยู่ ซึ่งจำเป็นจะต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัย โดยไม่ต้องคำนึงถึงราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจะเป็นอย่างไร เรือขุดเจาะจะนำไปใช้ในงานขุดเจาะในส่วนของการผลิตเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นส่วนที่มีความผันผวนน้อยกว่าส่วนงานขุดเจาะด้านอื่นๆ

อุปสงค์ของธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทฯ มีความผันผวน และผลของการดำเนินงานบริการนอกชายฝั่งต่างๆ อาจมีความผันผวน

อุปสงค์ของการบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทฯ มีความผันผวน ในช่วงเวลาที่มีอุปสงค์สูงแต่อุปทานมีอยู่จำกัด จะมีอัตราค่าเช่าเรือสูง แต่ส่วนใหญ่มักจะตามด้วยช่วงเวลาที่อุปสงค์ต่ำ ทำให้อุปทานล้นตลาด และมีผลทำให้อัตราค่าเช่าเรือต่ำ การที่มีเรือส่งต่อใหม่ เรือที่มีการปรับปรุงโครงสร้าง เรือขุดเจาะ หรือเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำเข้ามาใหม่ในตลาดทำให้เกิดอุปทานในตลาดมากขึ้น ซึ่งจะทำให้ยากต่อการขึ้นอัตราค่าเช่า หรืออาจมีผลทำให้อัตราค่าเช่าลดลงไป ช่วงเวลาที่มีอุปสงค์ต่ำทำให้มีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น และทำให้สินทรัพย์ต่างๆ ไม่ได้ถูกนำมาใช้ประโยชน์ในบางช่วงเวลา ทรัพย์สินที่ให้บริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทฯ อาจต้องถูกปล่อยทิ้งไว้โดยไม่ได้ใช้งาน หรือไม่เช่นนั้นแล้วกลุ่มบริษัทฯ ต้องยอมทำสัญญาที่ได้รับค่าตอบแทนต่ำตามสภาพตลาดในอนาคต นอกจากนี้ ความสามารถของกลุ่มบริษัทฯ ในการต่อสัญญา หรือทำสัญญาใหม่ และเงื่อนไขของสัญญาเหล่านี้ขึ้นอยู่กับสถานะต่างๆ ของตลาดในเวลาที่มีการพิจารณาสัญญาต่างๆ ดังกล่าว

นอกจากนี้ เนื่องด้วยสัญญาการให้บริการงานวิศวกรรมโยธาได้นำส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นสัญญาระยะสั้น การเปลี่ยนแปลงต่างๆ ของสถานะตลาดสามารถส่งผลกระทบต่อธุรกิจของกลุ่มธุรกิจนี้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ เนื่องด้วยธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซนเป็นธุรกิจที่ทำสัญญาเป็นโครงการ ดังนั้น กระแสเงินสดหมุนเวียนของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งจึงไม่อาจคาดเดาได้และอาจไม่สม่ำเสมอ และจากความผันผวนของอุปสงค์ของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง อาจทำให้ผลประกอบการของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งผันผวนได้

ธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการดำเนินงานหลายอย่าง

ธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทฯ มีความเสี่ยงหลายอย่างที่มาจากอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ อาทิ อัคคีภัย ภัยธรรมชาติ ระเบิด การทะเลาะของน้ำมันออกจากบ่อ การเผชิญกับความดันผิดปกติ การระเบิดของปล่องภูเขาไฟ ท่อน้ำมันแตกและน้ำมันรั่ว ความเสี่ยงต่างๆ เหล่านี้อาจมีผลตามมาอย่างร้ายแรง รวมทั้งการสูญเสียของชีวิตหรือบาดเจ็บอย่างรุนแรง ความเสียหายต่อทรัพย์สิน และอุปกรณ์ของกลุ่มบริษัทฯ หรือของบริษัทลูกค้า สร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม การฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายต่อการบาดเจ็บของบุคคล ผลกระทบต่างๆ ทางการเมืองและความเสียหายต่อชื่อเสียงของกลุ่มบริษัทฯ

ธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากความขัดข้องของอุปกรณ์ ซึ่งอาจต้องใช้เวลาในการซ่อมแซมนานและทำให้รายได้ของกลุ่มบริษัทฯ ต้องสูญเสียไป กลุ่มบริษัทฯ อาจต้องหยุดการดำเนินการบางส่วนถ้ามีอุปกรณ์สำคัญส่วนใดขาดจนกว่ากลุ่มบริษัทฯ สามารถทดแทน และ/หรือ ซ่อมแซมส่วนนั้นได้ ความล้มเหลวในระบบการทำงานหลักอาจทำให้เกิดการสูญเสียชีวิต หรือการบาดเจ็บที่ร้ายแรง ความเสียหายหรือความสูญเสียต่อเรือและอุปกรณ์และข้อพิพาททางการเมืองหรือทางกฎหมายที่ยืดเยื้อและมีผลเสียต่อชื่อเสียงของบริษัทฯ

กรณีที่ถูกกล่าวว่ามีผลกระทบต่อชื่อเสียงกลุ่มบริษัทฯ สภาวะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน และความสามารถของกลุ่มบริษัทฯ ในการดำเนินธุรกิจบริการนอกชายฝั่งต่อไป นโยบายของกลุ่มบริษัทไทรีเซนคือการลงทุนเพื่อรักษามาตรฐานของกองเรือให้อยู่ในระดับสูงเพื่อลดช่วงเวลาเครื่องเสีย นอกจากนี้ ความปลอดภัยเป็นเรื่องที่มีการเน้นย้ำมากขึ้น ลูกค้านี้จึงมีการตรวจสอบกองเรืออยู่เป็นประจำ และได้ให้ข้อมูลกับบริษัทฯ เพื่อบันทึกในโครงการตรวจสอบและบำรุงรักษากองเรือ

ลูกค้าในตลาดเฉพาะกลุ่มของธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งมีจำนวนจำกัด และการสูญเสียลูกค้าที่สำคัญอาจทำให้เกิดผลกระทบอย่างรุนแรงต่อผลประกอบการทางการเงินของกลุ่มบริษัทฯ

ลูกค้าที่มีศักยภาพในธุรกิจนี้มีจำนวนจำกัด โดยเฉพาะในธุรกิจขุดเจาะ และจำนวนโครงการที่มีศักยภาพในธุรกิจบริการนอกชายฝั่งก็มีจำนวนจำกัดเช่นกัน ในปีหนึ่งๆ จำนวนสัญญาและโครงการไม่กี่โครงการมีส่วนที่สำคัญต่อรายได้ของธุรกิจบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทฯ นอกจากนี้ เนื่องด้วยเมอร์เมดมีเรือขุดเจาะทั้งสิ้น 2 ลำ จึงสามารถให้บริการงานขุดเจาะแก่ลูกค้าไม่เกิน 2 ราย ในช่วงเวลาหนึ่งเท่านั้น การสูญเสียลูกค้าของธุรกิจการขุดเจาะไปรายหนึ่งทำให้มีผลกระทบต่อธุรกิจการขุดเจาะ ถ้าเมอร์เมดไม่สามารถหาลูกค้ารายใหม่มาทดแทนลูกค้าที่สูญเสียไปได้ เหตุผลดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อรายได้และผลกำไรโดยรวมของกลุ่มบริษัทฯ

รายได้และความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง และผลประกอบการทางการเงินของกลุ่มบริษัทไทรีเซนอาจได้รับผลกระทบถ้าลูกค้าสำคัญรายใดของเมอร์เมดยกเลิกสัญญาหรือปฏิเสธไม่ยอมทำสัญญากับเมอร์เมด และกลุ่มบริษัทฯ ไม่สามารถหาลูกค้ารายใหม่มาทดแทนลูกค้าเหล่านี้ได้

ถ้าธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทฯ ไม่สามารถบริหารการเติบโตของธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2546 กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งได้ซื้อเรือขุดเจาะ 2 ลำ และเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำ 3 ลำ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งได้ยืนยันแผนที่จะซื้อเรือขุดเจาะใหม่ 1 ลำ และเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำที่ต่อใหม่อีก 1 ลำ เรือสนับสนุนงานเทคนิคได้นำที่ส่งต่อใหม่ผ่านสัญญาเรือเช่าเปล่าที่ได้รับสิทธิที่จะซื้อได้ (bareboat charter with purchase option) อีก 1 ลำ จะมีระยะเวลาห่างระหว่างเวลาที่กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งซื้อเรือขุดเจาะหรือเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำ และเวลาที่เรือขุดเจาะหรือเรือดังกล่าวเริ่มปฏิบัติงานได้ ในช่วงเวลานั้น สภาวะต่างๆ ที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมอาจเปลี่ยนแปลง อย่างเช่นกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งอาจไม่สามารถได้รับผลตอบแทนอย่างที่คาดหวังได้ ถ้ากลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งไม่สามารถบริหารเรือที่ซื้อใหม่ และเรือต่อใหม่ที่จะได้มาทั้งในปัจจุบันและอนาคต อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ เป็นอย่างมาก

แผนการขยายกิจการของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งต้องการความใส่ใจในด้านการบริหารอย่างมาก และต้องการทรัพยากรที่สำคัญ ทั้งในแง่การเงินและบุคลากรจากการเติบโตของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง ซึ่งส่งผลให้มีความต้องการทางด้านทรัพยากรบุคคล การจัดการและทรัพยากรอื่นๆ มีมากขึ้น ถ้าเมอร์เมดไม่สามารถจัดหาทรัพยากรบุคคลที่มีความชำนาญ ไม่สามารถปรับปรุงการดำเนินการให้บริการนอกชายฝั่งและระบบทางการเงิน การบริหารจัดการ และข้อมูลทางด้านกฎหมาย/การปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ให้ทันต่อการเจริญเติบโตของธุรกิจนอกชายฝั่งแล้ว อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินการของเมอร์เมดและกลุ่มบริษัทฯ อย่างมาก

นโยบายของกลุ่มบริษัทไทรีเซน คือการพัฒนาบุคลากรที่สำคัญของบริษัทฯ และพัฒนาระบบพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง ผู้จัดการระดับอาวุโสของเมอร์เมดจะมีการจ่ายค่าตอบแทนตามผลของงาน ซึ่งจะสอดคล้องกับเป้าหมายของกลุ่มเมอร์เมดในระยะสั้นและระยะกลาง

อุตสาหกรรมธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซนเป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันสูงทางด้านราคา

ตลาดและภูมิภาคที่กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งทำธุรกิจอยู่มีการแข่งขันสูง ราคามักเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดว่าผู้รับเหมารายใดจะได้สัญญา คู่แข่งบางรายมีขนาดธุรกิจใหญ่กว่ากลุ่มบริษัท โดยมีกองเรือที่หลากหลายกว่าหรือกองเรือที่มีลักษณะจำเพาะกว่า มีทรัพยากรที่มากกว่าของกลุ่มบริษัท และมีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักและสามารถเข้าไปถึงภูมิภาคต่างๆ ได้ดีกว่า และ/หรือ มีต้นทุนเงินทุนที่ต่ำกว่ากลุ่มบริษัท ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ทำให้คู่แข่งเหล่านี้สามารถรับสถานการณ์ขาดของอุตสาหกรรมได้ดีกว่า สามารถแข่งขันเรื่องราคาได้ และเคลื่อนย้าย สร้าง และ/หรือ หาสินทรัพย์เพิ่มเติมได้ ซึ่งปัจจัยทั้งปวงนี้มีผลต่อยอดขายและความสามารถในการทำกำไรของกลุ่มบริษัท

นโยบายของกลุ่มบริษัทโทรีเซน คือการขยายกิจการของเมอร์เมดและการลดต้นทุนของธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง

ต้นทุนต่างๆ ที่เพิ่มขึ้นของธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซนอาจมีผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของสัญญาระยะยาว

สัญญาทั้งหมดที่ได้ทำกับลูกค้าในกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งสำหรับบริการการขุดเจาะและสัญญาบริการวิศวกรรมโยธาได้นำบางฉบับ มีการกำหนดราคาค่าบริการคงที่ในระยะยาว สัญญาระยะยาวอัตราคงที่เหล่านี้ จำกัดความสามารถของกลุ่มบริษัท ในการปรับอัตราค่าบริการตามการเพิ่มขึ้นของต้นทุน เช่น ต้นทุนเงินเดือน และต้นทุนอะไหล่และสินค้าอุปโภคบริโภคต่างๆ ซึ่งไม่สามารถคาดเดาได้และผันผวนตามเหตุการณ์ที่กลุ่มบริษัท ไม่สามารถควบคุมได้ การเพิ่มขึ้นของต้นทุนดังกล่าวมีผลอย่างมากต่อความสามารถในการทำกำไรของกลุ่มบริษัท

การบำรุงรักษา และซ่อมแซมเรือขุดเจาะ และเรือของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งมีค่าใช้จ่ายสูง

การดำเนินงานของธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งขึ้นอยู่กับทรัพย์สิน อย่างเช่นเรือขุดเจาะและเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำ กลุ่มบริษัทโทรีเซนต้องบำรุงรักษาเรือขุดเจาะและเรือเหล่านี้ให้มีมาตรฐาน และเพื่อรักษามาตรฐานของเรือขุดเจาะและเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำ เช่น เรือขุดเจาะและเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำ ต้องเข้ารับการบำรุงรักษาที่อุ้งแห่งทุกๆ 5 ปี การบำรุงรักษาเรือที่อุ้งแห่งนั้นมีค่าใช้จ่ายจำนวนมากและไม่สามารถประกันได้ว่าจะไม่มีการใช้จ่ายเกินงบ กลุ่มบริษัท อาจต้องซ่อมแซมหรือปรับปรุงเรือขุดเจาะหรือเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำใหม่ หรือต้องมีค่าใช้จ่ายจำนวนมากในการซื้ออะไหล่และทรัพย์สินเพิ่มเติม นอกจากนี้ เนื่องจากเรือขุดเจาะและเรือหลายลำของกลุ่มบริษัท ไม่ใช่เรือใหม่ ต้นทุนการบำรุงรักษาและซ่อมแซมเรือเหล่านั้นอาจจะสูงกว่าเรือที่ส่งต่อใหม่

เนื่องจากไม่อาจมั่นใจได้ว่ากลุ่มบริษัท จะสามารถหาเงินสดจากการดำเนินงาน หรือจัดหาเงินกู้ยืม หรือเงินทุนโดยมีเงื่อนไขที่เหมาะสมหรือเพียงพอเพื่อดำเนินการตามนี้ได้ ถ้ากลุ่มบริษัท ไม่สามารถเข้าถึงแหล่งทุนที่เพียงพอเพื่อการดำเนินงานได้ อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง

เมอร์เมดสามารถจัดหาเงินทุนจำนวน 246 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ จากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่ประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก (IPO) และจากการมีฐานะทางการเงินที่แข็งแกร่งจะทำให้เมอร์เมดสามารถเข้าสู่ตลาดตราสารหนี้ (debt markets) ได้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้เพียงพอกับภาระค่าใช้จ่ายฝ่ายทุนที่จะเกิดขึ้น

ความเสี่ยงทั่วไปของกลุ่มบริษัทโทรีเซน

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ และธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทรีเซน ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบการเดินเรือทะเล และภาระผูกพันต่างๆ ซึ่งอาจก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายจำนวนมากและอาจมีผลกระทบอย่างมากต่อผลการดำเนินงานและสถานภาพการเงินของกลุ่มบริษัท

การดำเนินงานขนส่งสินค้าแห่งแรกของทางทะเลและบริการนอกชายฝั่ง ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกฎบัตรต่างๆ ข้อตกลงระหว่างประเทศที่ว่าด้วยการบริหาร การขนส่ง การเก็บรักษาสินค้า และการปล่อยปีโตรเลียมและสารพิษ ซึ่งทั้งหมดนี้มีจุดประสงค์เพื่อดูแลรักษาสีงแวดล้อมจากมลภาวะ และเพื่ออนุรักษ์ชีวิตสัตว์ทะเล รวมทั้งกฎหมายและระเบียบของประเทศ รัฐ และท้องถิ่นอื่นที่มีผลบังคับใช้ในพื้นที่ที่เรือให้บริการ หรือจดทะเบียน การดำเนินงานขนส่งทางทะเลของเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของต้องเป็นไปตามเงื่อนไขการประกัน และข้อกำหนดความรับผิดชอบทางการเงิน ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือจะต้องทำตามเงื่อนไขการดำเนินงาน การบำรุงรักษา การตรวจสอบ การอบรมและข้อกำหนดที่กำหนดไว้อย่างเข้มงวด และต้องปฏิบัติตามขั้นตอนการบริหารจัดการทางด้านความปลอดภัยที่ได้รับการรับรอง และกระบวนการเตรียมการป้องกันเหตุฉุกเฉิน กฎระเบียบเหล่านี้รวมทั้งภาคผนวกที่หกของอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ข้อปฏิบัติว่าด้วยการบริหารจัดการเพื่อการเดินเรือที่ปลอดภัยและป้องกันมลภาวะ อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะของชีวิตในทะเล และกฎระเบียบว่าด้วยความปลอดภัยระหว่างประเทศสำหรับท่าเรือและเรือ (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 ต้องได้รับการอนุญาตและการอนุมัติรับรองในการดำเนินธุรกิจ ในอนาคต กลุ่มบริษัท อาจต้องต่ออายุใบอนุญาตเพื่อทำธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง หรือต้องขอรับใบอนุญาตและใบรับรองใหม่ อย่างไรก็ตาม ไม่อาจมั่นใจได้ว่ากลุ่มบริษัท จะได้รับการต่ออายุใบอนุญาต หรือได้รับใบอนุญาตหรือใบรับรองดังกล่าวตามกรอบเวลาที่กลุ่มบริษัท คาดไว้หรือไม่ ถ้ากลุ่มบริษัท ไม่สามารถต่ออายุ รักษา หรือได้มาซึ่งใบอนุญาตหรือใบรับรองดังกล่าว อาจทำให้การดำเนินงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัท สะดุด หรือล่าช้า และอาจส่งผลกระทบต่อค่าบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัท และธุรกิจของกลุ่มบริษัท

ธุรกิจของกลุ่มบริษัทโทรีเซนมีความเสี่ยงทางธุรกิจอันเนื่องมาจากความสูญเสียและภาระหนี้สินและถ้าบริษัท ไม่มีการประกันที่เพียงพอต่อความสูญเสียที่เกิดขึ้นจริงหรือภาระหนี้สินที่เกิดขึ้นจริง อาจส่งผลกระทบอย่างมากต่อสถานภาพทางการเงินและผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท ได้

ความสูญเสียของทรัพย์สินทางทะเลอาจเกิดขึ้นจากสาเหตุต่างๆ ซึ่งรวมถึงสภาพอากาศที่แปรปรวน การชน การเกยตื้น อัคคีภัย เครื่องยนต์ขัดข้อง ความผิดพลาดของบุคคลากร เรืออาจถูกกักบริเวณ หรือเรืออาจจมและมีการรั่วไหลของน้ำมันที่ทำให้เกิดมลภาวะ ซึ่งอาจทำให้ถูกบุคคลอื่นเรียกร้องค่าเสียหาย นอกจากนี้ สินค้าในเรืออาจติดไฟ ระเบิด และสารพิษอาจเป็นอันตรายต่อเรือ คน และสิ่งแวดลอม ในขณะที่กลุ่มบริษัท ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการออกแบบและการปฏิบัติการของกองเรือ กลุ่มบริษัทโทรีเซนเคยประสบกับอุบัติเหตุและเหตุการณ์อื่นๆ ที่เกี่ยวกับเรือเป็นบางครั้ง และไม่อาจมั่นใจได้ว่าจะไม่เกิดเหตุการณ์ที่คล้ายกันอีกในอนาคต

แม้ว่ากลุ่มบริษัทโทรีเซนจะสามารถเรียกค่าชดเชยความเสียหายส่วนใหญ่ได้จากบริษัทประกันภัย ค่าชดเชยความเสียหายอาจต้องมีการหักเงินความเสียหายส่วนต้น และอาจมีข้อจำกัดอื่นๆ ซึ่งทำให้ไม่อาจแน่ใจได้ว่าการประกันภัยของกลุ่มบริษัท จะสามารถครอบคลุมค่าใช้จ่ายจากเหตุการณ์ต่างๆ ได้ทั้งหมดเสมอ หรือแม้ว่ากลุ่มบริษัท จะสามารถทำตามเงื่อนไขตามข้อบังคับของการประกันที่เกี่ยวข้องสำหรับการชดเชยความเสียหายจากบริษัทประกันภัย ถ้าเหตุการณ์

ที่คล้ายคลึงกันเกิดขึ้นอีกในอนาคต อาจทำให้เกิดความสูญเสียโดยตรงหรือมีภาระหนี้สินต่างๆ ความสูญเสียของกำไรหรือต้นทุนที่สูงขึ้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบอย่างมากต่อการดำเนินงาน สภาพทางการเงิน และผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

กลุ่มบริษัทไทรีเซนไม่ได้มีการประกันที่เกี่ยวกับความสูญเสียของกำไร การสูญเสียของการว่าจ้าง ความล่าช้า ความสูญเสียที่เป็นผลต่อเนื่อง หรือความสูญเสียของรายได้จากการที่เรือไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ยกเว้นเฉพาะกรณีที่ เป็นข้อเรียกร้องต่อบุคคลที่สาม นอกจากนี้ ความเสี่ยงบางอย่าง เช่น ความเสียหายทางเคมีชีวภาพไม่สามารถประกันได้ และจากการที่มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลเพิ่มมากขึ้น ผู้รับประกันและสมาคมพีแอนด์ไออาจขอเพิ่มค่าเบี้ยประกันได้ ถ้ากลุ่มบริษัทฯ ไม่สามารถรักษารายได้อื่นๆ ของกรมธรรม์ที่ต้องการ หรือมีความเสียหายใดที่กลุ่มบริษัทฯ ต้องรับผิดชอบและไม่ได้ครอบคลุมด้วยกรมธรรม์ที่มีอยู่ อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงาน โอกาสในอนาคต สภาพทางการเงิน และผลการดำเนินการของกลุ่มบริษัทฯ

สมาคมพีแอนด์ไอที่กลุ่มบริษัทไทรีเซนเป็นสมาชิกอยู่ อาจขอให้สมาชิกเพิ่มการสนับสนุนทางการเงิน ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อสภาพทางการเงินและผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ

กลุ่มบริษัทไทรีเซนจะได้รับการชดเชยความเสียหายสำหรับภาระหนี้สินบางอย่างที่เกิดขึ้นในขณะที่เรือของกลุ่มบริษัทฯ ดำเนินการอยู่ จากการเป็นสมาชิกของการคุ้มครองและการชดเชยความเสียหายหรือสมาคมพีแอนด์ไอ สมาคมพีแอนด์ไอเป็นสมาคมการประกันที่สมาชิกต้องช่วยออกเงินเพื่อช่วยสมาชิกคนอื่นรับผิดชอบความสูญเสียต่างๆ สมาคมพีแอนด์ไอมีจุดประสงค์ในการให้ประกันซึ่งกันและกันในกลุ่มโดยวัดจากจำนวนน้ำหนักเป็นตันรวมของเรือของสมาชิก การชดเชยความเสียหายจะจ่ายตามเบี้ยประกันรวมของสมาชิกสมาคมทั้งหมด แม้ว่าอาจมีการขอให้เพิ่มการสนับสนุนทางการเงิน ถ้าเบี้ยประกันรวมไม่พอที่จะชำระค่าเรียกร้องชดเชยความเสียหายที่ส่งให้กับสมาคม การเรียกร้องความเสียหายที่ยื่นให้กับสมาคม อาจรวมถึงการเรียกร้องค่าเสียหายต่างๆ ที่เกิดจากสมาชิกของกลุ่มรวมทั้งการเรียกร้องต่างๆ ต่อสมาคมจากสมาคมพีแอนด์ไออื่นๆ ที่มีข้อตกลงระหว่างสมาคม สมาคมพีแอนด์ไอที่กลุ่มบริษัทฯ เป็นสมาชิกอยู่ อาจขอให้สมาชิกจ่ายเงินสนับสนุนเพิ่ม และจำนวนเงินเพิ่มดังกล่าวอาจมีจำนวนมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสภาพทางการเงินและผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ

ถ้ากลุ่มบริษัทไทรีเซนไม่สามารถดึงดูดและรักษาทรัพยากรบุคคลที่มีคุณภาพสำหรับธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานหรือธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ

ปัจจัยที่สำคัญต่อความสำเร็จของธุรกิจของกลุ่มบริษัทไทรีเซน คือความสามารถในการจัดจ้างบุคลากร การอบรม และรักษาเจ้าหน้าที่ที่มีประสิทธิภาพและมีความสามารถที่เหมาะสมเพื่อให้ปฏิบัติงานประจำการเรือ และเจ้าหน้าที่ประจำสำนักงาน ธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทฯ ต้องการบุคลากรที่มีฝีมือเพื่อปฏิบัติการในเรือขุดเจาะและเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้น้ำ ตลาดของเจ้าหน้าที่ที่มีความสามารถและมีประสิทธิภาพนั้น มีความแข่งขันสูงและเติบโตขึ้นมากในไม่กี่ปีที่ผ่านมา เนื่องจากการเติบโตของเศรษฐกิจโลก โอกาสในการจ้างงานอื่นๆ และเงินเดือนที่สูงขึ้น ไม่สามารถประกันได้ว่ากลุ่มบริษัทฯ จะประสบความสำเร็จในการสรรหาและอบรมบุคลากรที่มีฝีมือในราคาที่สมเหตุสมผล ถ้ากลุ่มบริษัทฯ ไม่สามารถทำเช่นนั้นได้ จะทำให้เกิดผลกระทบต่อชื่อเสียงของกลุ่มบริษัทฯ และความสามารถของกลุ่มบริษัทฯ ในการดำเนินการอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพทางต้นทุน

ความสามารถของกลุ่มบริษัทโตรีเซนที่จะขยายธุรกิจ โดยการซื้อสินทรัพย์เพิ่มขึ้น อาจจะได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์การให้สินเชื่อทั่วโลก

ในอดีตที่ผ่านมา การขยายตัวทางธุรกิจของกลุ่มบริษัท เกิดจากการที่กลุ่มบริษัท สามารถได้รับสินเชื่อจากสถาบันการเงินต่างๆ ในอนาคต การขยายสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัท อาจต้องขึ้นกับความเสี่ยงที่เกิดจากวิกฤตการณ์ทางการเงินทั่วโลกที่เกิดขึ้นเมื่อปลายปี 2551 ซึ่งส่งผลให้การหาแหล่งสนับสนุนทางการเงินเป็นไปได้ยากขึ้นกว่าเดิม รวมถึงต้นทุนทางการเงินในการจัดหาแหล่งเงินทุนให้กับเรือชุดเจาะ เรือเดินทะเล และการซื้อสินทรัพย์อื่นๆ จากสถานการณ์ด้านการสนับสนุนทางการเงินจากธนาคารและสถาบันการเงินต่างๆ ซึ่งลดลงอย่างเห็นได้ชัดนั้น ทำให้การจัดหาสินเชื่อเพื่อการขยายธุรกิจของกลุ่มบริษัท อาจจะอยู่ในภาวะตึงตัว ในกรณีที่การจัดหาแหล่งสินเชื่ออาจทำให้เกิดต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้น จะส่งผลให้ต้นทุนในการลงทุนในสินทรัพย์ไม่น่าสนใจ ซึ่งจะทำให้เกิดผลกระทบต่อความสามารถของกลุ่มบริษัท ในการขยายตัวด้านรายรับที่เกิดจากสินทรัพย์ที่มีต้นทุนสูง

นโยบายของกลุ่มบริษัทโตรีเซนคือ การทำให้แน่ใจว่าสินทรัพย์ที่ตกลงซื้อไว้แล้วมีการสนับสนุนทางการเงินรองรับ และแผนงานการขยายสินทรัพย์ในอนาคตได้คำนึงถึงภาวะวิกฤตการณ์ทางการเงินทั่วโลกในปัจจุบัน รวมถึงโอกาสในการซื้อสินทรัพย์ใหม่ๆ ในราคาที่คุ้มค่าในช่วงวิกฤตการณ์นี้

การดำเนินการของกลุ่มบริษัทโตรีเซนมีความเสี่ยงจากความน่าเชื่อถือของลูกค้า

กลุ่มบริษัทโตรีเซนมีความเสี่ยงจากความสูญเสียจากการไม่ชำระเงิน หรือการที่ลูกค้าไม่ปฏิบัติตามสัญญา ถ้าลูกค้าของกลุ่มบริษัท รายสำคัญรายใดไม่ชำระเงินหรือไม่ปฏิบัติตามสัญญา ในช่วงธุรกิจซบเซาอาจส่งผลกระทบต่อสภาพทางการเงินของกลุ่มบริษัท หรือผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท ถ้าลูกค้าสำคัญรายใดของกลุ่มบริษัท ผิดนัดชำระหนี้ผลประโยชน์ทางการเงินของกลุ่มบริษัท อาจได้รับผลกระทบ ผลจากการที่ลูกค้าผิดนัดชำระหนี้จะส่งผลกระทบต่อธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งที่อายุสัญญา มีระยะเวลายาวกว่า มูลค่าของสัญญาสูงกว่าและมีจำนวนสัญญาน้อยกว่า

นโยบายของกลุ่มบริษัทโตรีเซน คือการทำงานร่วมกับบริษัทลูกค้าที่มีคุณภาพสูงเป็นหลัก ซึ่งได้ทำการคัดเลือกจากกลุ่มบริษัท แล้ว หรือในกรณีที่เป็นไปได้ กลุ่มบริษัท จะให้ลูกค้าจ่ายเงินล่วงหน้าก่อนเริ่มปฏิบัติงานตามที่ได้รับมอบหมาย

ตารางที่ 36 : การถือครองหุ้นโดยคณะกรรมการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551

รายชื่อกรรมการ	ณ 30 กันยายน 2550	เปลี่ยนแปลง	ณ 30 กันยายน 2551
1. ม.ร.ว. จันทรรวมศิริโชค จันทรรัตต คู่สมรส	525,030 267,000	230,000 128,000	755,030 395,000
2. ม.ล. จันทรรจุกา จันทรรัตต คู่สมรส	173,080 0	3,000 0	176,080 0
3. นายสตีเฟ่น ฟอร์ดแฮม คู่สมรส	0 0	0 0	0 0
4. ดร. พิชิต นิธิวาสิน คู่สมรส	0 0	0 0	0 0
5. นายปิยอร์น ออสตรอม	0	0	0
6. นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ คู่สมรส	0 0	0 0	0 0
7. ดร. ศิริ การเจริญดี คู่สมรส	0 0	0 0	0 0
8. นางใจใจ ฮอร์น* คู่สมรส	0 0	0 0	0 0
9. นางปรารภนา มงคลกุล คู่สมรส	20,000 0	0 0	20,000 0
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์รี่ คู่สมรส	0 0	0 0	0 0
11. นายอันส์เนอส์ ชูเดอร์เกร็น	45,000	20,000	65,000
รวม	1,030,110	381,000	1,411,110

หมายเหตุ : *นางใจใจ ฮอร์น ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการของบริษัท ไทยเร็นไทย เอเยนตีสส์ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2551

ตารางที่ 37 : การถือครองหุ้นโดยผู้บริหาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2551

รายชื่อผู้บริหาร	ณ 30 กันยายน 2550	เปลี่ยนแปลง	ณ 30 กันยายน 2550
1. ม.ล. จันทรรจุกา จันทรรัตต คู่สมรส	173,080 0	3,000 0	176,080 0
2. นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์รี่ คู่สมรส	0 0	0 0	0 0
3. นายอิวาร์ ฮาร์วัลด์ ซอสส์ คู่สมรส	0 0	0 0	0 0
4. นายอันส์เนอส์ ชูเดอร์เกร็น	45,000	20,000	65,000
5. นางสาวนุช กัลยาวงศา	11,750	1,000	12,750
6. นายปรีชญุตม์ นิวาตะบุตร	0	0	0
รวม	229,830	24,000	253,830

หมายเหตุ : ไม่รวมถึงการถือครองหุ้นของผู้บริหารในบริษัทย่อย

ผู้ถือหุ้นและนโยบายการจ่ายเงินปันผล

ตารางที่ 38 : ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ณ วันที่ 30 พฤษภาคม 2551 (วันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งสุดท้าย)

ลำดับที่	ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	%
1.	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	147,799,825	22.96
2.	Goldman Sachs International	23,255,043	3.61
3.	State Street Bank and Trust Company, For London	17,301,526	2.69
4.	Gerlach & Co.-Old Westbury Global Opportunities Fund	15,700,000	2.44
5.	State Street Bank and Trust Company	15,476,895	2.40
6.	State Street Bank and Trust Company, For Australia	15,070,750	2.34
7.	Morgan Stanley & Co. International Plc	13,666,800	2.12
8.	HSBC (Singapore) Nominees Pte Ltd	12,340,880	1.92
9.	Mellon Bank, N.A.	8,535,020	1.33
10.	The Bank of New York Nominee Ltd A/C Bank of New York Europe Ltd – Direct Client Account	8,215,200	1.28
รวม		277,361,939	43.09

นโยบายจ่ายเงินปันผล

ช่วงเวลาและจำนวนเงินปันผล (ถ้ามี) ขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงาน สถานะทางการเงิน ความต้องการใช้เงินสด และเงินสดที่มีอยู่ ข้อจำกัดต่างๆ ที่ระบุไว้ตามสัญญาหุ้น และปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องตามความเห็นชอบของคณะกรรมการบริษัท ประกอบธุรกิจโดยการเข้าไปถือหุ้น และไม่ได้เป็นเจ้าของทรัพย์สินใดๆ นอกจากหุ้นที่ถืออยู่ในบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังนั้น ความสามารถในการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นจะขึ้นอยู่กับผลกำไรและกระแสเงินสดของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัท มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิของงบการเงินรวมหลังหักภาษีเงินได้ แต่ไม่รวมกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน และปัจจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ โดยคณะกรรมการของบริษัท อาจจะพิจารณาทบทวน และแก้ไขนโยบายการจ่ายเงินปันผลเป็นครั้งคราว เพื่อให้เป็นไปตามแผนการเติบโตทางธุรกิจของบริษัท ในอนาคต ความต้องการใช้เงินลงทุน และปัจจัยด้านอื่นๆ ที่เห็นสมควร ทั้งนี้ การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวจะไม่เกินกำไรสะสมที่ปรากฏอยู่ในงบการเงินเฉพาะของบริษัท

การประกาศจ่ายเงินปันผลจะเป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมายไทย ตัวอย่างเช่น กฎหมายกำหนดไว้ว่าการประกาศและจ่ายเงินปันผลประจำปีจะขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งจะพิจารณาตามที่คณะกรรมการเสนอ และในกรณีการประกาศและจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจะขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของคณะกรรมการ นอกจากนี้ กฎหมายไทยยังห้ามจ่ายเงินปันผลจากเงินประเภทอื่นนอกจากกำไร (กำไรสุทธิรวมกำไรสะสมและหักขาดทุนสะสมใดๆ) ทั้งนี้ บริษัทจะต้องจัดสรรเงินไว้เป็นทุนสำรองจนกว่าจะมีจำนวนถึงหนึ่งในสิบของทุนของบริษัท หรือมากกว่านั้นตามข้อบังคับของบริษัท อีกทั้งห้ามจ่ายเงินปันผลหากบริษัทอยู่ในภาวะล้มละลายหรืออาจเข้าข่ายล้มละลาย ถ้าทำการจ่ายเงินปันผล

บริษัทย่อยของบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) มีนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของกำไรสุทธิของบริษัทย่อย ยกเว้น บริษัท เมอร์เมต มารีไทม์ จำกัด (มหาชน) (“เมอร์เมต”) ซึ่งจากการที่เมอร์เมตเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สังกัดคณะกรรมการของเมอร์เมตจะใช้ดุลยพินิจในการจ่ายเงินปันผลเช่นเดียวกับคณะกรรมการบริษัท การจ่ายเงินปันผลของเมอร์เมตในอนาคตขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายๆ ประการ รวมถึง ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น กำไรสะสม ผลประกอบการที่คาดว่าจะได้ในอนาคต ประเมินการค่าใช้จ่ายฝ่ายทุน และแผนการลงทุนอื่นๆ รวมทั้งข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลที่อาจเกิดขึ้นจากการจัดหาทุนเงินกู้ต่างๆ เป็นต้น

บทนำ

หลักการว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นสิ่งที่เน้นย้ำในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ไทยเรเนตซีส์ จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีจะทำให้บริษัทฯ สามารถบรรลุพันธกิจของตนได้สำเร็จ การกำกับดูแลกิจการเป็นตัวกำหนดโครงสร้างและกระบวนการของความสัมพันธ์ระหว่างผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ คณะกรรมการและฝ่ายบริหาร โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว พร้อมกับการคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียรายอื่นด้วย

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

นโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ติดตามกฎระเบียบใหม่ๆ ที่ประกาศใช้และปรับแนวปฏิบัติของบริษัทฯ ให้เข้ากับกฎระเบียบดังกล่าว การกำกับดูแลกิจการที่ดีจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนอย่างดีจากคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร เพื่อให้เกิดการปฏิบัติและตัวอย่างที่เหมาะสมทั่วทั้งบริษัทในกลุ่มไทยเรเนตซีส์

1. นโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นทุกคน และพยายามศึกษาทำความเข้าใจความต้องการของผู้ถือหุ้น ตลอดจนพิจารณาประเด็นทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และจริยธรรมที่อาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นอย่างมีระบบ กรรมการแต่ละท่านเป็นผู้มีความซื่อสัตย์สุจริต ทุ่มเท และมีความเป็นอิสระในเชิงความคิดและการตัดสินใจในระดับสูง อีกทั้งยังคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ อีกด้วย

นโยบายการกำกับดูแลกิจการนี้ตระหนักถึงบทบาทพิเศษของคณะกรรมการในการเป็นตัวเชื่อมในห่วงโซ่อำนาจระหว่างผู้ถือหุ้นและกรรมการผู้จัดการและทีมบริหาร นอกจากนี้นโยบายยังมีเนื้อหาครอบคลุมอย่างชัดเจนถึงบทบาทควบคุมของกรรมการผู้จัดการ และกรรมการที่เป็นผู้บริหารอื่นๆ ทั้งในฐานะที่เป็นกรรมการและผู้บริหารระดับอาวุโส

ในปี 2550 คณะกรรมการได้ทบทวนและปรับเปลี่ยนนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ หลายประการเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติสากล นอกจากนี้ ยังได้กำหนดนโยบายและทิศทางในการดำเนินธุรกิจเพื่อเสริมประสิทธิภาพของระบบควบคุมภายในและระบบการตรวจสอบ เพื่อเป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารปฏิบัติงานภายใต้นโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อให้ธุรกิจของบริษัทฯ มีความโปร่งใส มีจริยธรรม และปฏิบัติตามกฎหมายที่ใช้บังคับทั้งหมด

คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่ในการจัดทำแผนการดำเนินการและการตรวจสอบ เพื่อให้มั่นใจว่าองค์กรปฏิบัติตามนโยบายทั้งหมด ติดตามผล ทบทวนและปรับเปลี่ยนนโยบายการกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้นโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ทันสมัยและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยในปีที่ผ่านมา แผนกตรวจสอบภายในได้ดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการภายใต้การกำหนดทิศทางของคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้งนี้ ความรับผิดชอบในการดูแลการปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการโดยรวมเป็นของประธานคณะกรรมการ

นโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการกำหนดให้ประธานคณะกรรมการมีหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการให้ความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการและฝ่ายบริหารเป็นไปอย่างซื่อสัตย์สุจริตและมีประสิทธิภาพในระหว่างการประชุมกรรมการนัดต่างๆ ซึ่งหมายถึงประธานคณะกรรมการจำเป็นต้องมีปฏิสัมพันธ์กับกรรมการผู้จัดการระหว่างการประชุมคณะกรรมการ และต้องติดต่อกับกรรมการท่านอื่นตลอดจนผู้ถือหุ้น

นโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการมีแนวทางครอบคลุมเนื้อหาในหัวข้อต่อไปนี้

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

2. ผู้ถือหุ้น : สิทธิและการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน

(ก) สิทธิทั่วไปและความเท่าเทียมกัน

บริษัท ไทรีเชนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นทั้งในแง่การเปิดเผยข้อมูล วิธีทำบัญชี การใช้ข้อมูลภายในและผลประโยชน์ที่ขัดแย้ง ผู้บริหารจะต้องมีจริยธรรมและการตัดสินใจใดๆ จะต้องทำด้วยความซื่อสัตย์ ยุติธรรม และเพื่อผลประโยชน์โดยรวมของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ตระหนักถึงหน้าที่ในการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน บริษัทฯ มีหน้าที่ปกป้องผลประโยชน์และสิทธิของผู้ถือหุ้น ซึ่งรวมถึงสิทธิในการได้รับเงินปันผลและรับทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องและเพียงพอจากบริษัทฯ ในเวลาอันสมควรอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ยังมีหน้าที่เผยแพร่ข้อมูลอย่างโปร่งใสและแสดงความรับผิดชอบต่อฝ่ายบริหารผ่านการจัดประชุมผู้ถือหุ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีธรรมเนียมปฏิบัติที่จะอำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้นอย่างเต็มที่ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง

นโยบายของบริษัทฯ กำหนดว่า ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นใดก็ตาม ผู้ถือหุ้นแต่ละรายจะได้รับข้อมูลที่ครบถ้วนและเพียงพอเกี่ยวกับวาระการประชุมที่มีการนำเสนอซึ่งจะแนบไปพร้อมกับหนังสือบอกกล่าวการประชุม โดยหนังสือบอกกล่าวการประชุมดังกล่าวจะส่งไปให้กับผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 14 วันก่อนวันประชุม

ระหว่างการประชุม ผู้ถือหุ้นมีสิทธิถามคำถาม แสดงความคิดเห็น ให้คำแนะนำหรือข้อเสนอแนะ และลงคะแนนเสียง นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถขอข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการบันทึกบัญชีที่สำคัญ โดยบริษัทฯ สนับสนุนการเปิดเผยข้อมูลและธุรกรรมทางธุรกิจ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีความเข้าใจในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างชัดเจน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และผู้ถือหุ้นรายย่อยต่างได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ นโยบายด้านบริหารจัดการและรายงานการเงินอย่างเท่าเทียม อีกทั้ง ยังมีสิทธิได้รับการปฏิบัติอย่างยุติธรรมในการจัดสรรเงินปันผลและค่าตอบแทนอีกด้วย

ผู้ถือหุ้นจะได้รับแบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแต่งตั้งตัวแทนหรือเลือกกรรมการอิสระท่านใดท่านหนึ่งเป็นผู้รับมอบอำนาจในการเข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงมติในที่ประชุมแทนตน

เพื่อเพิ่มช่องทางการสื่อสารและการมีส่วนร่วมของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายให้ผู้ถือหุ้นมีโอกาสในการเสนอวาระการประชุมผู้ถือหุ้นก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 26 มกราคม 2550 เป็นต้นมา ผู้ถือหุ้นสามารถส่งคำถามมายังบริษัทฯ และเสนอวาระการประชุมผู้ถือหุ้นต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณาผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นครั้งใดๆ โดยบริษัทฯ พยายามตอบทุกคำถามของผู้ถือหุ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำแนวปฏิบัติเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อกรรมการผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เรียบร้อยแล้ว

(ข) การประชุมผู้ถือหุ้น

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

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ตีพิมพ์หนังสือบอกกล่าวการประชุมในหนังสือพิมพ์รายวันฉบับภาษาไทยอย่างน้อย 1 ฉบับ และหนังสือพิมพ์รายวันฉบับภาษาอังกฤษอย่างน้อย 1 ฉบับ เป็นเวลาติดต่อกันอย่างน้อย 3 วันก่อนการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีแต่ละครั้ง นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้เผยแพร่หนังสือบอกกล่าวการประชุมในเว็บไซต์ของบริษัทฯ อีกด้วย บริษัทฯ มีนโยบายที่จะส่งเสริมให้การใช้การสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ในการรายงาน ดังนั้น เอกสารเกี่ยวกับการประชุมทั้งหมดได้ถูกนำมาลงไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ <http://www.thoresen.com>

รายละเอียดกระบวนการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง มีดังนี้

(ข.1) วิธีการก่อนการประชุม

การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2551 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2551 โดยบริษัทฯ ได้ส่งหนังสือบอกกล่าวการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2551 นี้ให้กับผู้ถือหุ้นและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2551 ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของบริษัทฯ ที่กำหนดว่าจะต้องส่งหนังสือบอกกล่าวการประชุมล่วงหน้าอย่างน้อย 14 วันก่อนการประชุมแต่ละครั้ง

ก่อนการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีหรือการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งใด ผู้ถือหุ้นจะได้รับรายละเอียดการประชุม เช่น เวลา สถานที่และที่จัดประชุม วาระการประชุม รายงานประจำปีของบริษัทฯ แบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะ และรายการเอกสารที่ต้องใช้ในการเข้าร่วมประชุม เพื่อช่วยผู้ถือหุ้นในการใช้สิทธิและลงคะแนนเสียงในแต่ละวาระการประชุม นอกจากนี้ เพื่ออำนวยความสะดวก บริษัทฯ ยังจัดช่องลงทะเบียนแยกระหว่างผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้นำระบบบาร์โค้ดมาใช้ในการลงทะเบียนสำหรับผู้เข้าร่วมประชุม และใช้ในการนับคะแนน

ข้อมูลที่ส่งให้กับผู้ถือหุ้น รวมถึง

1. รายละเอียดที่เป็นข้อเท็จจริง เหตุผล และความเห็นของคณะกรรมการในแต่ละวาระการประชุม
2. ข้อมูล เช่น รายชื่อและประวัติของผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อเพื่อแต่งตั้งให้เป็นกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระในปีดังกล่าว ตลอดจนรายละเอียดคำตอบแทนของกรรมการและสมาชิกในคณะกรรมการชุดย่อย
3. รายละเอียดเกี่ยวกับกระบวนการประชุมและการแต่งตั้งผู้รับมอบฉันทะ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้แนะนำให้ผู้ถือหุ้นแต่งตั้งกรรมการอิสระเป็นผู้รับมอบฉันทะของตนด้วย

(ข.2) ระหว่างการประชุม

ประธานคณะกรรมการทำหน้าที่เป็นประธานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2551 กรรมการทั้งหมด 11 ท่าน ซึ่งรวมทั้งประธานคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ เข้าร่วมประชุมครบทุกคน ประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้จัดการทำหน้าที่ตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้น โดยก่อนการประชุมจะเริ่มขึ้นอย่างเป็นทางการ ประธานคณะกรรมการได้อธิบายถึงวิธีลงคะแนนเสียง และมีการประกาศผลการลงคะแนนเสียงเมื่อจบแต่ละวาระการประชุม

เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้นและเพื่อให้เกิดความชัดเจน มีการใช้สื่อมัลติมีเดียในการนำเสนอระหว่างการประชุมทั้งหมด บริษัทฯ จัดการประชุมตามวาระที่ได้กำหนดและเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนได้ลงคะแนนเสียงของตนอย่างเท่าเทียมกัน ประธานคณะกรรมการให้โอกาสแก่ผู้ถือหุ้นอย่างเพียงพอในการตั้งคำถาม และให้คำแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการของบริษัทฯ ตลอดจนรายงานการเงินประจำปี โดยไม่วิตรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น ประธานคณะกรรมการหรือกรรมการผู้จัดการให้ความกระจ่างระหว่างการประชุมและยังได้พบปะกับผู้ถือหุ้นอย่างไม่เป็นทางการ หลังจากนั้นคะแนนเสียงทั้งหมดในที่ประชุมผู้ถือหุ้นไม่ว่าที่ออกโดยผู้ถือหุ้นเองหรือโดยผู้รับมอบฉันทะได้รับการนับอย่างเป็นทางการ

(ข.3) วิธีการหลังการประชุม

บริษัทฯ จัดเตรียมและนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้งให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายในระยะเวลาที่กำหนด คือ ภายใน 14 วันหลังการประชุม รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2551 ได้รับการบันทึกและนำส่งให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2551 หรือ 14 วันหลังจากวันประชุม นอกจากนี้ยังมีการเผยแพร่รายงานการประชุมในเว็บไซต์ของบริษัทฯ (<http://www.thoresen.com>) ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์”

3. นโยบายว่าด้วยสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) เล็งเห็นและตระหนักถึงความสำคัญของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และบริษัทฯ ตระหนักดีว่า การสนับสนุนของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจะช่วยสร้างความยั่งยืนให้กับความได้เปรียบในการแข่งขัน และความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ทั้งผู้มีส่วนได้เสียภายในองค์กร กล่าวคือ ผู้ถือหุ้น พนักงานและฝ่ายบริหาร และผู้มีส่วนได้เสียภายนอกองค์กร เช่น เจ้าหนี้ คู่ค้า ลูกค้า ชุมชน หน่วยงานราชการ และองค์กรที่เกี่ยวข้องอื่นๆ และมีนโยบายเพื่อปกป้องสิทธิของบุคคลดังกล่าว ด้วยการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ที่ใช้บังคับอย่างเคร่งครัด ตลอดจนกำหนดให้มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม และตรวจสอบการปฏิบัติตามด้วย

ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับการปฏิบัติจากบริษัทฯ อย่างเท่าเทียมกัน และเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียได้มีส่วนร่วมในการสร้างเสริมผลการดำเนินงานของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงได้จัดให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องทั้งหมดแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างเป็นธรรม โปร่งใส และทันต่อเวลา ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2549 เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้เริ่มใช้นโยบายเกี่ยวกับการรับแจ้งประเด็นข้อสงสัยต่างๆ ที่ผู้มีส่วนได้เสียต้องการซักถามบริษัทฯ โดยผู้มีส่วนได้เสียสามารถแจ้งข้อซักถามมายังคณะกรรมการตรวจสอบผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ซึ่งประเด็นข้อซักถามดังกล่าวจะถูกนำมาหารือและประเด็นที่มีความสำคัญจะถูกรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยที่คณะกรรมการบริษัทฯ อาจมีคำสั่งให้ทำการสืบสวนประเด็นเหล่านี้เพิ่มเติมต่อไป

(ก) ผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มุ่งที่จะดำเนินการเพื่อให้เกิดผลประโยชน์ในระยะยาวสูงสุดแก่ผู้ถือหุ้นด้วยการจัดการเพื่อสร้างความเติบโต และความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจอย่างยั่งยืน รวมทั้งรักษาความได้เปรียบในการแข่งขันโดยคำนึงถึงความเสี่ยงทางธุรกิจในปัจจุบันและอนาคตอย่างรอบคอบ บริษัทฯ เน้นการดำเนินการเพื่อสร้างผลกำไรอย่างสม่ำเสมอผ่านการพัฒนาธุรกิจอย่างต่อเนื่อง การบริหารจัดการอย่างมีคุณภาพ การควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบตรวจสอบ และการบริหารความเสี่ยง บริษัทฯ เปิดเผยข้อมูลทั้งหมดอย่างยุติธรรมและโปร่งใสในเวลาอันสมควร และพยายามอย่างดีที่สุดที่จะปกป้องทรัพย์สิน และชื่อเสียงของบริษัทฯ

(ข) พนักงาน

บริษัทฯ ถือว่าพนักงานเป็นสินทรัพย์ที่สำคัญของบริษัทฯ จึงได้ว่าจ้างพนักงานที่มีความสามารถและประสบการณ์อย่างต่อเนื่องตามแผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการของบริษัทฯ และดูแลให้พนักงานเหล่านั้นยังคงอยู่กับบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้จัดการฝึกอบรมที่จำเป็นเพื่อเพิ่มพูนความสามารถของพนักงานอย่างต่อเนื่อง มีการส่งเสริมวัฒนธรรมและบรรยากาศที่ดีในสถานประกอบการ ตลอดจนปฏิบัติต่อพนักงานทุกคนอย่างเท่าเทียมและยุติธรรม บริษัทฯ ได้จัดสวัสดิการให้กับพนักงาน รวมทั้งสิทธิประโยชน์ต่างๆ เช่น ประกันชีวิต ประกันสุขภาพ ประกันทันตกรรม และกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังสนับสนุนให้พนักงานได้มีโอกาสเรียนรู้และเพิ่มเติมทักษะใหม่ๆ ผ่านการฝึกอบรมที่จัดโดยบุคคลภายนอก ตลอดจนให้ทุนการศึกษาแก่พนักงานเพื่อให้พนักงานได้ศึกษาต่อในระดับมหาวิทยาลัยอีกด้วย

(ค) ฝ่ายบริหาร

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าฝ่ายบริหารเป็นปัจจัยสู่ความสำเร็จที่สำคัญประการหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ ด้วยเหตุนี้ จึงได้มีการจัดทำโครงสร้างค่าตอบแทนของผู้บริหารอย่างเหมาะสม ในระดับที่เปรียบเทียบได้กับผู้อื่นในธุรกิจเรือเดินทะเล และบริษัทจดทะเบียนอื่นในประเทศไทย นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารยังมีอิสระในการทำงานในหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับความคิดเห็นจากคณะกรรมการ โดยปราศจากการแทรกแซงอีกด้วย

(ง) คู่สัญญา

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจกับหุ้นส่วน คู่แข่ง เจ้าหนี้ คู่ค้าและอื่นๆ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขการซื้อขายที่ได้ทำเป็นสัญญาอย่างยุติธรรมและมีจริยธรรม บริษัทฯ มีนโยบายหลักเลี่ยงการกระทำใดก็ตามที่อาจส่งผลให้เกิดความไม่ซื่อสัตย์สุจริต หรือที่อาจละเมิดสิทธิของคู่สัญญาของบริษัทฯ ตามที่กฎหมายกำหนดหรือที่ได้ตกลงร่วมกัน

(จ) ลูกค้า

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าลูกค้ามีความสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงมุ่งที่จะสร้างความพอใจให้แก่ลูกค้าด้วยการให้บริการที่มีคุณภาพสูง ซึ่งตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของลูกค้าอย่างยุติธรรมและอย่างมืออาชีพ ด้วยความตระหนักถึงความสำคัญของลูกค้า บริษัทฯ จึงทุ่มเททั้งฝีมือและประสบการณ์ และให้ความเอาใจใส่แก่ลูกค้าเป็นอย่างดี ปกป้องความลับของลูกค้า และสร้างความไว้วางใจให้กับลูกค้า ข้อมูลที่เป็นความลับของลูกค้าจะได้รับการเก็บรักษาเป็นอย่างดี การเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวจะกระทำต่อเมื่อเป็นไปตามข้อบังคับตามกฎหมายหรือได้รับความยินยอมจากผู้ที่เกี่ยวข้องก่อนเท่านั้น

(ฉ) ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ มุ่งที่จะปฏิบัติต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมด้วยมาตรฐานที่สูงอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ยึดมั่นในการรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยและการควบคุมมลภาวะในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับประเด็นต่างๆ ที่กระทบต่อประโยชน์ของประชาชนส่วนรวม และเข้าร่วมในกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้การสนับสนุนกิจกรรมการกุศล ตลอดจนสนับสนุนให้พนักงานมีความห่วงใยต่อสิ่งแวดล้อม

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดนโยบายที่จะเปิดเผยข้อมูลทางการเงินของบริษัทฯ ข้อมูลที่เป็นสาระสำคัญ ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อส่วนได้เสียของผู้ถือหุ้นหรือการตัดสินใจที่จะลงทุนหรือราคาหุ้นและหลักทรัพย์ใดที่บริษัทฯ ออกอย่างถูกต้องแม่นยำ เพียงพอและครบถ้วน ข้อมูลนี้จะเผยแพร่ในเวลาอันเหมาะสมด้วยวิธีที่โปร่งใสผ่านช่องทางที่เป็นธรรมและเชื่อถือได้ โดยมีเป้าหมายหลักคือเพื่อให้การตัดสินใจลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทฯ เป็นไปบนพื้นฐานของการได้รับข้อมูลที่ถูกต้องเพียงพอ

ผู้บริหารที่ได้รับมอบหมายให้เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบริษัทฯ คือ ประธานคณะกรรมการ กรรมการ ผู้จัดการ และผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน ผู้ทำหน้าที่เปิดเผยข้อมูลเหล่านี้ได้ประชุมและให้ข้อมูลแก่ผู้สนใจในหลายโอกาส ดังนี้

1. การประชุมตัวต่อตัวกับผู้ถือหุ้น เจ้าหนี้และนักวิเคราะห์ (มากกว่า 80 ครั้งในปี 2551)
2. การประชุมรายไตรมาสกับนักวิเคราะห์เพื่อพูดคุยถึงผลการดำเนินงานทางการเงินครั้งล่าสุดของบริษัทฯ
3. การประชุมนักลงทุน (3 ครั้งในปี 2551)
4. โรดโชว์ (3 ครั้งในปี 2551)
5. โครงการเยี่ยมชมกิจการของบริษัทฯ (1 โครงการในปี 2551)

นอกจากโอกาสข้างต้นแล้ว บริษัทฯ ได้ใช้ช่องทางการสื่อสารอีกหลายช่องทางซึ่งรวมถึงรายงานประจำปี รายงานการเงินประจำปี เว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี บริษัทฯ ส่งเสริมการใช้เว็บไซต์ของบริษัทฯ ให้เป็นอีกช่องทางหนึ่งในการสื่อสารเพื่อเปิดเผยข้อมูลของบริษัทฯ นอกจากนี้ บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ยังมีข่าวที่บริษัทฯ นำส่งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การนำเสนอข้อมูลต่างๆ รวมทั้งบทสัมภาษณ์ทางโทรทัศน์ และบทสัมภาษณ์ในนิตยสารอีกด้วย

นอกเหนือไปจากการจัดกิจกรรมเพื่อให้นักลงทุนแล้ว บริษัทฯ ยังได้จัดงานแถลงข่าวเป็นประจำเพื่อเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญให้สาธารณชนได้รับทราบ เช่น การดำเนินธุรกิจและกลยุทธ์ทางธุรกิจ ซึ่งเป็นการดำเนินการเพิ่มเติมจากการเปิดเผยข้อมูลผ่านช่องทางอื่นที่บริษัทฯ ได้กระทำอยู่แล้ว

ท่านใดที่ต้องการติดต่อฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์สามารถติดต่อได้ที่เบอร์โทรศัพท์ 0-2250-0569 ต่อ 144 หรืออีเมล mantanee@thoresen.com

5. คณะกรรมการ

(ก) โครงสร้างคณะกรรมการ

จำนวนของคณะกรรมการเป็นไปตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งกำหนดว่าคณะกรรมการจะต้องประกอบด้วยกรรมการไม่น้อยกว่า 5 คน ปัจจุบัน คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวน 11 ท่าน และกรรมการส่วนใหญ่ (จำนวน 7 ท่านจากทั้งหมด 11 ท่าน) เป็นกรรมการอิสระ คณะกรรมการที่มาจากฝ่ายบริหารของบริษัทฯ จะมีจำนวนไม่เกิน 1 ใน 3 ของจำนวนคณะกรรมการทั้งหมด

กรรมการทุกคนมีหน้าที่และความรับผิดชอบหลายประการ ซึ่งรวมถึงเรื่องต่อไปนี้

1. การเข้าถึงข้อมูลการเงินและข้อมูลธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอ เพื่อทำงานของตนอย่างมีประสิทธิภาพ
2. กรรมการควรเข้าประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง รวมทั้งการประชุมคณะกรรมการชุดย่อย และควรตั้งคำถามที่สำคัญ เพื่อปกป้องและรักษาสิทธิและผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ ตลอดจนกำกับดูแลให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติที่ดี
3. กรรมการควรมีความสามารถและยินดีที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ ตลอดจนสามารถแสดงความคิดเห็นของตนอย่างอิสระ โดยจะต้องใช้เวลาและให้ความใส่ใจอย่างเพียงพอให้กับเรื่องที่มีความสำคัญทุกเรื่อง
4. กรรมการควรจัดประชุมโดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารร่วมประชุมอยู่ด้วยอย่างสม่ำเสมอ และพยายามหาวิถีทางเพื่อหาโอกาสที่จะพูดคุยประเด็นธุรกิจกับฝ่ายบริหาร
5. กรรมการอิสระควรส่งหนังสือยืนยันให้กับบริษัทฯ เพื่อรับรองความเป็นอิสระของตนตามคำจำกัดความของบริษัทฯ ในวันที่กรรมการอิสระยอมรับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง และทุก ๆ ปีหลังจากนั้นหากได้มีการกำหนดไว้
6. โดยหลักแล้ว กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารไม่ควรดำรงตำแหน่งเกินกว่าเวลาที่กำหนด อย่างไรก็ตาม ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งอาจขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่นด้วย ซึ่งรวมไปถึงการที่บริษัทฯ ไม่สามารถสรรหาผู้ที่เหมาะสมให้เข้ามาดำรงตำแหน่งแทนได้ รวมทั้งประโยชน์ที่ได้รับจากประสบการณ์และสัมพันธภาพในการทำงานในคณะกรรมการที่บุคคลนั้นๆ ได้สั่งสมมาเป็นระยะเวลาหลายปี ตลอดจนความเข้าใจในธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ แม้ว่าบริษัทฯ จะยังมิได้กำหนดระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งของกรรมการอย่างเป็นทางการ แต่บริษัทฯ ก็ได้ทำการเปลี่ยนแปลงนโยบายในเรื่องดังกล่าวเพิ่มเติมในปี 2549 ซึ่งกำหนดว่าโดยทั่วไปกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารไม่ควรดำรงตำแหน่งเกิน 10 ปีหรือ 4 วาระไม่ว่าจะต่อเนื่องหรือไม่

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้จำกัดจำนวนบริษัทที่กรรมการสามารถดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่น เพื่อให้กรรมการสามารถอุทิศตนให้กับธุรกิจของบริษัทฯ อย่างเพียงพอ

(ก.1) กรรมการที่เป็นผู้บริหาร

กรรมการที่เป็นผู้บริหารคือกรรมการที่ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการเต็มเวลา และได้รับค่าตอบแทนเป็นประจำทุกเดือนจากบริษัทฯ ในรูปของเงินเดือนหรือค่าตอบแทนอื่นๆ ที่เทียบเท่า

(ก.2) กรรมการอิสระ

กรรมการอิสระคือกรรมการที่ไม่ได้บริหารจัดการบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ มีความอิสระจากคณะผู้บริหารและผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และไม่มีธุรกิจกับบริษัทฯ ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้น

คุณสมบัติประการสำคัญของกรรมการอิสระ รวมถึง

1. กรรมการอิสระรวมทั้งบุคคลที่เกี่ยวข้องจะต้องไม่ถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 1 ของหุ้นที่ออกโดยบริษัท หรือบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่เป็นการในคณะกรรมการตรวจสอบ การถือหุ้นดังกล่าวจะจำกัดไม่ให้เกินร้อยละ 0.5
2. กรรมการอิสระต้องไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน หรือเป็นที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
3. กรรมการอิสระจะต้องไม่มีส่วนได้เสียทางการเงินหรือผลประโยชน์อื่นๆ ในการบริหารจัดการและธุรกิจทั้งในทางตรงหรือทางอ้อมของบริษัท หรือบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้องอื่นใดในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการพิจารณาอย่างอิสระของตน หรือไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
4. กรรมการอิสระจะต้องไม่มีความสัมพันธ์กับกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เจ้าหน้าที่บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท หรือบริษัทย่อย ไม่ว่าจะเป็นความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็น บิดามารดา คู่สมรส พี่น้องและบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรของกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เจ้าหน้าที่บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่
5. กรรมการอิสระจะต้องไม่ทำการเป็นตัวแทนอย่างเปิดเผยหรือไม่เปิดเผยของกรรมการ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือกลุ่มผู้ถือหุ้นใด หรือเป็นญาติของผู้ถือหุ้นรายใหญ่คนใดหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นใด
6. กรรมการอิสระจะต้องทำหน้าที่และใช้วิจารณญาณของตนโดยไม่ได้รับอิทธิพลจากกรรมการที่เป็นผู้บริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท รวมทั้งบุคคลที่เกี่ยวข้องหรือญาติ
7. กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทย่อย บริษัทร่วมหรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
8. กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษา กฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจากบริษัท บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง

(ก.3) คณะกรรมการ

ปัจจุบัน คณะกรรมการของบริษัท ประกอบด้วยกรรมการ 11 ท่าน โดยเป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร 3 ท่าน (ประมาณร้อยละ 27 จากจำนวนกรรมการทั้งหมด) กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน (ประมาณร้อยละ 9 จากจำนวนกรรมการทั้งหมด) และกรรมการอิสระ 7 ท่าน (ประมาณร้อยละ 64 จากจำนวนกรรมการทั้งหมด) ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 คณะกรรมการประกอบไปด้วยกรรมการดังต่อไปนี้

ตารางที่ 39 : รายนามคณะกรรมการ

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. ม.ร.ว. จันทรรวมศิริโชค จันทรรัต	ประธานคณะกรรมการ/กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
2. ม.ล. จันทจุฑา จันทรรัต	กรรมการผู้จัดการ/กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
3. นายสตีเฟน พอร์ดแฮม	กรรมการอิสระ
4. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	กรรมการอิสระ
5. นายเปียรณ์ ออสตรอม	กรรมการอิสระ
6. นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ	กรรมการอิสระ
7. ดร. ศิริ การเจริญดี	กรรมการอิสระ
8. นางใจ ออร์น	กรรมการอิสระ
9. นางปรารถนา มงคลกุล	กรรมการอิสระ
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอเรีย	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
11. นายอันส์เนอรัล ซูเดอร์เกร็น	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร

(ก.4) การแยกตำแหน่ง

คณะกรรมการแต่งตั้งกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารหนึ่งคนให้เป็นประธานคณะกรรมการ ประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้จัดการจะไม่เป็นบุคคลคนเดียวกัน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากประธานกรรมการปัจจุบันเป็นบิดาของกรรมการผู้จัดการ จึงมีอาจกล่าวได้ว่าเป็นกรรมการที่มีความเป็นอิสระ แม้ท่านจะเป็นกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารก็ตาม

ประธานคณะกรรมการทำหน้าที่ดูแลการใช้นโยบาย และแนวทางการปฏิบัติงานเชิงกลยุทธ์ตามที่คณะกรรมการและฝ่ายบริหารได้พิจารณาและจัดทำขึ้น ตลอดจนดูแลให้การประชุมคณะกรรมการดำเนินไปจนสำเร็จลุล่วง กรรมการทุกคนควรมีส่วนร่วมในการประชุมและตั้งคำถามสำคัญ ระหว่างการประชุมแต่ละครั้ง

อำนาจของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร ได้รับการจำกัดความและแยกออกจากกันอย่างชัดเจน กรรมการจะประชุมกันเป็นครั้งคราวเพื่อให้คำแนะนำและสนับสนุนฝ่ายบริหารผ่านกรรมการผู้จัดการ ในขณะที่เดียวกัน คณะกรรมการจะไม่ยุ่งเกี่ยวกับงานประจำ หรือกิจกรรมทางธุรกิจภายใต้ความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร กรรมการผู้จัดการเท่านั้นที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการให้ทำงานเหล่านี้ ดังนั้น อำนาจและความรับผิดชอบของกรรมการผู้จัดการจึงสอดคล้องกับฝ่ายบริหารอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ บริษัท ยังได้มีการระบุขอบเขตหน้าที่และอำนาจของฝ่ายบริหารทุกระดับไว้อย่างเป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อความชัดเจน

(ข) บทบาทและความรับผิดชอบของโครงสร้างการจัดการ

(ข.1) คณะกรรมการ

คณะกรรมการจะต้องประพฤติตนตามมาตรฐานพฤติกรรมที่มีจริยธรรมสูงสุด และปฏิบัติตามกฎหมายกฎและระเบียบทั้งหมด คณะกรรมการมีหน้าที่หลักในการกำกับและกำหนดทิศทางการบริหารจัดการเพื่อประโยชน์ของบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการโดยตรงหรือผ่านคณะกรรมการชุดย่อยอื่น คณะกรรมการพึงมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. ดูแลการดำเนินธุรกิจของบริษัท เพื่อประเมินว่ามีการบริหารจัดการอย่างเหมาะสมหรือไม่ และเพื่อให้การดำเนินกิจกรรมทั้งหมดเป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานด้านจริยธรรมที่เกี่ยวข้อง
2. บริหารการดำเนินงานของบริษัท ให้เป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมาย วัตถุประสงค์และกฎข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น
3. จัดทำและให้ความเห็นชอบ แผนงาน การดำเนินการต่างๆ ตลอดจนแผนงานทางการเงินที่สำคัญ
4. ทบทวนและให้ความเห็นชอบการเปลี่ยนแปลงสำคัญๆ ในหลักการและแนวปฏิบัติด้านการตรวจสอบบัญชี และการบัญชีที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินของบริษัท
5. ประเมินปัจจัยความเสี่ยงสำคัญ ที่เกี่ยวข้องกับผลการดำเนินงานของบริษัท และทบทวนมาตรการเพื่อนำมาแก้ไขและบรรเทาความเสี่ยงดังกล่าว
6. ประเมินผลการทำงานและความสามารถของตน และการปรับปรุงวิธีการทำงานตามความจำเป็น
7. ให้ความเห็นชอบค่าตอบแทนของพนักงาน
8. แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยที่เหมาะสมเพื่อบริหารธุรกิจของบริษัท ตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

คณะกรรมการได้มอบหมายอำนาจและความรับผิดชอบให้กรรมการผู้จัดการ ซึ่งจะทำงานร่วมกับเจ้าหน้าที่บริหารอื่นๆ ในการบริหารจัดการธุรกิจเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานของบริษัท และเพื่อให้เป็นไปตามแผน คำสั่งหรือทิศทางอย่างหนึ่งอย่างใดของคณะกรรมการ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญต่อระบบควบคุมภายใน และระบบการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมกับกิจการที่บริษัทฯ ดำเนินอยู่ในปัจจุบัน โดยคณะกรรมการจะทำงานร่วมกับฝ่ายบริหารอย่างใกล้ชิดในลักษณะที่สอดคล้องกับกรอบค่านิยมหลัก พันธกิจ และวิสัยทัศน์ (Core Value, Mission, and Vision (VMV) Framework) ของบริษัทฯ รวมทั้งจรรยาบรรณทางธุรกิจ และนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

(ข.2) กรรมการผู้จัดการ

อำนาจและหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการที่คณะกรรมการเห็นสมควร รวมถึงเรื่องดังต่อไปนี้

1. ดูแลให้การปฏิบัติการของบริษัทฯ เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ เป้าหมาย งบประมาณ และแผน ที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบ โดยให้เป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมาย ระเบียบ และประกาศของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง
2. ติดตามและจัดทำรายงานที่เกี่ยวกับสภาพธุรกิจ และฐานะทางการเงินของบริษัทฯ รวมทั้งการให้คำแนะนำว่าด้วยทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
3. พิจารณาและการให้ความเห็นชอบธุรกรรมทางธุรกิจตามคำสั่งของคณะกรรมการ และภายใต้ขอบเขตที่คณะกรรมการกำหนด
4. จัดการและดูแลหน่วยงานภายในองค์กรทั้งหมด ทั้งฝ่ายธุรกิจและฝ่ายสนับสนุน ซึ่งรวมไปถึงฝ่ายการเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การปฏิบัติการ การบริหารทรัพยากรมนุษย์ และธุรการ
5. เป็นตัวแทนบริษัทฯ รวมทั้งมีอำนาจในการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานรัฐ และผู้มีอำนาจในการควบคุม
6. ดูแลการติดต่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียทุกราย และดำเนินการในด้านการส่งเสริมชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของบริษัทฯ
7. ทำงานที่คณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ มอบหมาย
8. ดูแลให้มีการดำเนินการตามแนวปฏิบัติว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการที่ดี
9. กลับกรองเรื่องราวต่างๆ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการ

(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) คณะกรรมการสรรหา (Nomination Committee) และคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน (Remuneration Committee) รายละเอียดเกี่ยวกับองค์ประกอบ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการทั้งสามคณะนี้ปรากฏอยู่ด้านล่างนี้ และในเว็บไซต์ของบริษัทฯ (<http://www.thoresen.com>) ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการ”

(ค.1) เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการแต่งตั้งนางสาวมณฑินี สุรกาญจน์กุล ผู้จัดการแผนกทะเบียนหุ้น ให้เป็นเลขานุการบริษัท เพื่อรับผิดชอบเรื่องเกี่ยวกับการประชุมคณะกรรมการและผู้ถือหุ้น และเพื่อช่วยเหลืองานที่เกี่ยวข้องกับแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี

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

(ค.2) คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบไปด้วยกรรมการต่อไปนี้ นายปิยอรัน ออสตรอม (ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ) ดร. ศิริ การเจริญดี และนางปรารธนา มงคลกุล กรรมการในคณะกรรมการตรวจสอบทั้งหมดเป็นกรรมการอิสระ และทุกท่านมีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้ คณะกรรมการตรวจสอบประชุมกันทั้งหมด 12 ครั้งในปี 2551 และทุกท่านเข้าร่วมการประชุมทุกครั้ง

คณะกรรมการตรวจสอบทุกท่านเป็นผู้มีความรอบรู้และมีประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับทางการเงิน ซึ่งจำเป็นต่อการทำงานในหน้าที่ของตน ก่อนการเปิดเผยรายงานการเงินรายไตรมาสของบริษัทฯ หัวหน้าทีมผู้สอบบัญชีภายนอก ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน และผู้จัดการแผนกตรวจสอบภายในของบริษัทฯ จะเข้าร่วมการประชุมสำคัญทุกครั้ง ในระหว่างปี คณะกรรมการตรวจสอบจะประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีและผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายในแยกต่างหากโดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมด้วยอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

คณะกรรมการตรวจสอบได้รับอำนาจอย่างเต็มที่จากคณะกรรมการให้ทำงานของตน ซึ่งรวมถึงการติดตามการปฏิบัติงานอย่างเป็นระบบ และการดำเนินการให้มั่นใจว่าการเปิดเผยข้อมูลและการจำกัดอำนาจทางการเงินของผู้บริหารเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ในแต่ละปีจะมีการกำหนดวาระล่วงหน้า เพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบสามารถเฝ้าติดตามการบริหารจัดการความเสี่ยงทางการเงินที่ระบุในแผนธุรกิจประจำปีของบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบจะรายงานกิจกรรมของคณะกรรมการตรวจสอบต่อที่ประชุมคณะกรรมการทันทีหลังการประชุมทุกครั้ง ระหว่างการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบจะพิจารณาประเด็นที่เกิดขึ้นกับผู้สอบบัญชีและการเงิน และผู้จัดการแผนกตรวจสอบภายในของบริษัทฯ รวมทั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

หน้าที่หลักของคณะกรรมการตรวจสอบ รวมถึง

1. สอบทานความถูกต้อง ความเพียงพอ ความเชื่อถือได้ และความเที่ยงตรงของกระบวนการรายงานข้อมูลทางการเงิน โดยการประสานงานร่วมกับผู้สอบบัญชีและผู้บริหารที่รับผิดชอบในการจัดทำรายงานข้อมูลทางการเงินรายไตรมาส และรายปี

2. สอบทานความเหมาะสม และประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายใน และหน้าที่ของการตรวจสอบภายใน เพื่อให้มั่นใจในความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน รวมถึงหน้าที่ของการตรวจสอบภายใน โดยประสานงานร่วมกับผู้สอบบัญชีและผู้ตรวจสอบภายใน เพื่อพิจารณาในประเด็นดังต่อไปนี้

- สอบทานกิจกรรมการดำเนินงาน และการจัดโครงสร้างองค์กรของหน่วยงานตรวจสอบภายใน เพื่อให้มั่นใจว่า ไม่มีการจำกัดขอบเขตการปฏิบัติงาน

- ประเมินความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน
- พิจารณาและอนุมัติการแต่งตั้ง ถอดถอน โอนย้าย หรือเลิกจ้างผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน
- พิจารณารายงานการตรวจสอบและข้อเสนอแนะที่นำเสนอโดยฝ่ายตรวจสอบภายใน และกำกับดูแลการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะ

- สอบทานความเพียงพอในการบริหารจัดการความเสี่ยงของบริษัทฯ อีกทั้ง เพื่อให้มั่นใจว่าการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าวเป็นไปตามแนวปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและสอดคล้องกับนโยบายภายในของบริษัทฯ

3. สอบทานการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

4. พิจารณา คัดเลือก และเสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ รวมถึงพิจารณาค่าสอบบัญชีและดำเนินกิจกรรมหลัก ดังต่อไปนี้

- สอบทานผลการปฏิบัติงานของผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาถึงความเชื่อถือได้ ความเพียงพอของทรัพยากร ขอบเขตการปฏิบัติงาน และประสิทธิภาพของผู้ช่วยผู้สอบบัญชีที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชีของบริษัทฯ

- สอบทานขอบเขตและแนวทางการตรวจสอบของผู้สอบบัญชี เพื่อให้มั่นใจในความเหมาะสมและมีได้มีการจำกัดขอบเขตการตรวจสอบ

- ให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการบริษัทฯ ในการแต่งตั้งผู้สอบบัญชี

- พิจารณารายงานการตรวจสอบและข้อเสนอแนะที่เสนอโดยผู้สอบบัญชีและกำกับดูแลการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะดังกล่าว

- ในระหว่างปี คณะกรรมการตรวจสอบจะประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีและผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายในโดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมด้วยอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

5. สอบทานการดำเนินธุรกิจรวมถึงรายการที่เกี่ยวข้องกัน เพื่อให้มั่นใจว่าไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในการพิจารณาดำเนินรายการค้าระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นๆ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจในประสิทธิภาพของระบบการกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ รวมถึงความสมเหตุสมผลของการดำเนินรายการเพื่อคงไว้ซึ่งผลประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

6. จัดทำและเปิดเผยรายงานคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบในรายงานประจำปีของบริษัทฯ โดยรายงานคณะกรรมการตรวจสอบดังกล่าวต้องประกอบไปด้วยข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

- ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้อง ครบถ้วน และความเชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัทฯ

- ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ

- ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

- ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี บริษัทฯ มีนโยบายในการรักษาความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชีโดยจำกัดมิให้ผู้สอบบัญชีให้บริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับงานสอบบัญชีและงานบริการด้านภาษี นอกจากนี้ ในทุกๆ ห้าปี จะมีการพิจารณาแต่งตั้งหัวหน้าทีมผู้สอบบัญชีใหม่

- ความเห็นต่อรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

- จำนวนการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและจำนวนการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน

- ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตร

- รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบ ภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

8. สอบทานและปรับปรุงกฎบัตร โดยขออนุมัติปรับปรุงแก้ไขกฎบัตรต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

งานที่คณะกรรมการตรวจสอบได้ทำไปจนสำเร็จในปี 2551 นี้ รวมถึง

1. คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายงานการเงินรายปีและรายไตรมาสทั้งหมด ก่อนแนะนำให้คณะกรรมการตีพิมพ์รายงานดังกล่าว คณะกรรมการตรวจสอบได้ปรึกษากันและทำการตัดสินใจอย่างใช้วิจารณญาณเต็มที่ และสร้างสรรค์ในเรื่องที่เกี่ยวกับนโยบายการบัญชีและประมาณการสำคัญๆ โดยใช้ข้อมูลจากรายงานที่ได้จัดเตรียมการนำเสนอข้อมูล รวมทั้งคำแนะนำอิสระที่ได้จากผู้สอบบัญชีภายนอก

2. คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายงานเฉพาะเรื่องเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายในในฝ่ายปฏิบัติการเรือ แผนกบัญชี และแผนกทรัพยากรบุคคล นอกจากนี้ ยังได้มีการนำคู่มือการบัญชีใหม่และระบบปฏิบัติการสำหรับระบบสารสนเทศใหม่มาปรับใช้ในองค์กรเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติสำหรับพนักงานที่รับผิดชอบงานส่วนนี้โดยตรง

3. แผนกตรวจสอบภายในได้ให้คำแนะนำอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งรวมถึงการประเมินประสิทธิภาพในการควบคุมของบริษัทฯ ประจำปี มีการพิจารณารายงานที่ได้จากการตรวจสอบภายในและการสนองตอบของฝ่ายบริหารอย่างละเอียด การชี้แจงประเด็นของรายงานเหล่านี้มีส่วนต่อความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบที่เกี่ยวกับประสิทธิภาพของระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินการทำงาน และสอบถามถึงความเป็นอิสระ ความเป็นกลาง และความสามารถในการทำงานของผู้สอบบัญชีภายนอก บริษัทฯ มีนโยบายในการรักษาความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชีภายนอกเหล่านี้ ด้วยการจำกัดบริการที่ไม่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบบัญชี และการตรวจสอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

(ค.3) การแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและการกำหนดค่าธรรมเนียมการสอบบัญชี

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้พิจารณาและเสนอการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และค่าธรรมเนียมการสอบบัญชีแก่ผู้ถือหุ้น เพื่อขอความเห็นชอบในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้ง ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2551 ผู้ถือหุ้นให้ความเห็นชอบดังต่อไปนี้

1. แต่งตั้งนายจรรยาเกียรติ อรุณไพโรจน์กุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3445 หรือนายสุตวิณ ปัญญาวงศ์ขันติ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3534 หรือนางณัฐพร พันธุ์อุดม ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3430 แห่งไพรัชเวอร์เตอร์เฮาส์ คูเปอร์ส ให้เป็นผู้สอบบัญชีประจำปีการเงิน 2551

2. ค่าธรรมเนียมการสอบบัญชีจำนวน 2.965 ล้านบาท เพื่อสอบทานและตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ และงบการเงินรวม

หลังพิจารณาข้อกำหนด และค่าธรรมเนียมในการว่าจ้างการสอบบัญชีตามที่มีการเสนอแล้ว คณะกรรมการตรวจสอบได้ชี้แจงให้คณะกรรมการทราบถึงผลการประเมินของตน และแนะนำให้แต่งตั้งสำนักงานไพรัชเวอร์เตอร์เฮาส์ คูเปอร์สเป็นผู้สอบบัญชีอีกครั้ง โดยจะนำเสนอผู้ถือหุ้นในที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีครั้งต่อไปที่กำหนดจะจัดขึ้นในวันที่ 30 มกราคม 2552

(ค.4) คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนประกอบไปด้วยกรรมการต่อไปนี้ ดร. พิชิต นิธิวาสิน (ประธานคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน) ดร. ศิริ การเจริญดี และนายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ กรรมการในคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นกรรมการอิสระทั้งสิ้น คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนประชุมกัน 3 ครั้งในปี 2551 และได้รับคำแนะนำอย่างเป็นอิสระ

หน้าที่หลักของคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน รวมถึง

1. กำหนดค่าตอบแทนให้กับบุคลากรทั้งหมด โดยเน้นค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับอาวุโสสำคัญๆ
2. กำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งหรือดำเนินการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพของบริษัทฯ
3. แต่งตั้งทราสตี (หากมี) เพื่อดำเนินการดังกล่าว
4. เฝ้าสังเกตนโยบายที่กรรมการผู้จัดการใช้ในการจ่ายค่าตอบแทนให้กับผู้บริหารอาวุโส

ในปี 2550 บริษัท ฮิววิต แอสโซซิเอตส์ จำกัด (Hewitt Associates) ได้รับการว่าจ้างให้ทำการศึกษาในเรื่องนโยบายค่าตอบแทนของบริษัทฯ ที่จ่ายให้กับผู้บริหารอาวุโส ขอบเขตในการทำงานดังกล่าวรวมถึงการจัดทำมาตรฐาน (benchmarking) โครงสร้างเงินเดือนของบริษัทฯ ในปัจจุบัน และการพัฒนาเครื่องมือในการวัดผลการปฏิบัติงาน รวมถึงการให้คำแนะนำแผนในการให้ผลตอบแทนเชิงแข่งขันทั้งในระยะสั้นและระยะกลางด้วย

จากการศึกษาดังกล่าว มีการแนะนำหลักการสำคัญๆ และได้นำมาปฏิบัติ ดังนี้

1. โครงสร้างค่าตอบแทนควรสะท้อนระบบการให้รางวัลที่ยุติธรรม
2. องค์ประกอบสำคัญๆ ในการพิจารณาค่าตอบแทนจะนำมาเชื่อมโยงกับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายของการปฏิบัติงาน ซึ่งรวมถึงการนำผลตอบแทนในส่วนของผู้ถือหุ้นเชื่อมโยงกับผลประโยชน์ตอบแทนของผู้บริหารและผู้ถือหุ้น
3. การประเมินผลการปฏิบัติงานจะทำทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยการกำหนดตัววัดผลการปฏิบัติงานและความสามารถเป็นเกณฑ์
4. นโยบายและแนวทางการให้ค่าตอบแทนจะโปร่งใสมากที่สุดเท่าที่ทำได้ทั้งกับผู้เข้าร่วมโครงสร้างค่าตอบแทนใหม่และผู้ถือหุ้น

ทั้งนี้ นโยบายค่าตอบแทนของบริษัทฯ ฉบับใหม่เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่งบการเงินปี 2551 เป็นต้นไป

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนได้ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลในตลาดเพื่อประกอบการพิจารณากำหนดระดับเงินเดือน ในการพิจารณาการจ่ายเงินรางวัลประจำปี (โบนัส) ให้กับบุคลากรเป็นรายบุคคลในแต่ละปี คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนจะทบทวนผลการดำเนินงานและความสำเร็จของบริษัทฯ และผลการดำเนินงานของคู่แข่งธุรกิจอย่างรอบคอบ

ค่าตอบแทนของผู้บริหารจะประกอบไปด้วยเงินเดือน เงินรางวัลประจำปี (โบนัส) ผลตอบแทนงูใจในระยะยาว กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และผลประโยชน์อื่นๆ

คณะกรรมการกำหนดระดับเงินเดือนค่าตอบแทนของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารทั้งหมดให้อยู่ภายใต้ขีดจำกัดที่ผู้ถือหุ้นให้ความเห็นชอบ จากแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยเกี่ยวกับแนวปฏิบัติที่ดีในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ ฉบับเดือนกันยายน 2549 คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนได้ปรับปรุงแผนการให้ผลตอบแทนให้กับกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายเดือน ค่าเบี้ยประชุม และเงินรางวัลประจำปี (โบนัส) เมื่ออัตราผลตอบแทนจากเงินลงทุนของผู้ถือหุ้นเกินร้อยละ 15 ซึ่งข้อเสนอนี้จะได้นำเสนอเพื่อขออนุมัติจากผู้ถือหุ้นในที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 ของบริษัทฯ

(ค.5) คณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหา (Nomination Committee) ประกอบด้วย นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม (ประธานคณะกรรมการสรรหา) ดร. พิชิต นิธิวาสิน ดร. ศิริ การเจริญดี และนายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ ซึ่งทุกท่านเป็นกรรมการอิสระ คณะกรรมการสรรหามีการประชุมทั้งสิ้น 6 ครั้ง ในปี 2551 หน้าที่หลักของคณะกรรมการสรรหา ได้แก่

1. ทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการในปัจจุบันว่ามีความเหมาะสมกับกลยุทธ์ทางธุรกิจ และความจำเป็นเชิงกลยุทธ์ของบริษัทฯ หรือไม่

2. เสนอแนวทางในการปรับปรุง รวมทั้งเสนอแนวทางในการสรรหากรรมการ
3. สรรหารายชื่อผู้ที่สมควรเสนอชื่อเป็นกรรมการ
4. สัมภาษณ์ผู้ที่ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการ และเสนอรายชื่อให้คณะกรรมการพิจารณานำเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีครั้งต่อไป

คณะกรรมการได้ทำแผนการสืบทอดงาน (succession planning) อย่างเป็นระบบ เพื่อให้โครงสร้างของคณะกรรมการที่มีการเปลี่ยนแปลงใหม่ไม่กระทบต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงาน โดยนายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ ได้เข้ามาร่วมงานกับคณะกรรมการบริษัท เมื่อเดือนพฤษภาคม 2550 และนางใจี ฮอรัน ได้เข้ามาร่วมงานกับคณะกรรมการบริษัท เมื่อเดือนมกราคม 2551 นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้พิจารณาเสนอชื่อ นายอัศวิน คงศิริ เป็นกรรมการอิสระเพื่อเข้าร่วมงานกับบริษัทฯ เพื่อเสนอต่อที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 ตามกลยุทธ์ในการขยายกิจการของบริษัทฯ ให้เติบโตต่อไป

(ง) ผลประโยชน์ที่ขัดแย้ง

(ง.1) ธุรกรรมที่อาจทำให้เกิดผลประโยชน์ที่ขัดแย้งและธุรกรรมระหว่างบริษัท

คณะกรรมการเข้าใจว่าธุรกรรมที่อาจนำไปสู่การขัดแย้งทางผลประโยชน์ และ/หรือธุรกรรมกับคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องจะต้องได้รับการพิจารณาอย่างรอบคอบเพื่อให้เป็นไปตามกฎและระเบียบที่เกี่ยวข้องของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และนโยบายตลอดจนแนวทางภายในของบริษัท ไทยเรซินไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) นอกจากนี้ ธุรกรรมดังกล่าวจะต้องทำในลักษณะเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอกที่ไม่มีความสัมพันธ์กับบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด และดำเนินการโดยให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่กับบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นทั้งหมด ข้อกำหนดและเงื่อนไขของธุรกรรมดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขตามมาตรฐานทางการค้าที่ยอมรับกันทั่วไปเสมอ บันทึกที่เกี่ยวกับธุรกรรมดังกล่าวทั้งหมดจะต้องนำเสนอคณะกรรมการเพื่อพิจารณาระหว่างการประชุม ซึ่งจะมีกรรมการอิสระและสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบเข้าร่วมประชุมอยู่ด้วย

คณะกรรมการยังคงยึดถือการปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยเกณฑ์ วิธีการ และการเปิดเผยธุรกรรมดังกล่าวด้วย บริษัทฯ มีนโยบายที่จะเปิดเผยข้อมูลของธุรกรรมดังกล่าวอย่างละเอียด ซึ่งรวมถึงจำนวนเงิน คู่สัญญาในธุรกรรม เหตุผลของการทำธุรกรรม และความจำเป็นของธุรกรรมในรายงานประจำปีของบริษัทฯ และในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะป้องกันไม่ให้เกิดการ ผู้บริหาร และพนักงานใช้สถานภาพของตนเพื่อหาผลประโยชน์ส่วนตัว ดังนั้น กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานจะต้องละเว้นจากการทำธุรกรรมที่เกี่ยวข้องใดๆ ที่อาจนำไปสู่การขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ นอกจากนี้ กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานใดที่มีส่วนได้เสียจะไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมในกระบวนการตัดสินใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรรมการจะถูกห้ามไม่ให้พิจารณาหรือลงคะแนนเสียงในเรื่องที่อาจมีการขัดกันระหว่างผลประโยชน์ของกรรมการเหล่านั้นกับบริษัทฯ

คณะกรรมการและฝ่ายบริหารยังได้ย้ำเน้นการพิจารณาธุรกรรมระหว่างบริษัท ซึ่งหมายถึงธุรกรรมระหว่างบริษัท และบริษัทย่อย อย่างรอบคอบและไม่อคติด้วย

(ง.2) การกำกับดูแลการใช้ข้อมูลภายใน

คณะกรรมการห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานไม่ให้ใช้โอกาสหรือข้อมูลที่ได้รับขณะทำงานในตำแหน่งของตนเพื่อหาผลประโยชน์ส่วนตัว หรือเพื่อจัดตั้งธุรกิจที่แข่งหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บริษัทฯ ซึ่งรวมถึงการห้ามใช้ข้อมูลภายในที่สำคัญเพื่อซื้อหรือขายหุ้นและหลักทรัพย์ของบริษัทฯ เพื่อผลประโยชน์ของบุคคลเหล่านั้นอย่างเด็ดขาด และห้ามการให้ข้อมูลภายในแก่บุคคลหรือนิติบุคคลอื่นเพื่อซื้อหรือขายหุ้นและหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

กรรมการและผู้บริหารจะต้องรายงานธุรกรรมการซื้อขายหุ้นและหลักทรัพย์ของบริษัทฯ และฐานะการถือครองหุ้นของตนทุกครั้งเมื่อมีการเปลี่ยนแปลง คณะกรรมการมีนโยบายห้ามมิให้กรรมการและผู้บริหารอาจใส่ทุกท่นซื้อขายหุ้นและหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในช่วง 3 สัปดาห์ก่อนการเปิดเผยผลการดำเนินงานทางการเงินรายไตรมาสและรายปี

ของบริษัทฯ ข้อห้ามนี้ใช้บังคับกับนิติบุคคลที่กรรมการของบริษัทฯ มีส่วนได้เสียที่เป็นประโยชน์ นิติบุคคลที่ว่าจ้างกรรมการของบริษัทฯ หรือที่กรรมการของบริษัทฯ ทำการเป็นตัวแทน

(จ) การควบคุมภายใน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อระบบการควบคุมภายใน เพื่อสร้างความมั่นใจต่อประสิทธิภาพในการบริหาร และการปฏิบัติงานในทุกระดับ บริษัทฯ ได้กำหนดและแบ่งแยกหน้าที่ ความรับผิดชอบ รวมถึงอำนาจบริหารไว้เป็นลายลักษณ์อักษร นอกจากนี้ ฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระที่รายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ยังช่วยคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัท ในการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน ประเด็นทางด้านการบัญชีการเงิน การปฏิบัติตามระบบและระเบียบข้อบังคับต่างๆ รวมถึงนโยบายและขั้นตอนการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการเงินอีกด้วย ทั้งนี้ สำหรับการควบคุมภายใน บริษัทฯ ให้ความสำคัญใน 5 องค์ประกอบหลัก ดังต่อไปนี้

1. องค์กรและสภาพแวดล้อม

บริษัทฯ ได้จัดโครงสร้างองค์กรอย่างเหมาะสม เพื่อให้อำนาจหน้าที่ฝ่ายบริหารสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และบริษัทฯ ได้มีการกำหนดเป้าหมายการดำเนินธุรกิจเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานของพนักงาน และใช้ในการติดตามผล เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการดำเนินงานภายใต้สภาพแวดล้อมการควบคุมที่ดีนั้น จะส่งผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

2. การบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ ตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญของการประเมินความเสี่ยงว่าเป็นเครื่องมือที่บ่งบอกล่วงหน้าถึงสัญญาณอันตรายที่อาจสร้างความเสียหายให้แก่บริษัทฯ ดังนั้น ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้จัดทำ การประเมินความเสี่ยงทั้งปัจจัยเสี่ยงจากภายใน และภายนอกองค์กร รวมทั้งปัจจัยเสี่ยงที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ อาทิ ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ราคาน้ำมัน อุบัติเหตุ การขาดแคลนบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้กำหนดมาตรการในการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อองค์กร และมีการทบทวนมาตรการอย่างสม่ำเสมอ

3. การควบคุมการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร

บริษัทฯ ได้กำหนดอำนาจและระดับการอนุมัติในแต่ละแผนกไว้ และได้ทำการติดตามตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ กรณีที่บริษัทฯ มีการทำธุรกรรมกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ กรรมการผู้บริหารหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว บริษัทฯ จะปฏิบัติตามประกาศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวข้องกันของ บริษัทจดทะเบียน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญต่อระบบควบคุมภายในระดับปฏิบัติงานเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้ดำเนินการเพื่อกำหนดอำนาจ หน้าที่ ในการดำเนินงานของผู้ปฏิบัติงาน ผู้บริหาร ว่าเป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจน มีการควบคุมดูแลการใช้ทรัพย์สินของบริษัทฯ และมีการแบ่งแยกหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ผู้ติดตามควบคุมและประเมินผลออกจากกัน เพื่อรักษาไว้ซึ่งการถ่วงดุลและตรวจสอบระหว่างกันอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ยังมี การควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงินและบัญชี โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจนและเพียงพอเสนอต่อผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ ในปัจจุบัน บริษัทฯ ใช้ดัชนีวัดผลการปฏิบัติงาน (KPI) ที่มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจน เป็นเครื่องมือในการวางแผนและควบคุมผลการดำเนินงาน และมีการรายงานผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ ทันต่อเหตุการณ์

4. ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล

บริษัทฯ กำหนดให้มีการพัฒนาระบบสารสนเทศอย่างสม่ำเสมอ เพื่อการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพสูงสุด อีกทั้ง ให้อำนาจต่อการปฏิบัติงานของผู้บริหารและบุคคลที่เกี่ยวข้อง บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญเกี่ยวกับความถูกต้อง เชื่อถือได้ และทันเวลาของข้อมูลสารสนเทศต่างๆ โดยเฉพาะที่มีนัยสำคัญโดยมีวัตถุประสงค์เบื้องต้นเพื่อให้เกิดความ

รวดเร็วของการติดต่อสื่อสาร ทั้งนี้ เพื่อให้การตัดสินใจเรื่องต่างๆ เป็นไปอย่างถูกต้อง แม่นยำ และฉับไว โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการลงทุนให้มีช่องทางการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกบริษัทฯ อย่างเป็นระบบ และมีประสิทธิภาพ ในด้านเอกสารทางบัญชีนั้น บริษัทฯ มีการบันทึกบัญชีตามมาตรฐานทางบัญชีที่รับรองทั่วไป และบันทึกข้อมูลทางบัญชีอย่างสม่ำเสมอ ในส่วนของเอกสารที่จัดส่งให้คณะกรรมการและผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดส่งเป็นการล่วงหน้าก่อนจัดการประชุมและมีข้อมูลเพียงพอต่อการตัดสินใจ

5. ระบบการติดตาม

การมีระบบข้อมูลที่ดีและทันกาลทำให้ฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบริษัทสามารถติดตามรายการทางบัญชีได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมกับสามารถทบทวนประเมินผล แนะนำ และปรับปรุงเกี่ยวกับแผนการดำเนินธุรกิจได้อย่างรวดเร็วและถูกต้อง ควบคู่ไปกับการที่แผนกตรวจสอบภายในทำการตรวจปฏิบัติการอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี ซึ่งแผนกตรวจสอบภายในได้ดำเนินการตรวจสอบระบบควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ ตามแผนงานการตรวจสอบประจำปี และส่งรายงานการตรวจสอบให้แก่คณะกรรมการตรวจสอบ ณ ปัจจุบัน ยังไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ แต่ได้ให้ความเห็นในการปรับปรุงระบบการควบคุมภายในบางจุดที่ได้ตรวจพบ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในของบริษัทฯ มีหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลักและกิจกรรมทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้แนวทางที่กำหนด รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(จ) ที่ประชุมคณะกรรมการ

โดยทั่วไป คณะกรรมการจะต้องประชุมกันอย่างน้อย 4 ครั้งต่อปี การประชุมพิเศษจะจัดขึ้นตามความจำเป็นเพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะอย่าง ในปี 2551 คณะกรรมการประชุมทั้งหมด 6 ครั้ง วาระการประชุมหลัก ได้แก่ พิจารณาทิศทางการกลยุทธ์ของบริษัทฯ แผนธุรกิจและงบประมาณรายปี รายงานการเงินรายไตรมาส และการเข้าซื้อและจำหน่ายสินทรัพย์ที่สำคัญ โดยปกติเลขานุการบริษัทจะเป็นผู้จัดเตรียมและส่งวาระการประชุมอย่างน้อย 7 วันก่อนการประชุมแต่ละครั้งและจัดส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย 5 วันก่อนการประชุมแต่ละครั้ง เพื่อให้กรรมการมีเวลาพิจารณาประเด็นการประชุม

เลขานุการบริษัทจะจดบันทึกการประชุม ซึ่งจะส่งให้กับกรรมการภายใน 14 วันหลังวันประชุม รายงานการประชุมจะได้รับการลงมติในการประชุมครั้งต่อไป และเก็บให้กรรมการและบุคคลที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ตรวจสอบต่อไป

คณะกรรมการกำหนดให้สมาชิกทุกคนอุทิศเวลาอย่างเพียงพอให้กับงานของคณะกรรมการ รับผิดชอบต่อหน้าที่ของกรรมการ และพยายามอย่างสุดความสามารถที่จะเข้าประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง รายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการในปี 2551 มีดังนี้

ตารางที่ 40 : รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการในปี 2551

ชื่อ	ที่ประชุมคณะกรรมการ			ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ			ที่ประชุมคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน	ที่ประชุมคณะกรรมการสรรหา
	ที่ประชุมปกติ	ที่ประชุมเฉพาะกิจ	รวม	ที่ประชุมปกติ	ที่ประชุมเฉพาะกิจ	รวม		
1. ม.ร.ว. จันทรมศิริโชค จันทรรัต	4/5	1/1	5/6	-	-	-	-	-
2. ม.ล. จันทรรุชา จันทรรัต	5/5	1/1	6/6	-	-	-	-	-
3. นายสตีเฟน พอร์ดแฮม	4/5	1/1	5/6	-	-	-	-	6/6
4. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	4/5	1/1	5/6	-	-	-	3/3	5/6
5. นายบียอร์น ออสตรอม	5/5	1/1	6/6	10/10	2/2	12/12	-	-
6. นายคัลด์ เอื้อชูเกียรติ	5/5	0/1	5/6	-	-	-	3/3	5/6
7. ดร. ศิริ การเจริญดี	4/5	0/1	4/6	10/10	2/2	12/12	2/3	5/6
8. นางโจอี ฮอร์น*	3/3	-	3/3	-	-	-	-	-
9. นางปรารธนา มงคลกุล	4/5	1/1	5/6	10/10	2/2	12/12	-	-
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์รี่	5/5	0/1	5/6	-	-	-	-	-
11. นายอันส์เนอรัล ซูเดอร์เกร็น	5/5	1/1	6/6	-	-	-	-	-

หมายเหตุ : *นางโจอี ฮอร์น เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ เมื่อเดือนมกราคม 2551

(ข) การประเมินของคณะกรรมการและการลาออกตามวาระ

คณะกรรมการประกอบไปด้วยกรรมการอิสระ 7 ท่าน กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน และกรรมการที่เป็นผู้บริหาร 3 ท่าน กรรมการอาจได้รับการเลือกตั้งซ้ำทุกๆ 3 ปี กรรมการที่เป็นผู้บริหารมีสัญญาจ้างงานกับบริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการมีการปรับเปลี่ยนสมาชิกภายในคณะกรรมการอย่างต่อเนื่องและค่อยเป็นค่อยไป โดยไม่ทำให้ประสิทธิภาพในการทำงานด้อยลงแต่ประการใด ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2548 ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2548 ม.ล. จันทจุฑา จันทรัต ได้รับเลือกตั้งให้สืบทอดตำแหน่งกรรมการต่อจากนายอาร์เน่ ไทแก่น และได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการผู้จัดการ และในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2550 ดร. ศิริ การเจริญดี นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม และนางปรารธนา มงคลกุล ได้รับเลือกให้ดำรงตำแหน่งกรรมการแทนนายสมพงษ์ ธนะโสภณ พลเรือโทกิตติชัย เสนาณรงค์ และนายพิชัย จีรังศรีสรรพสุข ซึ่งครบวาระ และในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2551 นางโจอี้ ฮอรัน ได้รับเลือกให้ดำรงตำแหน่งกรรมการแทนนายแลนซ์ คาร์ล เดฟิว ซึ่งครบวาระ

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

(ข) คำตอบแทน

(ข.1) คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

นโยบายของคณะกรรมการคือคำตอบแทนของกรรมการควรสะท้อนหน้าที่และความรับผิดชอบในการบรรลุเป้าหมายที่คาดหวังของผู้ถือหุ้นทั้งหมด นอกจากนี้ กรรมการยังต้องมีประสบการณ์และคุณสมบัติที่เหมาะสมในการทำหน้าที่ดังกล่าว

คำตอบแทนของคณะกรรมการปัจจุบัน ได้รับการเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2551 คณะกรรมการยังได้กำหนดคำตอบแทนให้กับผู้บริหารอาวุโสจากคำแนะนำของคณะกรรมการกำหนดคำตอบแทน ซึ่งจำนวนเงินคำตอบแทนนี้จะพิจารณาจากความรับผิดชอบของผู้บริหารดังกล่าว ตลอดจนการมีส่วนทำประโยชน์ของบุคคลดังกล่าวต่อบริษัทฯ ทั้งในอดีต ปัจจุบัน และที่คาดการณ์ในอนาคต และหากเป็นไปได้ คำตอบแทนดังกล่าวจะสะท้อนระดับคำตอบแทนที่ให้กับผู้บริหารอาวุโสในตลาดธุรกิจอย่างเดียวกันกับบริษัทฯ

(ข.2) คำตอบแทนคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และเจ้าหน้าที่บริหารอาวุโสในปี 2551

(ข.2.1) คำตอบแทนที่เป็นเงินสด

1.1) คำตอบแทนของคณะกรรมการ

ตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2551 ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ อนุมัตินโยบายการจ่ายคำตอบแทนสำหรับคณะกรรมการ มีรายละเอียดดังนี้

1. กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 8 คน จะได้รับคำตอบแทนรายเดือนในอัตราเดียวกันกับปีปฏิทิน 2550
2. กรรมการที่ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการตรวจสอบ จะได้รับคำตอบแทนเป็นเบี้ยประชุมเพิ่มเติมจากคำตอบแทนรายเดือนที่ได้รับในฐานะที่ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ โดยประธานกรรมการตรวจสอบจะได้รับเบี้ยประชุม 48,000 บาทต่อครั้ง และกรรมการตรวจสอบจะได้รับเบี้ยประชุม 40,000 บาทต่อครั้ง

3. กรรมการที่ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการกำหนดค่าตอบแทน และกรรมการสรรหาจะได้รับค่าตอบแทนเป็นเบี้ยประชุมเพิ่มเติมจากค่าตอบแทนรายเดือน ที่ได้รับในฐานะที่ดำรงตำแหน่งกรรมการ โดยประธานกรรมการกำหนดค่าตอบแทน และประธานกรรมการสรรหาจะได้รับเบี้ยประชุม 12,000 บาทต่อครั้ง และกรรมการกำหนดค่าตอบแทน และกรรมการสรรหา จะได้รับเบี้ยประชุมจากการเข้าร่วมประชุม 10,000 บาทต่อครั้ง

4. กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 3 คน จะไม่ได้รับค่าตอบแทนรายเดือน หรือค่าตอบแทนในรูปแบบอื่นๆ จากการดำรงตำแหน่งกรรมการ เนื่องจากเป็นพนักงานของบริษัท

5. จ่ายค่าตอบแทนเพิ่มเติมให้แก่กรรมการในรูปของเงินรางวัลประจำปี (โบนัส) โดยบริษัทฯ จะจ่ายต่อเมื่อบริษัทฯ มีกำไรสุทธิประจำปี (ไม่รวมผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง) เกินกว่า 2,000 ล้านบาท และกำหนดจ่ายให้แก่กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารในอัตราร้อยละ 0.35 ของกำไรส่วนที่เกิน 2,000 ล้านบาท โดยจะได้รับในอัตราเท่าๆ กัน

ในรอบปีบัญชี 2551 สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิเท่ากับ 8,776.44 ล้านบาท ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนมาตรฐานรวม 6.16 ล้านบาท และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารได้รับเงินรางวัลประจำปี (โบนัส) รวม 21.936 ล้านบาท

รายละเอียดค่าตอบแทนทั้งหมดปรากฏตามตารางด้านล่างนี้

ตารางที่ 41 : ค่าตอบแทนและเงินรางวัลประจำปี (โบนัส) คณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย

หน่วย : บาท

ชื่อ	คณะกรรมการ			คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน	คณะกรรมการสรรหา
	ค่าตอบแทนมาตรฐาน	โบนัส	รวม			
1. ม.ร.ว. จันทรมศิริโชค จันทรัตน์	3,360,000	2,861,302	6,221,302	-	-	-
2. ม.ล. จันทรวงศา จันทรัตน์	-	-	-	-	-	-
3. นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม	420,000	2,861,302	3,281,302	-	-	36,000
4. ดร. พิชิต นิธิวาลิน	420,000	2,861,302	3,281,302	-	36,000	30,000
5. นายปิยอรัน ออสตรอม	420,000	2,861,302	3,281,302	489,900	-	-
6. นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ	420,000	2,861,302	3,281,302	-	30,000	30,000
7. ดร. ศิริ การเจริญดี	420,000	2,861,302	3,281,302	425,000	20,000	30,000
8. นางโจอี้ ฮอร์น *	280,000	1,907,535	2,187,535	-	-	-
9. นางปรารถนา มงคลกุล	420,000	2,861,302	3,281,302	425,000	-	-
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์รี่	-	-	-	-	-	-
11. นายอันส์เนอริส ชูเดอร์เกร็น	-	-	-	-	-	-
รวม	6,160,000	21,936,649	28,096,649	1,339,900	86,000	126,000

หมายเหตุ : * นางโจอี้ ฮอร์น เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท เมื่อเดือนมกราคม 2551

1.2) ค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารที่รายงานตรงต่อกรรมการผู้จัดการ รวมทั้งสิ้น 12 คน เป็นเงินรวมทั้งสิ้น 127.84 ล้านบาท

(ข.2.2) ค่าตอบแทนที่ไม่เป็นเงินสด

เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพที่บริษัทฯ จ่ายให้กับกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารที่รายงานตรงต่อกรรมการผู้จัดการ รวม 12 ท่าน มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 5.54 ล้านบาท

(ณ) การปฐมนิเทศและการพัฒนากรรมการ

กรรมการผู้จัดการจะเป็นผู้จัดการปฐมนิเทศให้กับสมาชิกใหม่ของคณะกรรมการ ในการประชุมดังกล่าว จะมีการชี้แจงนโยบายของบริษัทฯ และธุรกิจหลักๆ รวมทั้งข้อบังคับบริษัทฯ การนำเสนอ (presentations) ล่าสุดนี้ ตลอดจนรายงานประจำปีล่าสุดในคู่มือกรรมการ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังสนับสนุนให้กรรมการเข้าร่วมหลักสูตรหรือกิจกรรมที่มุ่งปรับปรุงการทำงานของกรรมการในคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย กรรมการ 7 ท่าน ได้เข้าอบรมหลักสูตรกรรมการของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors Association (“IOD”) ซึ่งรวมถึงหลักสูตร Director Certification Program (“DCP”) และหลักสูตร Director Accreditation Program (“DAP”)

บริษัทฯ สนับสนุนให้กรรมการที่ยังมิได้เข้ารับการอบรมในหลักสูตรดังกล่าวข้างต้น เข้ารับการอบรมในหลักสูตรดังกล่าวโดยบริษัทฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการอบรม

6. จริยธรรมทางธุรกิจและจรรยาบรรณของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน)

(ก) แนวทางด้านจริยธรรมและการปฏิบัติการของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีแนวทางด้านจริยธรรมและการปฏิบัติการ ดังนี้

1. ความยุติธรรม

บริษัทฯ เชื่อในความยุติธรรมต่อคู่สัญญาทุกรายที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ และหลีกเลี่ยงการปฏิบัติต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งดีกว่าบุคคลอื่นหรือสถานการณ์ที่จะนำไปสู่การขัดแย้งทางผลประโยชน์

2. ความเป็นมืออาชีพ

บริษัทฯ รับผิดชอบต่องานของบริษัทฯ อย่างมืออาชีพ และมุ่งมั่นที่จะดำเนินการอย่างเป็นเลิศด้วยการทำงานให้ได้ผลในระดับที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่องด้วยการใช้วิธีการและเทคโนโลยีใหม่ๆ

3. การทำงานเชิงรุก

บริษัทฯ ตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าและการเปลี่ยนแปลงทางสังคม เทคโนโลยี และเศรษฐกิจ และปรับเปลี่ยนให้เข้ากับสถานการณ์

4. วินัยและการปฏิบัติตามกฎระเบียบ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยวินัยและหลักการด้านจริยธรรม และทำการทุกอย่างให้มั่นใจว่าธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปตามกฎหมาย กฎและระเบียบต่าง ๆ

(ข) จรรยาบรรณ

คณะกรรมการได้ให้ความเห็นชอบกรอบค่านิยมขององค์กร พันธกิจ และวิสัยทัศน์ (VMV Framework) เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขณะนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือจรรยาบรรณธุรกิจเพื่อนำกรอบค่านิยม พันธกิจ และวิสัยทัศน์ดังกล่าวมาใช้ โดยเน้นค่านิยมหลัก 4 ประการของบริษัทฯ

ค่านิยมหลัก 4 ประการได้แก่

1. **คุณธรรม** : เราจะเป็นบุคคลที่เปิดเผย และซื่อสัตย์ต่อกันและกันในการทำงานร่วมกัน จะปฏิบัติตามที่ได้สัญญาไว้ตลอดเวลา และจะสร้างและรักษาความไว้วางใจในการทำงานร่วมกัน

2. **ความเป็นเลิศ** : เราจะทำงานด้วยมาตรฐานคุณภาพการบริการระดับสูง มีความปลอดภัย รักษาสภาพแวดล้อมและความมั่นคง และจะทำงานอย่างบุคคลที่จะรอบรู้ในวิทยาการของแต่ละหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย

3. **จิตสำนึกของการร่วมกันเป็นทีม** : เราจะปฏิบัติตนในอันที่จะส่งเสริม และสร้างสรรค์การร่วมมือกันทำงานเป็นทีม เราจะเคารพต่อกันและกัน และเชื่อมั่นในความสามารถของพวกเราทุกคนในการทำงานร่วมกันเป็นทีม

4. **การยึดมั่นในพันธะ** : เราจะคำนึงถึงอนาคตของบริษัท ตลอดเวลา และจะเป็นผู้รับผิดชอบต่อผลและความสำเร็จทางธุรกิจของบริษัท

นอกจากนี้ กรรมการบริษัท แต่ละราย ได้รับคู่มือกรรมการที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเป็นผู้จัดทำนโยบายของคณะกรรมการ คือ กรรมการจะต้องดำเนินการอย่างมีจริยธรรมในระดับสูงสุดเพื่อประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมด คู่มือกรรมการมีเนื้อหาครอบคลุมหลักการสำคัญๆ ซึ่งรวมถึงความซื่อสัตย์ ความสุจริต การขัดแย้งทางผลประโยชน์ และการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ

คณะกรรมการยังอนุญาตให้กรรมการที่เป็นผู้บริหารดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทอื่นๆ ที่ไม่จำเป็นจะต้องอยู่ในกลุ่มบริษัทไทรีเซน ทั้งนี้ โดยให้เป็นไปตามข้อตกลงและความเห็นชอบของคณะกรรมการ กรรมการที่เป็นผู้บริหารเมื่อได้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทอื่นๆ นั้นจะรับค่าตอบแทนจากบริษัทอื่นๆ นั้นเป็นรายได้ส่วนตัวก็ได้ โดยทั่วไปการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทนอกองค์กรจะจำกัดให้เป็นกรรมการไม่เกิน 2 บริษัทเท่านั้น ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการและกรรมการที่เป็นผู้บริหารอื่นอีกสองท่านไม่ได้ทำหน้าที่ในคณะกรรมการนอกกลุ่มบริษัทแต่ประการใด กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารสามารถทำงานเป็นกรรมการในคณะกรรมการนอกกลุ่มบริษัทได้ โดยมีข้อแม้ว่าจะต้องแสดงให้เห็นถึงความทุ่มเทในการทำหน้าที่ของตนต่อบริษัท อย่างเต็มที่

บริษัทฯ ได้กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ รายงานการซื้อขายหลักทรัพย์ให้แก่บริษัทฯ ในวันเดียวกับที่ส่งรายงานต่อสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ ตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ เกี่ยวกับการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ และให้ปฏิบัติตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่องการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทจดทะเบียน โดยใช้ข้อมูลภายในโดยกรรมการและผู้บริหารจะละเว้นการซื้อขายหลักทรัพย์ในช่วงเวลาก่อนที่จะเผยแพร่ทางการเงิน หรือสารสนเทศที่สำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ รายละเอียดเพิ่มเติมกรุณาดูในหัวข้อรายงานว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการ

รายการระหว่างกัน

ในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2551 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ไม่มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน คือ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ กรรมการ ผู้บริหาร และบุคคลที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ

การลงทุนในบริษัทต่างๆ

การลงทุนของบริษัทฯ ในบริษัทอื่น ตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 ดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	ชนิดของหุ้น	จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว	จำนวนหุ้นที่ถือ	สัดส่วนการถือหุ้น %	มูลค่าหุ้นที่ตราไว้
ประเภทธุรกิจ : ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล						
1	บริษัท ไทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด 26/26-27 อาคารอรกานต์ ชั้น 8 ถนนชิดลม แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ (0) 2250-0569 โทรสาร (0) 2254-9417	หุ้นสามัญ หุ้นบุริมสิทธิ์	9,470,000 3,030,000	9,470,000 3,029,994	99.9	10
2	บริษัท เฮอริมิส ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	270,000	269,994	99.9	100
3	บริษัท เฮอริเมลิน ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	1,000,000	999,993	99.9	100
4	บริษัท ทอร์สตาร์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	300,000	299,993	99.9	100
5	บริษัท ทอร์สกีปเปอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	300,000	299,993	99.9	100
6	บริษัท ทอร์เซลเลอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	300,000	299,993	99.9	100
7	บริษัท ทอร์ชัน ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	400,000	399,993	99.9	100
8	บริษัท ทอร์สปิริต ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	400,000	399,993	99.9	100
9	บริษัท ทอร์สกาย ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	400,000	399,993	99.9	100
10	บริษัท ทอร์ซี ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	400,000	399,993	99.9	100
11	บริษัท ทอร์ มาสเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	1,880,000	1,879,993	99.9	100
12	บริษัท ทอร์ เมอร์แซนท์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	200,000	199,994	99.9	100
13	บริษัท ทอร์ มาร์เนอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	350,000	349,994	99.9	100
14	บริษัท ทอร์ เมอร์คิวรี่ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	600,000	599,994	99.9	100
15	บริษัท ทอร์ กัปตัน ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	1,530,000	1,529,994	99.9	100
16	บริษัท ทอร์ ไฟลิต ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	800,000	799,993	99.9	100
17	บริษัท ทอร์ จัสมิน ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	700,000	699,993	99.9	100
18	บริษัท ทอร์ แซมเปียน ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	750,000	749,993	99.9	100
19	บริษัท ทอร์ ออร์คิด ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	472,500	472,493	99.9	100
20	บริษัท ทอร์ นาวิกเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	990,000	989,993	99.9	100
21	บริษัท ทอร์ คอมมานเดอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	1,150,000	1,149,993	99.9	100
22	บริษัท ทอร์ ทรานสปอร์ตเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	2,000,000	1,999,993	99.9	100
23	บริษัท ทอร์ โลดส์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	630,000	629,993	99.9	100
24	บริษัท ทอร์ เทรเดอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	450,000	449,993	99.9	100

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	ชนิดของ หุ้น	จำนวนหุ้น ที่ชำระแล้ว	จำนวนหุ้น ที่ถือ	สัดส่วนการ ถือหุ้น %	มูลค่าหุ้น ที่ตราไว้
25	บริษัท ทอร์ แทรเวลเลอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	450,000	449,993	99.9	100
26	บริษัท ทอร์ เวนเจอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	750,000	749,993	99.9	100
27	บริษัท ทอร์ นอดิก้า ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	753,000	752,993	99.9	100
28	บริษัท ทอร์ คอนพิเดนซ์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	500,000	499,993	99.9	100
29	บริษัท ทอร์ การ์เดียน ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	750,000	749,993	99.9	100
30	บริษัท ทอร์ ไทรอัมพ์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	600,000	599,993	99.9	100
31	บริษัท ทอร์ เน็กซ์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	1,857,000	1,856,993	99.9	100
32	บริษัท ทอร์ เนปจูน ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	1,380,000	1,379,993	99.9	100
33	บริษัท ทอร์ ทริวิท ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	1,170,000	1,169,993	99.9	100
34	บริษัท ทอร์ จูปีเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	974,000	973,993	99.9	100
35	บริษัท ทอร์ อลายอันซ์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	1,060,000	1,059,993	99.9	100
36	บริษัท ทอร์ นอดิอุส ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	500,000	499,993	99.9	100
37	บริษัท ทอร์ วิน ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	2,000,000	1,999,993	99.9	100
38	บริษัท ทอร์ เวฟ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	2,000,000	1,999,993	99.9	100
39	บริษัท ทอร์ ไดนามิค ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	3,600,000	3,599,993	99.9	100
40	บริษัท ทอร์ เอนเตอร์ไพรส์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	6,300,000	6,299,993	99.9	100
41	บริษัท ทอร์ ฮาร์โมนี ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	3,500,000	3,499,993	99.9	100
42	บริษัท ทอร์ อินทิกิริตี้ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	3,850,000	3,849,993	99.9	100
43	บริษัท ทอร์ เนคตาร์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	2,541,000	2,540,993	99.9	100
44	บริษัท ทอร์ เนรัล ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	2,128,000	2,127,993	99.9	100
45	บริษัท ทอร์ ทวานลิท ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	1,000,000	999,993	99.9	100
46	บริษัท ทอร์ เอนเดฟเวอร์ ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	11,000,000	10,999,993	99.9	100
47	บริษัท ทอร์ เอนเนอร์ยี ชิปปิ้ง จำกัด	หุ้นสามัญ	10,000,000	9,999,993	99.9	100

หมายเหตุ : ที่อยู่ของบริษัทในลำดับที่ 2-47 คือ 26/32 อาคารอรกานต์ ชั้น 10 ซอยชิดลม ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ (0) 2250-0569 โทรสาร (0) 2254-8437

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	ชนิดของ หุ้น	จำนวนหุ้น ที่ชำระแล้ว	จำนวนหุ้น ที่ถือ	สัดส่วนการ ถือหุ้น %	มูลค่าหุ้น ที่ตราไว้
ประเภทธุรกิจ : ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล						
48	บริษัท ไทรีเซน ซาเตอร์ริง (เอชเค) จำกัด Room 403, 4th Floor Printing House 6 Duddell Street, Central, Hong Kong	หุ้นสามัญ	500,000	499,999	99.99	1 ดอลลาร์ ฮ่องกง
49	บริษัท ไทรีเซน ซิปปิง สิงคโปร์ พีทีอี ลิมิเต็ด 25 International Business Park, #02-65/67 German Center, Singapore 609916 โทรศัพท์ +65 6578 7000 โทรสาร +65 6578 7007	หุ้นสามัญ	111,300,000	111,300,000	100.0	1 ดอลลาร์ สิงคโปร์
50	บริษัท ไทรีเซน ซิปปิง เยอร์มันนี จีเอ็มบีเอช Stavendam 4a, 28195, Bremen, Germany โทรศัพท์ 421 336 52 22	หุ้นสามัญ	25,000	25,000	100.0	1 ยูโร
51	PT Perusahaan Pelayaran Equinox Globe Building 4th & 5th floor Jalan Bancit Raya Kav. 31-33, Jakarta, Indonesia 12740 โทรศัพท์ +6221 7918 7006 โทรสาร +6221 7918 7097	หุ้นสามัญ	24,510	12,010	49.0	1,000,000 รูเปียห์
ประเภทธุรกิจ : บริการวัสดุจัดเรียงสินค้าบนเรือ โลจิสติกส์ ขนถ่ายสินค้า						
52	บริษัท ซิดลม มารีเน เซอร์วิสเชส แอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด 26/22-23 อาคารอรกานต์ ชั้น 7 ซอยซิดลม ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ (0) 2250 0569 โทรสาร (0) 2655 7746	หุ้นสามัญ	700,000	699,993	99.9	100
53	บริษัท จีเอซี ไทรีเซน โลจิสติกส์ จำกัด 26/30-31 อาคารอรกานต์ ชั้น 9 ซอยซิดลม ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ (0) 3818 5090-2 โทรสาร (0) 3818 5093	หุ้นสามัญ	750,000	382,496	51.0	100

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	ชนิดของ หุ้น	จำนวนหุ้น ที่ชำระแล้ว	จำนวนหุ้น ที่ถือ	สัดส่วนการ ถือหุ้น %	มูลค่าหุ้น ที่ตราไว้
ประเภทธุรกิจ : ตัวแทนเรือ						
54	บริษัท กัลฟ เอเจนซี คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด 26/30-31 อาคารอรกานต์ ชั้น 9 ซอยชิดลม ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ (0) 2650 7400 โทรสาร (0) 2650 7401	หุ้นสามัญ	22,000	11,215	51.0	1,000
55	บริษัท ไอเอสเอส โทรีเซน เอเจนต์ซีส์ จำกัด 26/26-27 อาคารอรกานต์ ชั้น 8 ซอยชิดลม ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ (0) 2254 0266 โทรสาร (0) 2254 0628	หุ้นสามัญ	500,000	499,993	99.9	100
56	โทรีเซน ชิปปิ้ง เอฟแอนด์อี 1901-19 th Floor, Golden Tower Opp. Marbella Resort, Al Buhairah Corniche Road, Sharjah, UAE. โทรศัพท์ 971 6 574 2244 โทรสาร 971 6 574 4244	หุ้นสามัญ	1	1	100.0	550,550 เดอร์แฮม
57	โทรีเซน อินโดไชน่า เอสเอ 12A Floor, Bitexco Building 19-25 Nguyen Hue Boulevard District 1 Ho Chi Min City, Vietnam โทรศัพท์ +84 8 821 5423 โทรสาร +84 8 821 5424	หุ้นสามัญ	2,500	1,250	50.0	100 ดอลลาร์ สหรัฐ
ประเภทธุรกิจ : นายหน้าเช่าเหมาเรือ						
58	บริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด 26/55 อาคารอรกานต์ ชั้น 15 ซอยชิดลม ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ (0) 2253 6160 โทรสาร (0) 2655 2761	หุ้นสามัญ	20,000	10,194	51.0	100
59	บริษัท โทรีเซน ชาเตอร์ริง (ฟิฟี่) จำกัด 8 Cross Street # 11-00, PWC Building Singapore 048424	หุ้นสามัญ	100,000	100,000	100.0	1 ดอลลาร์ สิงคโปร์

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	ชนิดของ หุ้น	จำนวนหุ้น ที่ชำระแล้ว	จำนวนหุ้น ที่ถือ	สัดส่วนการ ถือหุ้น %	มูลค่าหุ้น ที่ตราไว้
ประเภทธุรกิจ : บริการธุรกิจนอกชายฝั่ง						
60	บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด (มหาชน) 26/28-29 อาคารอรกานต์ ชั้น 9 ซอยชิดลม ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ (0) 2255 3115-6 โทรสาร (0) 2255 1079	หุ้นสามัญ	541,205,340	191,602,670 (ถือหุ้น ทางตรง) 117,648,600 (ถือหุ้น ทางอ้อม)	57.14	1
ประเภทธุรกิจ : ประสานงานให้กับบริษัทประกันภัยต่างประเทศ						
61	บริษัท ไทย ฟิแนนด์ไอ เซอร์วิสเชส อินเตอร์ เนชั่นแนล จำกัด 26/49 อาคารอรกานต์ ชั้น 14 ซอยชิดลม ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ (0) 2255 7227 9 โทรสาร (0) 2655 5291	หุ้นสามัญ	10,000	9,000	90.0	100
ประเภทธุรกิจ : บริหารท่าเรือ						
62	ชาร์จา พอร์ต เซอร์วิสเชส แอลแอลซี P.O.Box 510, Port Khalid Sharjah, United Arab Emirates โทรศัพท์ 971 6 528 1327 โทรสาร 971 6 528 1425	หุ้นสามัญ	26,000	12,740	49.0 (ถือหุ้นทาง อ้อม)	100 เดอร์แฮม

ณ วันที่ 30 กันยายน 2551

ชื่อบริษัท	: บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน)
เลขทะเบียน	: 0107537002737
วันก่อตั้งบริษัท	: 16 สิงหาคม 2526
วันจดทะเบียนเป็นบริษัทมหาชนจำกัด	: 15 ธันวาคม 2537
วันที่หุ้นของบริษัทฯ เริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์	: 25 กันยายน 2538
ที่ตั้ง	: 26/26-27 อาคารอรกานต์ ชั้น 8 ซอยชิดลม ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 ประเทศไทย โทรศัพท์ + 66 (0) 2254-8437 เว็บไซต์ : http://www.thoresen.com
ประเภทของธุรกิจ	: กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจงานบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ
ทุนจดทะเบียน	: 868,684,422 บาท
ทุนชำระแล้ว	: 643,684,422 บาท
จำนวนหุ้นที่ออกจำหน่าย	: 643,684,422 หุ้น
มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ	: 1 บาท
นายทะเบียนหุ้น	: บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด อาคารสถาบันวิทยาการตลาดทุน 2/7 หมู่ที่ 4 (โครงการนอร์ธปาร์ค) ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210 ประเทศไทย โทรศัพท์ + 66 (0) 2596-9000
ผู้สอบบัญชี	: นายจรรยาเกียรติ อรุณไพโรจน์กุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3445 บริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอเปเอส จำกัด ชั้น 15 อาคารบางกอกซิตีทาวเวอร์ 179/74-80 ถนนสาทรใต้ กรุงเทพฯ 10120 ประเทศไทย โทรศัพท์ + 66 (0) 2344-1000
ที่ปรึกษากฎหมาย	: บริษัท สำนักกฎหมายประมวลชัย จำกัด 2038-2042 ถนนพระราม 6 (บรรทัดทอง) เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 ประเทศไทย โทรศัพท์ +66 (0) 2219-2031-2 : บริษัท อัลเลน แอนด์ โอเวอร์รี่ (ประเทศไทย) จำกัด อาคารสินธร 3 ชั้น 22 130-132 ถนนวิทยุ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ +66 (0) 2263-7600

- : บริษัท วัดสันฟารี่ แอนด์ วิลเลียมส์ (ไทยแลนด์) จำกัด
ยูนิต 902 ชั้น 9 จีพีเอฟ วิทยุ ทาวเวอร์ บี
93/1 ถนนวิทยุ ปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ : +66 (0) 2655 7800/78
- : บริษัท ดิลลิกี่แอนด์ก๊ิบบินส์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
1011 สุขุมวิท แกรนด์ ทาวเวอร์ ชั้น 20-26
ถนนพระราม 3 ซอยนนทรี ยานนาวา กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์: + 66(0) 2653 5555
- : บริษัท สำนักกฎหมาย ธีรคุปต์ จำกัด
546 อาคารยูนิเวสท์ คอมเพลกซ์ ชั้น 15 ถนนรัชดาภิเษก
ลาดยาว จตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ : +66(0) 2511-1512, +66(0) 2513-1976



รายงานประจำปี 2551

26/26-27 อาคารอรกานต์ ชั้น 8 ซอยชิดลม ถนนเพลินจิต ลุมพินี ปทุมวัน

กรุงเทพมหานคร 10330

โทร +66 (0) 2250 0569-74, 254 8437-38

โทรสาร +66 (0) 2655 5631

tta@thoresen.com www.thoresen.com