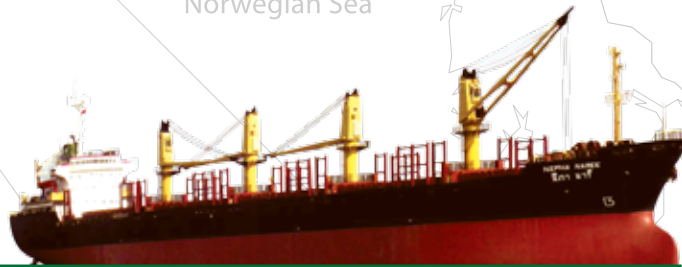


Greenland Sea

Norwegian Sea



PRECIOUS SHIPPING

ร าย ก าน ป ระ จ ำ ปี ๒ ๕ ๕ ๒



บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



สารบัญ

จุดเด่นทางการเงิน	2
โครงสร้างกลุ่มบริษัท	4
ข้อมูลอื่นๆ ตามมาตรา 114 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ. 2535	6
ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม	10
กองกำลังเรือ	18
โครงสร้างรายได้	19
คณะกรรมการบริษัท	20
รายงานจากคณะกรรมการ	22
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ	32
รายงานการกำกับดูแลกิจการ	35
การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน	49
การควบคุมภายใน	50
รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม	52
ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ	63
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล	68
โครงสร้างการจัดการ	69
ประวัติคณะกรรมการบริษัท	74
คณะผู้บริหาร	83
คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร	86
รายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน	108
รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต	109
งบการเงิน	110
หมายเหตุประกอบงบการเงิน	119
งบการเงินแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา	151
นโยบายที่ใช้ในการปรับปรุงงบการเงินสกุลไทยมากเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา	158
รายการที่เกี่ยวข้องกัน	161
ดัชนีแสดงรายการที่กำหนดตามแบบ 56-2	164
บุคคลอ้างอิง	165



จุดเด่นทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2552	2551	2550	2549	2548
รายได้จากการเดินเรือ	5,523.65	8,535.80	7,288.37	9,056.30	11,006.82
ต้นทุนการเดินเรือ	1,711.84	1,926.25	1,872.37	2,949.98	2,288.95
กำไรขั้นต้น	3,811.81	6,609.55	5,416.00	6,106.32	8,717.87
รายได้รวม	6,408.88	8,649.78	8,998.91	9,230.87	11,072.49
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา)	2,403.99	2,614.83	2,836.94	3,442.20	3,039.55
ค่าเสื่อมราคา	934.61	1,085.16	1,824.37	2,093.43	1,874.59
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทรวมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	22.32	10.17	34.13	19.88	18.26
กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	3,092.60	4,959.96	4,371.73	3,715.12	6,176.61
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	45.54	21.37	215.57	-	-
กำไรสุทธิ	3,047.06	4,938.59	4,156.16	3,715.12	6,176.61
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	6,043.72	3,637.92	1,762.90	1,602.97	1,166.94
สินทรัพย์ถาวร (สุทธิ)	7,780.92	9,080.51	9,525.66	11,023.85	12,496.75
สินทรัพย์รวม	22,140.13	17,960.53	15,018.14	12,758.15	13,780.61
หนี้สินหมุนเวียนรวม	488.88	777.63	788.31	720.44	540.94
เงินกู้ยืมระยะยาวรวม	4,291.70	739.50	-	-	3,293.97
หนี้สินรวม	5,003.77	1,783.08	953.21	720.44	3,834.90
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	17,136.36	16,177.45	14,064.93	12,037.71	9,945.71
ทุนที่ได้ชำระแล้ว	1,039.52	1,039.52	1,039.52	520.00	520.00
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,625.89	6,122.25	4,651.36	5,896.56	7,903.71
กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(1,645.68)	(2,067.33)	(2,014.81)	(308.66)	(2,731.24)
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	1,659.92	(2,220.23)	(2,391.33)	(5,032.94)	(5,989.85)
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท) *	16.48	15.56	13.53	11.58	9.57
กำไรต่อหุ้น (บาท) **	2.93	4.75	4.01	3.62	6.02
เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีต่อหุ้น (บาท) ***	1.80	2.80	2.25	2.56	1.53
เงินสดปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น (บาท) *	2.00	2.75	2.56	1.78	1.53
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	69.01	77.43	74.31	67.43	79.20
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	47.54	57.09	46.19	40.25	55.78
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	18.29	32.66	31.84	33.80	81.07
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	15.20	29.95	29.93	28.00	45.49
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนผู้ถือหุ้น	0.29	0.11	0.07	0.06	0.39
จำนวนเรือ (ณ วันสิ้นปี)	25	44	44	54	54

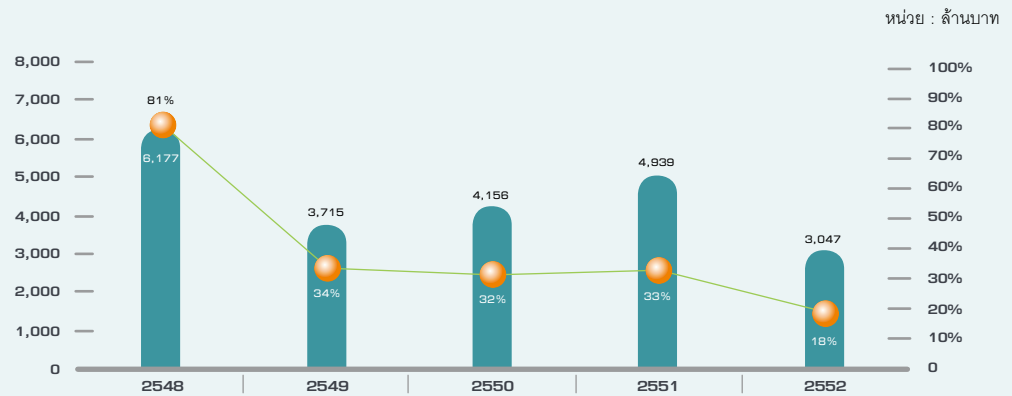
* มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้นและเงินสดปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น คำนวณโดยใช้จำนวนหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 (1,039,520,600 หุ้น) เพื่อให้ง่ายในการเปรียบเทียบกับตัวเลขของปี 2550, 2551 และ 2552 หลังจากที่ได้จ่ายหุ้นปันผล

** กำไรต่อหุ้นได้ปรับปรุงจำนวนหุ้นสามัญของงวดก่อนโดยถือเสมือนว่าการออกหุ้นปันผลได้เกิดขึ้นตั้งแต่วันเริ่มต้นของงวดแรกที่เสนอรายงาน

*** เงินปันผลที่ประกาศจ่ายต่อหุ้นสำหรับปี 2549 รวมหุ้นปันผลด้วย

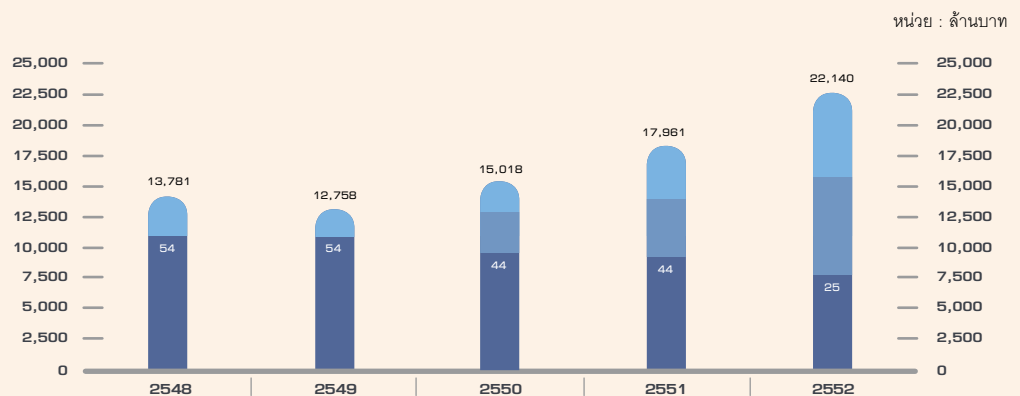
กำไรสุทธิ และอัตรา ผลตอบแทน ผู้ถือหุ้น

กำไรสุทธิ
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น



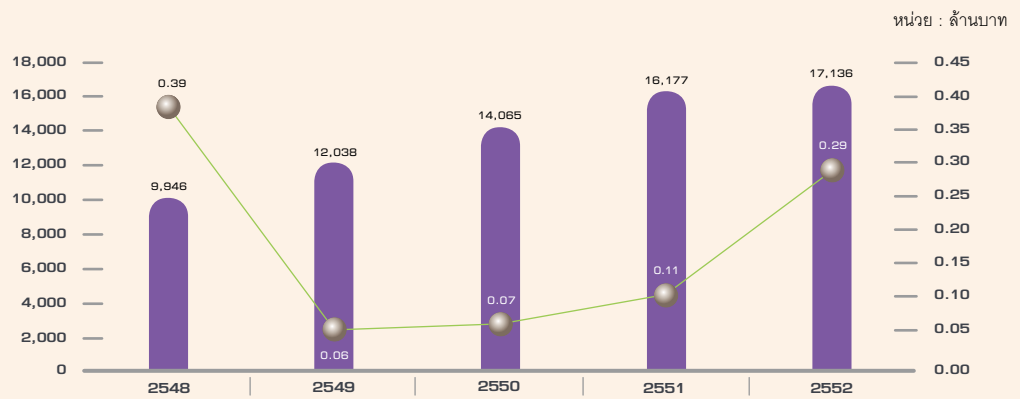
สินทรัพย์รวม

อื่น ๆ
เงินลงทุนในค่าจ้างต่อเรือ
เรือเดินทะเล



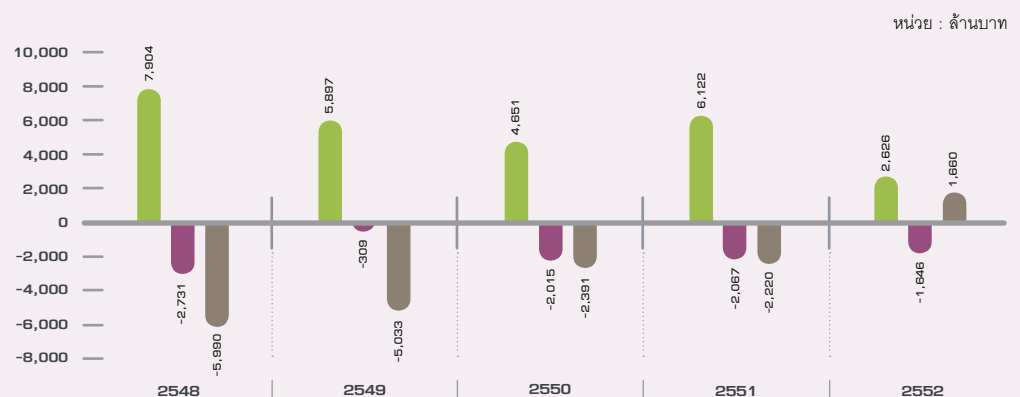
ส่วนของ ผู้ถือหุ้นรวม และอัตราส่วน หนี้สินรวมต่อส่วน ของผู้ถือหุ้น

ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น



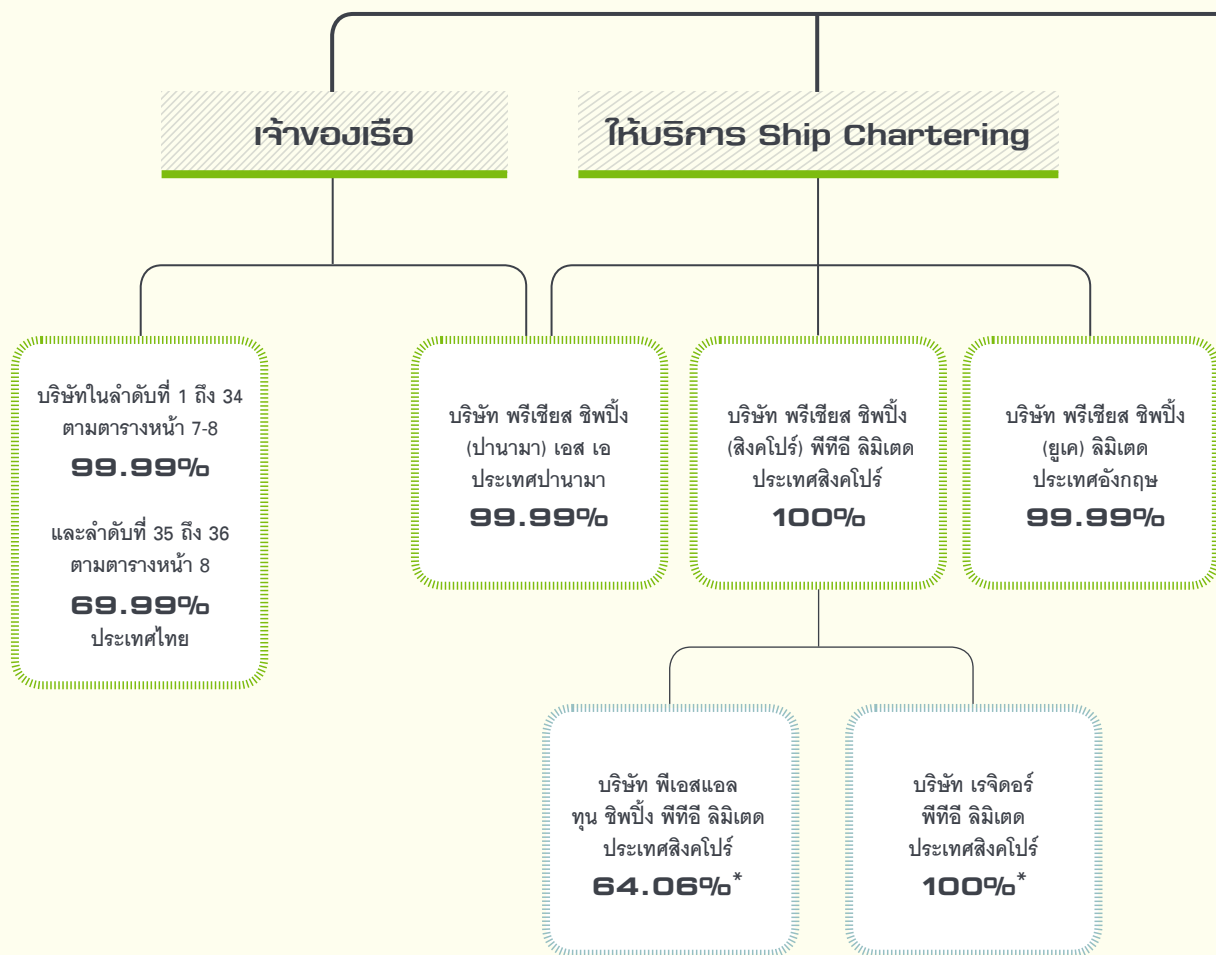
กระแสเงินสด

กระแสเงินสด
จากกิจกรรมดำเนินงาน
กระแสเงินสด
ใช้ไปในกิจกรรมลงทุน
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไป)
กิจกรรมจัดหาเงิน





โครงสร้างกลุ่มบริษัท



* แสดงการถือหุ้นทางอ้อมของ PSL

บริษัท พรีเมียร์ ไซปิง จำกัด (มหาชน) ประเทศไทย (PSL)

ผู้บริหารเรือ

บริษัท เกรท เซอร์เคิล
ไซปิง เอเยนซี จำกัด
ประเทศไทย
99.99%

การจัดการท่าเรือ

บริษัท พรีเมียร์ ไซปิง
(เมอริเชียส) จำกัด
ประเทศเมอริเชียส
100%

ผู้บริหารการลงทุน

บริษัท เทปส์
ฟิฟตี้ จำกัด
ประเทศสิงคโปร์
100%

บริษัท พรีเมียร์
โปรเจกส์ ฟิฟตี้ จำกัด
ประเทศสิงคโปร์
100%

บริษัท พีเอสแอล
อินเวสต์เมนต์ จำกัด
ประเทศเมอริเชียส
100%*

บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล
ไลเกอร์เรจ จำกัด
ประเทศเมอริเชียส
100%*

บริษัท พีเอสแอล บัลด์
เทอร์มินอร์ จำกัด
ประเทศเมอริเชียส
100%*

บริษัท แรพพิด พอร์ต
ลิสซิ่ง ฟิฟตี้ จำกัด
ประเทศสิงคโปร์
100%*

บริษัท เซาท์เทอร์น
แอลพีจี จำกัด
ประเทศอินเดีย
50%*

บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล
ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย)
ไพรวาท จำกัด
ประเทศอินเดีย
22.40%*

ลำดับในกรอบ

บริษัท
จัดตั้งขึ้นในประเทศ
อัตราร้อยละของการถือหุ้น



ข้อมูลอื่นๆ ตามมาตรา 114

แห่งพระราชบัญญัติ บริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ. 2535

รายละเอียดของบริษัท

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ประเภทธุรกิจ	: เจ้าของเรือและโฮลดิ้งคัมพานี
ทะเบียนเลขที่	: 0107537000629
ทุนจดทะเบียน	: 1,039,520,600 บาท (1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
หุ้นที่ออกและเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว	: 1,039,520,600 บาท (1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
ที่ตั้ง	: ชั้น 7 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ 8 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์	: 66-2 696-8800
โทรสาร	: 66-2 236-7654
E-mail	: ir@preciousshipping.com
Home page	: http://www.preciousshipping.com

ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมกับบริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป
ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อย / บริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียก ชำระเต็มมูลค่าแล้ว	สัดส่วน การถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท ฟรีเชียส เมททัลส์ จำกัด	บาท	250,000,000	250,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
2	บริษัท ฟรีเชียส วิชเชส จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
3	บริษัท ฟรีเชียส สโตนส์ ชิปปิง จำกัด	บาท	260,000,000	260,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
4	บริษัท ฟรีเชียส มินเนอรัลส์ จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
5	บริษัท ฟรีเชียส แลนด์ จำกัด	บาท	84,000,000	84,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท ฟรีเชียส ริเวอร์ส จำกัด	บาท	234,000,000	234,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท ฟรีเชียส เลคส์ จำกัด	บาท	99,000,000	99,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท ฟรีเชียส ซีส์ จำกัด	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท ฟรีเชียส สตาร์ส จำกัด	บาท	105,000,000	105,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท ฟรีเชียส โอเซียนส์ จำกัด	บาท	175,000,000	175,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท ฟรีเชียส แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท ฟรีเชียส ไดมอนด์ส จำกัด	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท ฟรีเชียส แซฟไฟร์ส จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท ฟรีเชียส เอ็มเมอรัลส์ จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท ฟรีเชียส รูบี้ส์ จำกัด	บาท	84,000,000	84,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท ฟรีเชียส โอปอลส์ จำกัด	บาท	74,000,000	74,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท ฟรีเชียส การ์เน็ตส์ จำกัด	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท ฟรีเชียส เพิร์ลส์ จำกัด	บาท	73,000,000	73,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท ฟรีเชียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	บาท	76,000,000	76,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท ฟรีเชียส ฟอเรนส์ จำกัด	บาท	96,000,000	96,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท ฟรีเชียส ทรีส์ จำกัด	บาท	80,000,000	80,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท ฟรีเชียส พอนด์ส จำกัด	บาท	84,000,000	84,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท ฟรีเชียส เว็นเจอร์ส จำกัด	บาท	80,000,000	80,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท ฟรีเชียส แคปปิตอลส์ จำกัด	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท ฟรีเชียส จัสมินส์ จำกัด	บาท	98,000,000	98,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
26	บริษัท ฟรีเชียส ออคิดส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท ฟรีเชียส ลาภูนส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท ฟรีเชียส คลิฟส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
29	บริษัท ฟรีเชียส ฮิลล์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
30	บริษัท ฟรีเชียส เมาน์เทนส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
31	บริษัท ฟรีเชียส รัสเซอร์ส จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อย / บริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียก ชำระเต็มมูลค่าแล้ว	สัดส่วน การถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
32	บริษัท พรีเมียม คอมเมิร์ซ จำกัด	บาท	71,100,000	71,100,000	99.99	เจ้าของเรือ
33	บริษัท พรีเมียม ออานาเม้นท์ จำกัด	บาท	68,100,000	68,100,000	99.99	เจ้าของเรือ
34	บริษัท พรีเมียม ซิตีส์ จำกัด	บาท	170,000,000	170,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
35	บริษัท พรีเมียม สตอรา เทอมินัลส์ จำกัด	บาท	6,000,000	6,000,000	69.99	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ
36	บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด	บาท	10,000,000	2,500,000	69.99	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ
37	บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด	บาท	60,000,000	60,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือ ทางด้านเทคนิค
38	บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (เมอเรียม) ลิมิตเดด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	โฮลดิ้ง คัมพานี
39	บริษัท พีเอสแอล อินเวสท์เม้นท์ ลิมิตเดด	เหรียญสหรัฐ	10,000	1,160	100*	โฮลดิ้ง คัมพานี
40	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล โลเทอรี่เรจ ลิมิตเดด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100*	โฮลดิ้ง คัมพานี
41	บริษัท พีเอสแอล บัลค์ เทอร์มิเนอส์ ลิมิตเดด	เหรียญสหรัฐ	10,000	2	100*	โฮลดิ้ง คัมพานี
42	บริษัท แรพพิด พอร์ท ลิสซิง ฟิฟตี้ ลิมิตเดด	เหรียญสหรัฐ	1,000,000	2	100*	มาร์ริน คอนสตรัคชั่น
43	บริษัท เทบส์ ฟิฟตี้ ลิมิตเดด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100	ธุรกิจเดินเรือ
44	บริษัท เจริญ ฟิฟตี้ ลิมิตเดด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100*	ธุรกิจเดินเรือ
45	บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (สิงคโปร์) ฟิฟตี้ ลิมิตเดด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โฮลดิ้ง คัมพานี /ให้บริการเช่าเรือ
46	บริษัท พีเอสแอล ทุน ชิปปิง ฟิฟตี้ ลิมิตเดด	เหรียญสหรัฐ	500,000	12,864	64.06*	ให้บริการเช่าเรือ
47	บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ /ให้บริการเช่าเรือ
48	บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (ยูเค) ลิมิตเดด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	ให้บริการเช่าเรือ
49	บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิตเดด	อินเดียรูปี	100,000,000	64,592,200	50*	ศูนย์กลางการ บรรจุและจัดจำหน่าย ก๊าซหุงต้ม
50	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดย์) ไพรวาท ลิมิตเดด	อินเดียรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและ พัฒนาท่าเทียบเรือ
51	บริษัท พรีเมียม โปรเจกต์ ฟิฟตี้ ลิมิตเดด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100	ผู้บริหารการลงทุน

* (แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-36

- สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารคาเธีย์เฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย
โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460

บริษัทย่อยที่ 37

- สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเธีย์เฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย
โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468

บริษัทย่อยที่ 38-41

- สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o Abax Corporate Services Level 6 One Cathedral Square, Jules Koenig Street, Port Louis, Mauritius.

บริษัทย่อยที่ 42-43

- สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 24 Raffles Place #18-00 Clifford Centre, 048621 Republic of Singapore.

บริษัทย่อยที่ 44-46

- สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 79A Tras Street, 079016 Republic of Singapore.

บริษัทย่อยที่ 47

- สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13th Floor, Samuel Lewis Avenue, Panama.

บริษัทย่อยที่ 48

- สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ The Quadrangle - 2nd Floor, 180 Wardour Street, London W1F 8FY United Kingdom.

บริษัทย่อยที่ 49

- สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ ICM Business Centre, Ceebros Arcade 1st Floor, No.1, 3rd Cross Street, Kasturibai Nagar, Adyar, Chennai 600 020 India.

บริษัทร่วมที่ 50

- สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 41, Jawahar Lal Nehru Road, Kanak Building, 3rd Floor, Kolkata - 700 071, India.

บริษัทย่อยที่ 51

- สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 1 Marina Boulevard #28-00, 018989 Republic of Singapore.



ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม

1. ลักษณะของธุรกิจ

1.1 ความเป็นมา

บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“ฟิเอสแอล”) ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก และให้บริการเช่าเหมาเรือสำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองไม่ประจำเส้นทาง ฟิเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรือทั่วไป คือมีบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2-3 ลำ) เพื่อจำกัดความรับผิด

ปัจจุบัน (ณ วันที่ 31 มกราคม 2553) ฟิเอสแอล มีเรือขนส่งสินค้าเทกองจำนวน 23 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของฟิเอสแอล มีเดบิตตันรวมทั้งสิ้น 596,998 เดบิตตัน โดยเรือ 23 ลำเป็นเรือธงไทยและจำนวน 1 ลำเป็นเรือธงบาฮามาส

ฟิเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก (ขนาด 10,000 ถึง 30,000 เดบิตตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ผู้ประกอบธุรกิจในกลุ่มนี้มีความหลากหลายและมีลักษณะเฉพาะ กล่าวคือผู้ประกอบการหนึ่งๆ ส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเรือในขนาดดังกล่าวเพียง 2-3 ลำ ทำให้ฟิเอสแอล เป็นหนึ่งในผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดในกลุ่มนี้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เข้าสู่กลุ่มธุรกิจเดินเรือในขนาดซูปราแมกซ์โดยได้สั่งต่อใหม่จำนวน 3 ลำ ในปี 2550 และจำนวน 3 ลำ ในปี 2551 โดยมีกำหนดรับมอบเรือในปี 2554 และปี 2555 ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือฟิเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์คิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของฟิเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนเป็นมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) ทำให้บริษัท เกรท เซอร์คิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ใบรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

ฟิเอสแอลบริหารงานกองเรือแบบไม่ประจำเส้นทางซึ่งมีเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปทั่วโลก สินค้าพื้นฐานที่กองเรือฟิเอสแอลขนส่งคือ สินค้าทางการเกษตร เหล็ก ปุ๋ย สินแร่และเนื้อแร่ ไม้ซุง ถ่านหินและอื่นๆ ฟิเอสแอลได้ประมาณเครือข่ายการขนส่งสินค้าของกองเรือของบริษัทฯ อย่างคร่าวๆ เป็น 5 ภูมิภาค ประกอบด้วย สหรัฐอเมริกา/แคนาดา ยุโรป ละตินอเมริกา-แอฟริกา อินเดีย ออสเตรเลีย-ตะวันออกกลาง และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล กองเรือฟิเอสแอลสามารถให้บริการในท่าเรือที่มีขีดจำกัดในเรื่องของร่องน้ำ (เรือของฟิเอสแอลมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดตั้งพร้อมอยู่) เนื่องจากขนาดเรือของฟิเอสแอลสามารถเข้าเทียบท่าในร่องน้ำตื้นได้ ขณะที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ ลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อได้เปรียบและส่งผลให้ฟิเอสแอลได้อัตรากำไรที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการเดินเรือขนาดใหญ่ ซึ่งความได้เปรียบนี้ช่วยให้เรือของบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยต้นทุนค่าแรงที่ต่ำกว่าค่าแรงของประเทศอื่นๆ และด้วยลูกเรือพร้อมอุปกรณ์เกียร์เรือ เรือของบริษัทฯ สามารถขนถ่ายสินค้าได้ง่ายและประหยัดต้นทุนกว่าเมื่อเทียบกับเรือขนาดใหญ่กว่าที่ไม่มีอุปกรณ์ ถึงแม้ว่าเรือขนาดใหญ่กว่าจะสามารถประหยัดต้นทุนจากการมีขนาดใหญ่กว่าได้ก็ตาม

รูปแบบการให้บริการสำหรับขนส่งสินค้าของฟิเอสแอล แบ่งเป็น 2 ลักษณะ

การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา (Time Charter) การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าใช้เรือ (Charter Hire) ให้ฟิเอสแอลเป็นค่าปฏิบัติการ ควบคุมเรือตามระยะเวลาที่ตกลง Charterer จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับเที่ยวการเดินทางนั้นๆ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ ในกรณีดังกล่าว ฟิเอสแอล (หรือบริษัทเจ้าของเรือ) ไม่ใช่ผู้ให้เช่าเรือ (Lessor of the Ship) แต่เป็นผู้ให้บริการ เนื่องจากฟิเอสแอลยังคงมีสิทธิครอบครองและควบคุมดูแลเรือทั้งหมดตามกฎหมาย

การให้บริการเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) : Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้ฟิเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใดๆ ตามที่ตกลง ดังนั้น ฟิเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับเที่ยวการเดินเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

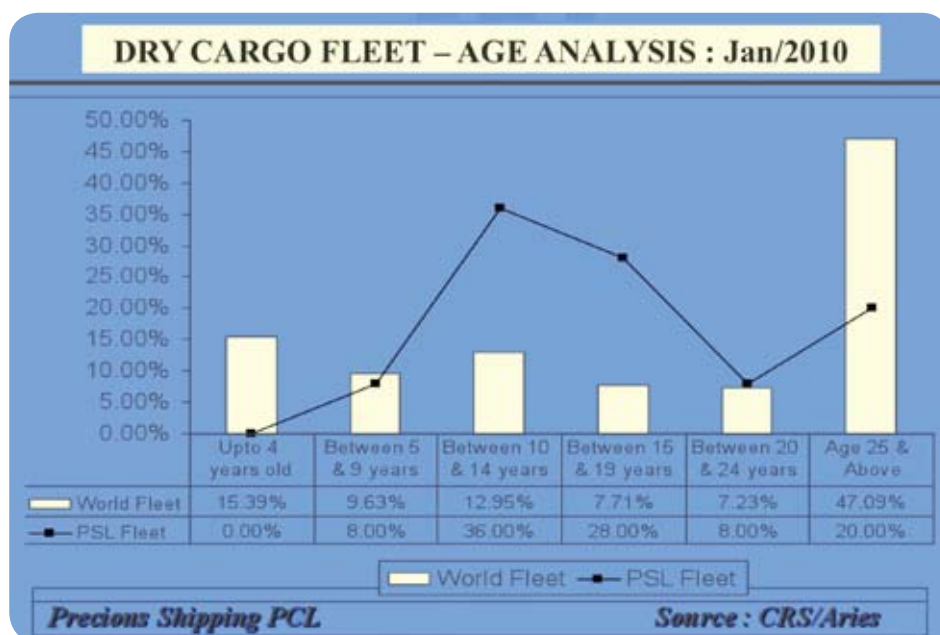
เส้นทางเดินเรือของกองเรือฟิเอสแอลไม่ได้กำหนดตายตัว แต่ขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมาพบว่าการให้บริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ Time Charter และ Voyage Charter ในอัตราใกล้เคียงกัน โดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1-3 เดือน จนถึงในปี 2547 เมื่อลักษณะการให้บริการใช้เรือได้เปลี่ยนไป โดยเรือเกือบทุกลำได้ให้บริการแบบเป็นระยะเวลา (Time Charters) โดยในแต่ละปี ตั้งแต่ปี 2548 ถึง 2549 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547 อย่างไรก็ตามในช่วงปี 2550 ถึง 2551 สัดส่วนการปล่อยให้บริการได้เปลี่ยนไปโดยประมาณร้อยละ 99 ของการให้บริการเป็นการให้บริการแบบระยะเวลา (Time Charters)

และคงเหลือการให้บริการแบบรายเที่ยว (Voyage Charters) เพียงร้อยละ 1 เท่านั้น ในระหว่างปี 2552 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้นอย่างมากเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2550-2551 ซึ่งมีสัดส่วนของ Time Charters ถึงร้อยละ 94 และ Voyage Charter เพียงร้อยละ 6 เท่านั้น

ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้า ซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็น ทำให้พีเอสแอล สามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใดๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

1.2 อายุของเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 17 ปี ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลก กราฟต่อไปนี้เป็นกราฟวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกและกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2553



CRS: Clarksons Research Studies

1.3 การดำเนินงานธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

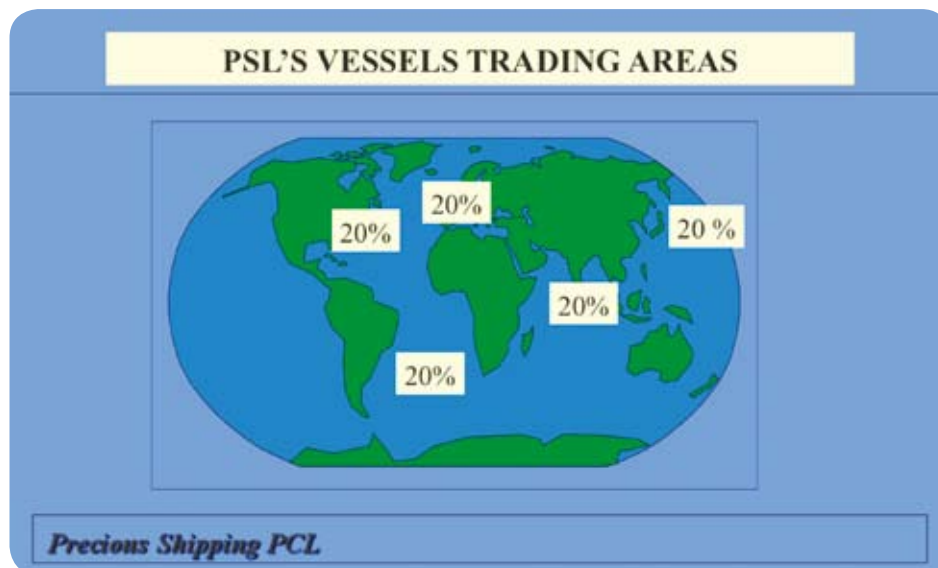
i. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม		
	2550	2551	2552
สินค้าการเกษตร	125 (28.08%)	138 (31.29%)	80 (24.25%)
เหล็ก	62 (13.94%)	77 (17.46%)	41 (12.42%)
ปุ๋ย	81 (18.20%)	70 (15.87%)	72 (21.82%)
แร่ธาตุและสินแร่	71 (15.95%)	63 (14.28%)	47 (14.24%)
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	11 (2.47%)	7 (1.59%)	13 (3.94%)
ถ่านหิน	20 (4.50%)	27 (6.12%)	20 (6.06%)
อื่นๆ	75 (16.86%)	59 (13.39%)	57 (17.27%)
รวม	445	441	330

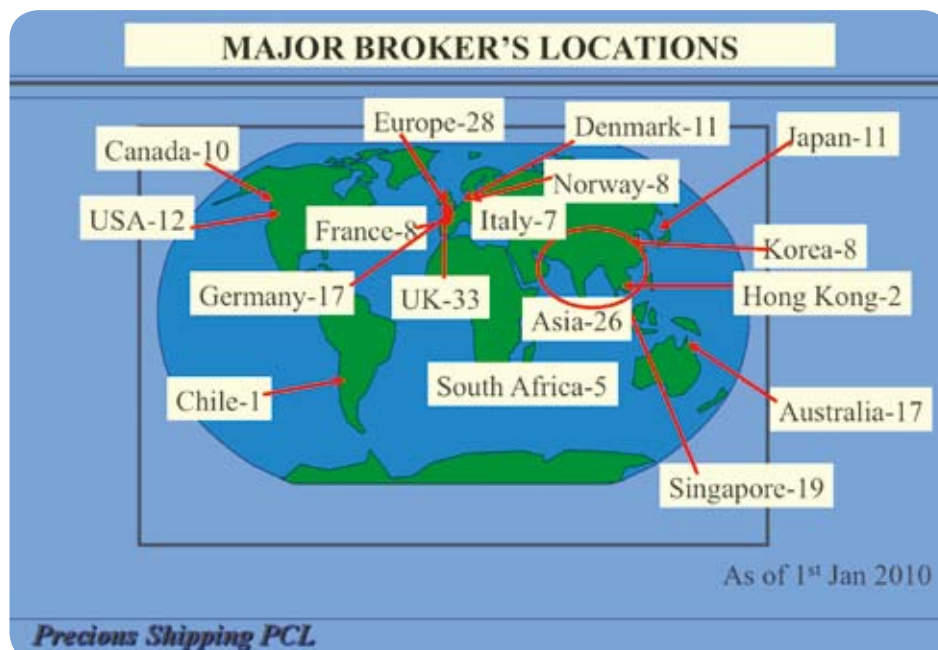
ii. การให้บริการแบบ Voyage Charters และ Time Charters

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม		
	2550	2551	2552
Voyage Charters	6 1.35%	6 1.36%	21 6.36%
Time Charters	439 98.65%	435 98.64%	309 93.64%

iii. พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง



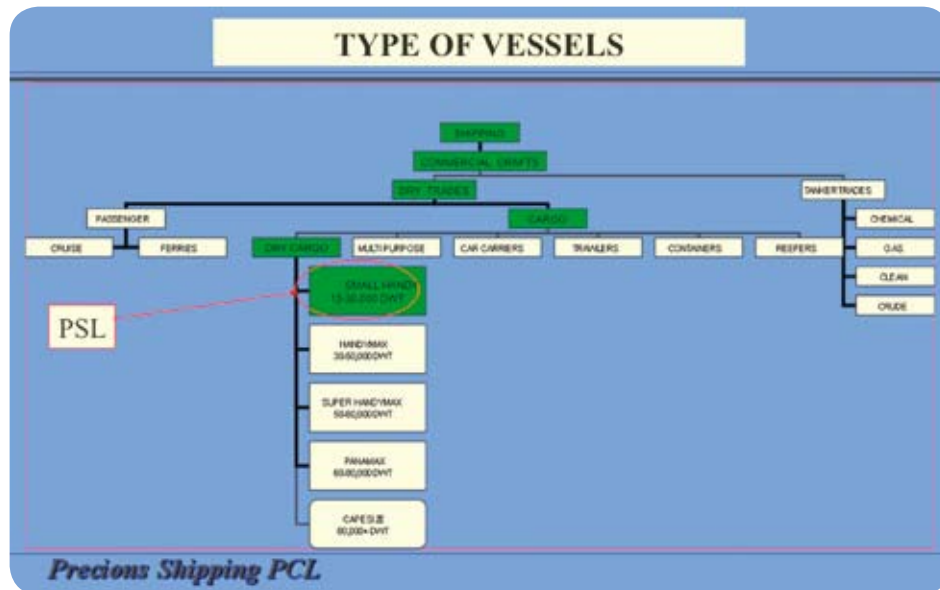
iv. เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเทอร์เน็ต ทำให้การติดต่อครอบคลุมเครือข่ายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและลดต้นทุนการดำเนินงาน

2. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้



2.1 ตลาดเรือเบกประสงค์ขนาดเล็ก (Small Handy Size Market)

ตลาดเรือเบกประสงค์ขนาดเล็กประกอบด้วยเรือเดินทะเลที่มีขนาด 10,000-30,000 เดตเวทตัน แม้ว่าในปัจจุบัน อุตสาหกรรมการเดินเรือจะได้เริ่มรวมเอาเรือขนาด 30,000-40,000 เดตเวทตันมาไว้ในประเภทนี้ด้วย ความต้องการใช้บริการของเรือเดินทะเลในตลาดนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิด และท่าเรือจำนวนมากที่สามารถให้บริการแก่เรือเดินทะเลขนาดนี้ได้ ซึ่งลักษณะดังกล่าวทำให้ความต้องการใช้บริการของเรือเดินทะเลขนาดเล็กมีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการใช้เรือที่มีขนาดใหญ่กว่า

ในด้านอุปทาน ผู้ให้บริการทั่วโลกที่มีเรือในกลุ่มนี้มีความหลากหลาย เรือในกลุ่มนี้มีประมาณ 3,126 ลำ (ณ สิ้นปี 2552) โดยผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 100 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 4 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่ง คิดเป็นหน่วยเดตเวทตัน ที่เหลือส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการบริษัทเอกชนมีเรือเพียงไม่กี่ลำ

จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวสูงขึ้น ช่วงตกต่ำครั้งล่าสุดเริ่มต้นในกลางปี 2540 อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์เอเชีย ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็ได้ค่อยๆ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครึ่งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วยทำให้เกิดการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้น ทำให้อุปทานในกลุ่มเรือกลุ่มนี้ลดลงและส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางให้เพิ่มขึ้น หลังจากสิ้นปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้งอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่าง ตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่มมีการปรับตัวดีขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ของปี 2546-2547 และจนถึงครึ่งปีแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัวของอัตราค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ ประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่า ซึ่งอย่างไรก็ตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์ เนื่องจากตลาดได้ปรับตัวจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 ในระหว่างปี 2550 ตลาดได้ปรับตัวพุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี Baltic Dry Index (BDI) ที่ขึ้นไปถึง 11,039 จุด ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ก่อนที่จะปรับตัวต่ำลง จนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2551 ตลาดได้เริ่มปรับตัวสูงขึ้นอีกครั้งจนแตะระดับสูงสุดที่ 11,793 จุด ในช่วงเดือนพฤษภาคม 2551 หลังจากนั้นตลาดก็ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551

ในช่วงปี 2552 ดัชนี BDI ได้ปรับตัวสูงขึ้นจาก 774 จุด เมื่อเริ่มต้นปี 2552 ขึ้นมาถึงระดับ 3,005 จุด ณ สิ้นปี 2552 การปรับตัวดังกล่าวที่เกิดขึ้นในช่วงปี 2552 นั้นมีสาเหตุมาจากอุปสงค์จากประเทศจีนที่นำเข้าแร่เหล็กและถ่านหิน ดัชนี BDI จึงได้ปรับตัวจากจุดต่ำสุดที่เกิดขึ้นในปี 2551 และคงอยู่ในระดับที่ดี เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงต่ำในระหว่างปี 2551

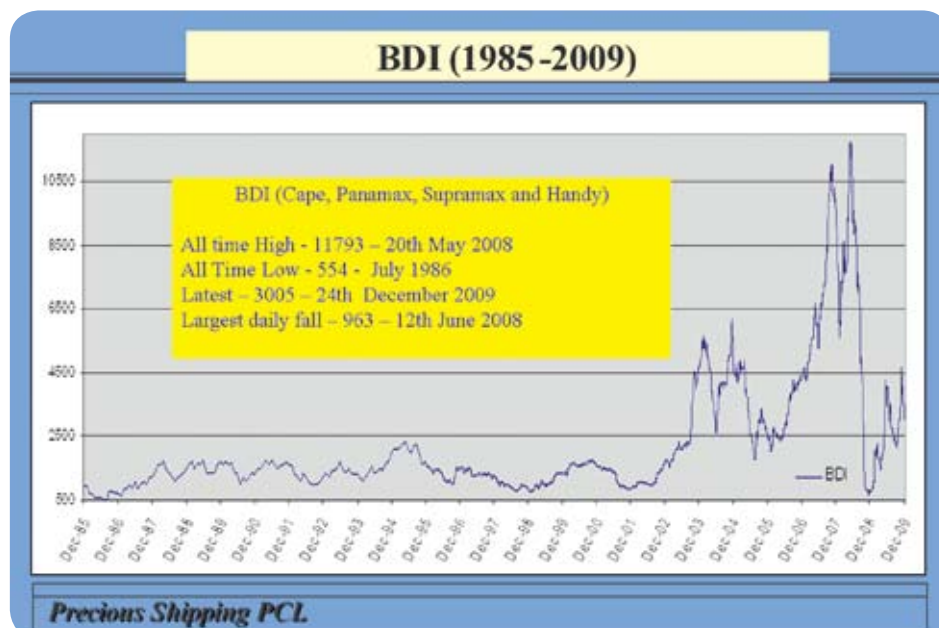
2.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

แม้ว่าสภาพและอายุของกองเรือบริษัท จะมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่ายก็ตาม แต่จากตารางดังต่อไปนี้ แสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอันหลากหลายซึ่งครอบงำอุปสงค์และอุปทานที่เป็นส่วนผลักดันในอุตสาหกรรมการขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ



2.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

กราฟข้างใต้แสดงถึงความเสี่ยงของการเปลี่ยนแปลงของดัชนี Baltic Dry Index (BDI) ซึ่งเป็นดัชนีสำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห้งเทกอง คำนวณโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน ตั้งแต่นั้นปี 2550 องค์ประกอบของดัชนี BDI ได้ถูกเปลี่ยนให้ครอบคลุมมากขึ้น โดยเป็นดัชนีชี้วัดของเรือประเภทแคปไซส์ (Capesize) ปานาแมกซ์ (Panamax) ซูปราแมกซ์ (Supramax) และแฮนด์ไซด์ (Handysize) โดยได้ให้น้ำหนักที่เท่ากันแก่เรือทั้ง 4 ประเภท ในระหว่างปี 2552 ดัชนี Baltic Dry Index (BDI) ปรับตัวสูงขึ้นจาก 774 จุด เมื่อต้นปี 2552 สูงขึ้นเป็น 2,298 จุด ในวันที่ 10 มีนาคม 2552 ก่อนที่จะขึ้นไปแตะจุดสูงสุดสำหรับปี 2552 เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2552 ที่ 4,661 จุด หลังจากนั้น ดัชนี BDI ได้ลดลงอย่างต่อเนื่องและปิดท้ายในปี 2552 ที่ 3,005 จุด



2.4 กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากการที่พีเอสแอลได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวดควบคู่กับการบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่างๆ กลับช่วยให้กองเรือของพีเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากขึ้น ตัวอย่างเช่น เรืออายุมากของบริษัทฯ บ่อยครั้งจะเข้าน่านน้ำของออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหภาพยุโรป ที่ซึ่งเจ้าหน้าที่ของรัฐมีความเข้มงวด ซึ่งหากเป็นผู้ประกอบการรายอื่นที่บริหารหรือมีเรืออายุมาก ก็อาจเลือกที่จะไม่นำเรืออายุมากเข้าน่านน้ำของประเทศดังกล่าว เนื่องจากมีความเสี่ยงต่อการถูกกักเรือซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูงมากในการต้องซ่อมแซมเรือที่ไม่ได้เป็นไปตามระยะซ่อมทำตามปกติ

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

1. รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงชาติซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติและเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือนั้นการจดทะเบียนเรือจะมีการออกใบทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมี เพื่อให้เรือนั้นสามารถทำการเดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึงการเข้าเทียบท่าเรือต่างๆ ทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วยรายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ ธงประจำเรือ และเจ้าของเรือ

2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization, IMO) เป็นองค์การหรือทบวงการชำนัญพิเศษขององค์การหนึ่งที่อยู่ภายใต้สหประชาชาติ (United Nations-UN) ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์การของความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก ในการกำหนดมาตรฐานข้อบังคับและแนวปฏิบัติ เพื่อความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม อนุสัญญาหลายฉบับซึ่งออกโดย IMO เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการแจ้งภัยอันตราย (the Load Line Convention) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (the SOLAS Convention; Safety of Life at Sea) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL; Prevention of Pollution from Ships) เหล่านี้ได้ช่วยสร้างมาตรฐานของกฎระเบียบ ข้อบังคับในการเดินเรือ และการออกใบรับรองต่างๆ ให้กับเรือ อนุสัญญาหลายฉบับของ IMO ยังคงถูกนำมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบ และข้อบังคับเหล่านี้

3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลได้มีการกำหนดให้มีการจัดชั้นเรือ โดยเรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนหรือมีการจัดชั้นเรือ โดยหน่วยงานที่มีประสบการณ์ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับซึ่งเรียกกันว่าสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies) โดยสมาคมจัดชั้นเรือระหว่างประเทศ (The International of Classification Societies, IACS) ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อ ค.ศ. 1968 ซึ่งมีสมาคมจัดชั้นเรือต่างๆ เข้าร่วมเป็นสมาชิก โดยสมาคมจัดชั้นเรือจะตรวจสอบในเรื่องมาตรฐานในการก่อสร้างเรือและการบำรุงรักษาตัวเรือ และยังได้รับมอบอำนาจจากรัฐเจ้าของธงให้ตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบของ IMO

4. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea Act)

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (The Carriage of Goods by Sea Act: COGSA) ได้มีขึ้นในปี ค.ศ. 1924 ภายหลังจากที่มีการประชุมที่เกี่ยวกับการขนส่งทางเรือหลายครั้ง ซึ่งจัดขึ้นในกรุงบรัสเซลส์ระหว่างกลุ่มประเทศยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือ และต่อมากฎหมายในลักษณะเดียวกันนี้ก็ได้ออกขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาเช่นกัน โดยกฎหมายนี้ได้ครอบคลุมเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

5. ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code)

ประมวลข้อบังคับนี้มีขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษทางทะเล โดยได้มีผลบังคับใช้ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2541 ISM Code ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ของ IMO นี้ได้ใช้บังคับกับเรือเดินทะเลในน่านน้ำระหว่างประเทศ เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของ ISM Code จึงได้มีการออกใบประกาศนียบัตรใน 2 ระดับ คือ: ระดับของผู้บริหารเรือ (ภายใต้คำนิยามว่า “บริษัทฯ” ในประมวลนี้) ซึ่งจะต้องมีใบรับรองแสดงถึงการปฏิบัติตามประมวลกฎหมายนี้

(Document of Compliance: DOC) และสำหรับเรือทุกลำ ซึ่งจะต้องมีใบรับรองการบริหารความปลอดภัย (Safety Management Certificate: SMC) เพื่อให้มั่นใจว่า ไม่เพียงแต่เรือเท่านั้นที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองแต่ยังรวมถึงบริษัทผู้บริหารเรือเช่นกันที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองดังกล่าว

6. ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ

[International Code for the Security of Ships and of Port Facility: ISPS Code]

ประมวลข้อบังคับนี้ได้ถูกพัฒนามาจาก IMO หลังเกิดเหตุการณ์การก่อการร้ายในกรุงนิวยอร์ก เมื่อวันที่ 11 กันยายน (9/11) ISPS Code มีผลบังคับใช้ในเดือนกรกฎาคม 2547 โดยเป็นประมวลกฎหมายที่กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติตามเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือให้มีระบบการป้องกันตนเองจากการก่อการร้ายต่างๆ ให้ดีขึ้น

7. องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization (ILO))

อนุสัญญาแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Convention (MLC)) ได้กำหนดให้เรือทุกลำจะต้องจัดหาและรักษาระดับมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับค่าจ้าง อายุ สุขภาพ ความปลอดภัย และความเป็นอยู่ที่เหมาะสมบนเรือให้กับคนประจำเรือ ทั้งนี้ คาดว่าอนุสัญญา MLC 2006 จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2553 ซึ่งส่งผลให้ตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นไป เรือทุกลำจะต้องถูกตรวจสอบและรับรองตามมาตรฐานดังกล่าว

8. องค์การอนามัยระหว่างประเทศ (International Health Organization (IHO))

เรือจะต้องได้รับการรับรองเกี่ยวกับการยกเว้นหรือการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Exemption / Control Certificate) ในอดีตเรือจะต้องได้รับการตรวจเพื่อให้มีใบรับรองการจัดหนูหรือใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องกำจัดหนู (derat / exemption certificate) ซึ่งเป็นการป้องกันการแพร่กระจายของโรคระบาดในเบื้องต้นอันเกิดจากหนูที่อยู่บนเรือเป็นพาหะ ทั้งนี้ กฎข้อบังคับเพื่อการอนามัยระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005 (International Health Regulation (IHR) 2005) ได้บังคับใช้ใบรับรองควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Certificate) แทนที่การออกใบรับรองเกี่ยวกับการกำจัดหนูดังกล่าว ซึ่งกฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR) นี้เกี่ยวข้องกับการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรคซึ่งมีทั้งโรคติดต่อทั้งจากการติดเชื้อและการปนเปื้อน ทั้งนี้มีความเป็นไปได้อย่างมากที่โรคติดต่อหรือการติดเชื้ออาจจะแพร่กระจายมาจากเรือ ดังนั้น กฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR) จึงกำหนดให้เรือเดินทะเลระหว่างประเทศจะต้องได้รับใบรับรองดังต่อไปนี้

ใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องถูกควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Exemption Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขได้ตรวจเรือและไม่พบหลักฐานของการติดเชื้อหรือการปนเปื้อน แหล่งสะสมหรือท่อระบายของเสียติดเชื้อ หรือไม่พบเชื้อแบคทีเรีย สารเคมี และภัยอื่นๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพมนุษย์ หรือไม่พบสัญญาณของการไม่มีสุขาภิบาลที่เพียงพอ หรือ

ใบรับรองว่าได้มีการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขได้พอใจกับการใช้มาตรการที่จำเป็นและมีประสิทธิภาพในการกำจัดและควบคุมการติดเชื้อ การปนเปื้อน และแหล่งสะสมหรือพาหะเชื้อที่เกิดขึ้นบนเรือ

9. อนุสัญญาว่าด้วยการควบคุมวิธีการป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในยานพาหนะทางน้ำ

[International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems for ships (AFS)]

อนุสัญญา IMO ฉบับใหม่ ได้กำหนดข้อห้ามในการใช้สีป้องกันการจับเกาะของเพรียงเรือที่มีสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและได้กำหนดมาตรการในการป้องกันการใช้สารอันตรายอื่นๆ ในระบบกันเพรียงที่อาจมีการนำมาใช้ในอนาคตเรือจะต้องได้รับใบรับรองเพื่อแสดงให้เห็นว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญา AFS ดังกล่าว

10. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม (International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW 1978))

อนุสัญญา STCW 1978 เป็นอนุสัญญาแรกที่ได้มีการกำหนดข้อบังคับพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือในระดับมาตรฐานสากล ซึ่งก่อนหน้านี้มาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของนายประจำเรือและลูกเรือ ได้ถูกกำหนดขึ้นเองโดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ ซึ่งไม่ได้มีการอ้างอิงถึงวิธีการปฏิบัติของประเทศไทยอื่นๆ เป็นผลให้เกิดความแตกต่างและความหลากหลาย

หลายของมาตรฐานและขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่างๆ ในอุตสาหกรรมการเดินเรืออย่างมาก ทั้งๆ ที่ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร การเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว ในปี ค.ศ. 1995 ได้มีการปรับปรุงแก้ไขครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

11. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ปี ค.ศ. 2004 [International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments 2004]

เนื่องจากเรือต้องใช้น้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ปริมาณมาก ในการสร้างสมดุลเรือภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือนี้จะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่างๆ ปะปนอยู่ ดังนั้นเมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่งถูกปล่อยออกไปอีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนส่งสินค้าขึ้นเรือ ทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศในรอบ 2-3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลกได้กำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่า อัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ๆ ซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิด ก่อนที่จะเข้าท่าเรือต่างๆ นอกจากนี้ยังมีกฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่มีอยู่ในถังต่างๆ บนเรือ ด้วยการใช้น้ำระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือทุกลำ

12. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน [International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, (CLC 2001)]

อนุสัญญา CLC ได้ถูกจัดทำขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิง จะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็ว อนุสัญญา CLC นี้ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตประเทศของภาคีสมาชิก รวมถึงในทะเลอาณาเขตและทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

13. กฎระเบียบของภูมิภาค และกฎระเบียบของท้องถิ่นทั่วโลก

ธุรกิจการเดินเรือ อยู่ภายใต้กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่นๆ อีกมาก เช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA)) คำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ ซึ่งกฎระเบียบเหล่านี้จะถูกปรับปรุงเพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง



กองกำลังเรือ

[ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552]

ลำดับ	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวาง บรรทุก (ตัน)	**มูลค่าสุทธิ ตามบัญชี (ล้านบาท สหรัฐฯ)	***มูลค่าที่ เอาประกันภัย (ล้านบาท สหรัฐฯ)
1	ฟูจิซาน มารู*	บาฮามาส	2519	16,922	1.76	7.00
2	นัซซา นารี*****	ไทย	2527	23,593	1.66	4.50
3	อภิสรา นารี	ไทย	2539	18,596	7.90	11.00
4	บุษรา นารี	ไทย	2540	18,573	8.44	11.50
5	สุชาดา นารี	ไทย	2537	23,732	6.74	12.00
6	ปรีณดา นารี	ไทย	2538	23,720	7.11	13.00
7	บุญทริกา นารี	ไทย	2533	27,881	5.70	11.25
8	ธาริณี นารี	ไทย	2537	23,724	6.97	12.00
9	ชลลดา นารี	ไทย	2540	18,485	8.20	11.25
10	ดุสิตา นารี	ไทย	2540	18,486	8.18	11.25
11	เอมวิกา นารี	ไทย	2540	18,462	8.55	11.25
12	พลอยไพลิน นารี	ไทย	2538	26,472	7.97	13.25
13	นีระ นารี	ไทย	2529	25,309	2.80	6.00
14	ผนธิดา นารี	ไทย	2538	28,484	8.85	13.50
15	รัตนะ นารี	ไทย	2545	28,442	14.46	20.50
16	นิภา นารี	ไทย	2527	33,024	3.37	5.50
17	นัยนา นารี*****	ไทย	2528	23,846	2.62	4.80
18	กฤติกา นารี****	ไทย	2525	34,072	1.32	4.35
19	ชโลธร นารี	ไทย	2539	27,079	12.01	14.00
20	ศรัณยา นารี	ไทย	2534	28,583	8.88	11.75
21	สุจิตรา นารี	ไทย	2538	28,290	9.86	13.50
22	วิจิตรา นารี	ไทย	2540	28,646	11.46	15.00
23	อูรวี นารี	ไทย	2540	28,415	17.99	18.00
24	มาธิวี นารี	ไทย	2539	28,364	17.93	18.00
25	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	22.12	23.00
25 ลำ		รวม		631,070	212.85	297.15

หมายเหตุ * กลุ่มบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง ถือหุ้นร้อยละ 64

** มูลค่าสุทธิตามบัญชีหมายถึงมูลค่าสุทธิตามบัญชีจากงบการเงินปรับปรุงในรูปดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552

*** มูลค่าที่เอาประกันภัยหมายถึงมูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

**** เรือได้ถูกขาย ตามหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือในระหว่างเดือนธันวาคม 2552 จะส่งมอบให้ผู้ซื้อในปี 2553

***** เรือได้ถูกขาย ตามหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือ และจะส่งมอบให้ผู้ซื้อในปี 2553



โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2552		2551	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินเรือ	5,523.65	86.19	8,535.80	98.68
กำไรจากการขายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์	760.28	11.86	0.14	-
รายได้อื่น	124.95	1.95	113.84	1.32
รวมรายได้	6,408.88	100.00	8,649.78	100.00

2552



86.19%
รายได้จากการเดินเรือ

11.86%
กำไรจากการขายเรือเดินทะเล และอุปกรณ์

1.95%
รายได้อื่น

2551



98.68%
รายได้จากการเดินเรือ

1.32%
รายได้อื่น



รายได้จากการเดินเรือ



กำไรจากการขายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์



รายได้อื่น



คณะกรรมการบริษัท



พลเรือเอก ดร.อำนาจ จันทนภักดิ์
ประธานคณะกรรมการบริษัท
กรรมการอิสระ



นายศาสิต มอยบุญดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ
กรรมการบริหาร



นายบูนิร มอยบุญดิน ฮาซิม
กรรมการ
กรรมการบริหาร



นายคูธรุ ศาสลี วาเดีย
กรรมการ
กรรมการบริหาร



พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต
ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ
กรรมการอิสระ



นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ
กรรมการตรวจสอบ
กรรมการสรรหา, กรรมการอิสระ



นายธีระ กาญจนพงศ์
กรรมการพิจารณาคำตอบแทน
กรรมการอิสระ



นายธีระ วิภูชนิน
ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน
ประธานคณะกรรมการสรรหา, กรรมการตรวจสอบ, กรรมการอิสระ



นายไฉปาล มั่นสุจانی
กรรมการ



นางสาวนิษิตา ซาห์
กรรมการ



นายกฤษิต ซาห์
กรรมการ
กรรมการพิจารณาคำตอบแทน



นายปีเตอร์ เพ็ชเตอร์เชน
กรรมการสรรหา
กรรมการอิสระ



รายงานจากคณะกรรมการ



นายคาลิต มอยบุตดิน ฮาซิม

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปี 21 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

ปีที่แล้วรายงานจากคณะกรรมการได้เริ่มต้นด้วยคำกล่าวจากวรรณกรรมอมตะของชาร์ลส์ ดิคкенส์ เรื่อง “A Tale of Two Cities” หรือเรื่องเล่าสองนคร คือ “นับเป็นช่วงเวลาที่ดีที่สุด และเลวร้ายที่สุด” ในปี 2552 อาจกล่าวตามแนวคิดของชาร์ลส์ ดิคкенส์ได้ว่า ได้กล่าวคำอำลาแก่ Annus Horribilis หรือ ปีที่เลวร้ายไปแล้ว สถานการณ์ของตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองกลับมีความสับสนอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน ความชัดเจน หรือหากจะกล่าวให้ถูก คือการขาดความชัดเจนเกี่ยวกับเรือต่อใหม่ก่อให้เกิดข้อสงสัยมากมาย ณ วันนี้ยังไม่มีใครแน่ใจได้ว่าจะมีเรือสั่งต่อใหม่จำนวนเท่าใดที่สามารถสร้างเสร็จภายในระยะเวลาสองถึงสามปีข้างหน้า ความไม่สมดุลในระยะสั้นๆ ระหว่างอุปสงค์และอุปทานจะมีความผันผวนไปตามช่วงเวลาที่เราใหม่เข้าสู่กองเรือ ว่าสอดคล้องกับอุปสงค์หรือไม่จะเป็นตัวกำหนดจุดสูงสุดและต่ำสุดของดัชนีค่าระวางเรือ นอกเหนือจากความสับสนนี้แล้ว ยังมีความไม่แน่นอนที่เกิดขึ้นซ้ำแล้วซ้ำเล่าเกี่ยวกับมูลค่าสัญญารายปีของสินแร่เหล็ก ซึ่งส่งผลให้การวิเคราะห์ความต้องการใช้เรือในสมการอุปสงค์อุปทานดังกล่าวเป็นปัญหามากยิ่งขึ้น ความสับสนวุ่นวายเพิ่มสูงขึ้นอีกเมื่อบริษัทลงทุนขนาดใหญ่เป็นอันดับสามของประเทศจีน เซ็นต์สัญญาค่าสินแร่เหล็กระยะยาวกับบริษัทรัฐวิสาหกิจของเวเนซุเอลาเมื่อเดือนพฤศจิกายนปี 2552 สัญญาฉบับนี้จะส่งผลให้ประเทศจีนได้รับสินแร่เหล็กจากแหล่งผลิตที่หลากหลายมากขึ้น นอกจากนั้นราคายังถูกลงเนื่องจากกลไกทางด้านราคาที่ต่างไปจากการเซ็นสัญญาแบบดั้งเดิม จากรายงานของนักวิจัยอาวุโสด้านนายหน้าเรือ ประเทศจีนมีความต้องการสินแร่เหล็กที่ไม่ถูกนับถึง 250 ล้านเมตริกตัน โดยคำนวณจากปริมาณสินแร่เหล็กที่ผลิตภายในประเทศบวกกับแร่เหล็กที่นำเข้าจากต่างประเทศ ไปด้วยปริมาณดังกล่าวจะได้ปริมาณเหล็กดิบที่ผลิตขึ้นในช่วงสิบเดือนแรกของปี 2552 สินแร่เหล็กจำนวน 250 ล้านเมตริกตันนี้ นับเป็น ‘ไฟต้ายที่ซ่อนอยู่ในมือของผู้ซื้อ’ ที่จะมามีบทบาทสำคัญในการกำหนดมูลค่าของสัญญาแร่เหล็กในปีถ้ามีการเปิดเผยตัวเลขออกมา ซึ่งอาจทำให้ความต้องการใช้เรือดังกล่าวลดลงได้จนส่งผลกระทบต่อตลาดค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

เพื่ออธิบายให้เห็นภาพผลประกอบการของบริษัทที่ชัดเจน คณะกรรมการขอเสนอตัวเลขผลกำไรสุทธิ/ขาดทุนรายปีจาก รายงานการแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (Restated US Dollar Financial Statements) ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา

ปี	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552
กำไรสุทธิ (ล้านเหรียญ)	(0.48)	24.79	110.10	154.22	92.63	96.48	148.14	88.09
กำลังกองเรือ (จำนวนเรือโดยเฉลี่ย)	29.22	28.39	44.63	52.89	54.00	44.97	44.12	32.79
กำไรสุทธิ ต่อ ลำเรือ (ล้านเหรียญ)	(0.02)	0.87	2.47	2.92	1.72	2.15	3.36	2.69



นายอุษรุ คาสี วาติย



ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2552 ถ้าพิจารณาโดยเปรียบเทียบกับยอดการขาดทุนรวมจำนวน 11 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ของบริษัทเดินเรือทั้งสิ้น 22 บริษัท (บริษัทมหาชน 16 บริษัท และบริษัทเอกชน 6 บริษัท) ในกลุ่มบริษัทเรือคอนเทนเนอร์ ในช่วงเวลาเพียงเก้าเดือนในปี 2552 โดยบริษัทในกลุ่มเรือบรรทุกน้ำมันและของเหลว และกลุ่มเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองก็ประสบภาวะขาดทุนในอัตราที่น้อยกว่าเพียงเล็กน้อย เมื่อพิจารณาในแง่แล้ว ถือว่าผลประกอบการของบริษัทฯ เรายังเป็นดังประภาคารที่ส่องสว่างอยู่ท่ามกลางความมืดมิดและสิ้นหวังที่อยู่รายรอบเลยทีเดียว

รางวัลและเกียรติยศที่ได้รับ

ปี 2552 นับเป็นครั้งที่สอง (ครั้งแรกคือปี 2549) ที่กรรมการผู้จัดการบริษัทฯ ได้รับคัดเลือกให้เป็นหนึ่งในผู้บริหารเพียงไม่กี่คนที่ได้รับการเสนอชื่อเข้าชิงรางวัลผู้บริหารยอดเยี่ยมแห่งปี (Best CEO Award) โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ปี 2552 จากผลการสำรวจในด้านการจัดการบรรษัทภิบาลของบริษัทต่างๆ ที่จัดขึ้นโดยนิตยสาร Asiamoney ฉบับเดือน ธันวาคม 2552/มกราคม 2553 บริษัทฯ ได้รับการให้เกียรติให้เป็น “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” “บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส” “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์” ในประเทศไทย

บริษัทฯ ยังได้รับรางวัลผู้บริหารยอดเยี่ยมแห่งปี ในกลุ่มบริษัทขนาดเล็กและขนาดกลาง จากสมาคมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (Securities Analysts Association of Thailand)

นิตยสาร The Marine Money เดือนมิถุนายน 2552 ฉบับ “จัดอันดับ” ได้จัดให้พีเอสแอลเป็นบริษัทเดินเรือที่ดีที่สุดเป็นอันดับที่ 7 ของโลก โดยพิจารณาจากตัวเลขทางการเงินของบริษัทฯ ในปี 2551 วิธีการจัดอันดับที่นิตยสาร Marine Money ได้ใช้ในการจัดลำดับ คือการจัดลำดับของยอดรวมของเกณฑ์สำคัญ 6 อย่างดังนี้: ผลตอบแทนรวมต่อผู้ถือหุ้น (Total return to shareholders), อัตราการก่อรายได้ของสินทรัพย์รวม (Asset turnover), กำไรขั้นต้น (Profit margin), ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity), ผลตอบแทนของสินทรัพย์รวม (Return on Assets) และราคาตลาดต่อมูลค่าทางบัญชี (Price to book value)

งานด้านนักลงทุนสัมพันธ์ (Investor Relations) เป็นส่วนงานที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างมาก ดังนั้นกรรมการผู้จัดการบริษัทฯ จึงเป็นผู้ดูแลจัดการด้วยตนเองในส่วนของนักลงทุนสัมพันธ์ในการให้ข้อมูลข่าวสารและบทความต่างๆ แก่นักวิเคราะห์และผู้สื่อข่าว จากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลด้านบรรษัทภิบาล โดยนิตยสาร Asiamoney ฉบับเดือน ธันวาคม 2552/มกราคม 2553 ได้คัดเลือกกรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ สำหรับรางวัล “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” จากประเทศไทย เป็นปีที่สองติดต่อกัน นอกจากนั้นเรายังได้กรรมการด้านการเงิน (CFO) และพนักงานอาวุโสอีกสองท่านของบริษัทมาร่วมดูแลงานในส่วนนี้อีกด้วย นอกจากนี้ระหว่างปี บริษัทฯ ได้เข้าร่วมงาน Road Show ต่างๆ รวมทั้งได้เข้าร่วมงาน SET Opportunity Days ทั้ง 4 ครั้งในแต่ละไตรมาสในปี 2552 บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะดำเนินการสานต่องานส่วนสำคัญนี้ในแผนงานนักลงทุนสัมพันธ์ในปี 2553 และปีต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานสำหรับปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ คือ 6,408.88 ล้านบาท (ปี 2551: 8,649.65 ล้านบาท) และมีผลกำไรสุทธิเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 3,047.06 ล้านบาท (ปี 2551: 4,938.59 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นได้เพิ่มขึ้นเป็น 17,136.36 ล้านบาท (ปี 2551: 16,177.45 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ แม้จะมีการขายเรือไป 20 ลำในระหว่างปี ยังคงเพิ่มขึ้นเป็น 22,140.13 ล้านบาท (ปี 2551: 17,960.53 ล้านบาท) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการจ่ายเงินล่วงหน้าจำนวน 3,088.76 ล้านบาท สำหรับเรือส่งต่อใหม่และกำไรสุทธิที่ได้รับและคงเหลือในระหว่างปีนี้

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 3,048.97 ล้านบาท ก่อนกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 43.63 ล้านบาท (ปี 2551 กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 61.13 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 45.54 ล้านบาท (ปี 2551 จำนวน 21.37 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ย 13,459 ดอลลาร์ต่อวันต่อลำ เมื่อเปรียบเทียบกับ 16,489 ดอลลาร์ต่อวันต่อลำ ของปี 2551 รายได้รวม (ไม่รวมรายการกำไรจากการขายเรือ) ต่ำกว่าปีที่แล้ว สาเหตุหลักเนื่องมาจากการลดลงของจำนวนวันเดินเรือ ซึ่งเป็นผลจากการขายเรือเก่าและส่งมอบเรือจำนวน 20 ลำจากกองเรือของบริษัทฯ รวมถึงรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือของปี 2552 ลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงร้อยละ 11 เนื่องจากการลดลงของจำนวนวันที่มีการเดินเรือในระหว่างปี ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้เฉลี่ยประมาณ 10.18 วันต่อลำเรือ ซึ่งถือว่าดีมากเมื่อคำนึงถึงอายุเฉลี่ยของกองเรือที่มีอายุประมาณ 18 ปีในปี 2552 จากผลกำไรที่ดีและกระแสเงินสดที่แข็งแกร่ง ทำให้บริษัทมีสภาพคล่องสูงในระหว่างปี 2552 และสามารถจ่ายเงินปันผลจำนวน 2,078.74 ล้านบาทไปในปี 2552

บริษัทฯ ได้ลงคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นสำหรับ 16 ปี นับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536 จนถึงวันที่ 16 กันยายน 2552 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 18.30 บาทต่อหุ้น หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่เปิด IPO ครั้งแรกจนครบ 16 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 13.12 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก !! โดยการคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ ในรูปหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

กองเรือของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีกองเรือเมื่อสิ้นปี 2552 อยู่ที่ 25 ลำ และมีขนาดระวางบรรทุกรวมที่ 631,070 เดตเวตัน หรือมีขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ย 25,243 เดตเวตัน ต่อลำเรือ และมีอายุเฉลี่ยของเรือเท่ากับ 17 ปี ส่วนเรื่องการส่งต่อเรือใหม่กับคู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย ตามแผนการลดอายุกองเรือของบริษัทฯ นั้น ได้รายงานรายละเอียดไปแล้วในรายงานประจำปี 2550 ในธุรกิจเดินเรือต้องใช้เงินลงทุนสูงและมีความเสี่ยงสูงตามจำนวนเงินที่นำมาลงทุนด้วย นอกจากนี้ยังมีลักษณะเฉพาะที่ไม่สามารถคาดเดาได้และเปลี่ยนแปลงอย่างสุดขั้วอยู่ตลอด ดังนั้นจึงหวั่นเวลาที่ต้องตัดสินใจในการซื้อสินทรัพย์ครั้งนี้ขึ้นถือว่าการตัดสินใจที่สำคัญที่สุดทีเดียว

ในส่วนของการดำเนินตามแผนที่กล่าวไว้ข้างต้น บริษัทฯ ได้ทำการขายเรือเก่าที่สุดของบริษัทฯ จำนวน 21 ลำ จากจำนวนเรือเก่าทั้งสิ้น 25 ลำ และบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะขายเรือที่เหลือทั้ง 4 ลำออกไป ก่อนสิ้นไตรมาสแรกของปี 2553 เมื่อสัญญาให้เช่าเรือปัจจุบันของเรือเหล่านั้นหมดลง นับเป็นการเสร็จสิ้นขั้นตอนแรกของแผนการลดอายุกองเรือ การซื้อเรือ รจเรช นารี (Rojarek Naree) เรือขนาด 29,870 เดตเวตัน ต่อเมื่อปี 2548 ในประเทศญี่ปุ่น นับเป็นการก้าวสู่ขั้นตอนต่อไปของแผนการลดอายุกองเรือ โดยการแทนที่เรือเก่าที่ถูกขายไป ด้วยเรือที่มีอายุน้อย มีขนาดใหญ่กว่า มีเครื่องยนต์ที่ดีกว่าเดิมและประหยัดค่าใช้จ่ายกว่า จากตลาดเรือมือสอง แผนการนี้จะขึ้นขึ้นส่วนสุดท้ายที่จะต่อลงไปภาพปริศนาตัวต่อ และส่งผลให้บริษัทฯ มีความได้เปรียบทางธุรกิจในอนาคตสืบไป บริษัทฯ จำเป็นต้องทดแทนกองเรือให้สำเร็จด้วยการซื้อเรือจำนวน 24 ลำ จากตลาดเรือมือสอง สำหรับองค์กรส่วนใหญ่แล้วแผนปฏิบัติเช่นนี้เป็นความท้าทายอย่างใหญ่หลวง แต่ในกรณีของบริษัทฯ นั้นนับว่าต่างจากองค์กรอื่น หากท่านผู้ถือหุ้นนึกย้อนไป ในช่วงระหว่างเดือนกันยายน ปี 2546 และเดือนกันยายน ปี 2547 บริษัทฯ มีกองเรือเพิ่มจาก 28 ลำ เป็น 52 ลำ โดยทำการซื้อเรือจำนวน 24 ลำ จากตลาดเรือมือสอง ในระยะเวลาเพียง 12 เดือน โดยเป็นการดำเนินการในขณะที่ตลาดอัตราค่าระวางเรือเพิ่งเริ่มเข้าสู่ยุคทอง ดังนั้นนับว่าบริษัทฯ ได้จัดโครงการทดแทนกองเรือ/จัดซื้อในช่วงขาขึ้น ครั้งนี้ก็เช่นกัน บริษัทฯ มีแผนงานที่จะจัดซื้อเรือมือสองจำนวน 24 ลำ ในขณะที่ตลาดอัตราค่าระวางเรือมีค่าดัชนีบอสดัชนี (BDI) อยู่ระหว่าง 1,000 ถึง 3,500 จุด สถานการณ์ของตลาดที่คาดไว้ ณ ปัจจุบัน จนถึงสิ้นปี 2553 นับเป็นสถานการณ์ที่ง่ายต่อการจัดซื้อ/การทดแทนกองเรือมากกว่าตลาดในช่วงขาขึ้น ตราบไถที่ยังมีเรือมือสองให้ซื้อขายอยู่ในตลาด การจัดซื้อเรือเพื่อทดแทนจึงไม่น่าเป็นปัญหาแต่อย่างใด บริษัทฯ ได้รับข้อเสนอการขายเรือมือสองอายุน้อยทุกวัน หากเพียงแค่ว่าบริษัทฯ ยอมรับราคาที่ผู้ขายเรียกร้องโดยไม่ต้องรอเวลาอีก บริษัทฯ ก็สามารถจับโครงการทดแทนกองเรือจากตลาดเรือมือสองได้ภายในเวลาน้อยกว่า 3 ถึง 6 เดือนเท่านั้น ! เพียงแต่บริษัทฯ คาดการณ์ว่าราคาของเรือจะตกลงกว่าราคาในปัจจุบัน จึงได้ชะลอการตัดสินใจไว้ก่อน เนื่องจากสถานการณ์ของธุรกิจการต่อเรือและการสนับสนุนเงินลงทุนในการซื้อขายเรือกำลังอยู่ในช่วงสับสน โดยด้านหนึ่งเกิดการขาดสภาพคล่องทางการเงิน และอีกด้านหนึ่งไม่มีบริษัทใดต้องการเรือต่อใหม่ที่พวกเขาได้ทำการส่งจองไว้ ในสถานการณ์เช่นนี้ บริษัทฯ สามารถทำข้อตกลงกับผู้ขายเรือมือสองที่มีอำนาจการต่อรองน้อย หรือเจ้าของเรือต่อใหม่ที่มีปัญหาขาดสภาพคล่อง เพื่อดำเนินการตามโครงการทดแทนกองเรือให้สำเร็จ

เมื่อใดที่การทดแทนกองเรือได้สำเร็จลง เราเชื่อมั่นว่าบริษัทฯ จะมีความมั่นคงและยั่งยืนทางธุรกิจ ไปอีกสองถึงสามทศวรรษข้างหน้า เนื่องจากบริษัทฯ ได้ทดแทนกองเรือเก่าของบริษัทฯ ด้วยราคาที่อยู่ในระดับต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ ดังนั้นบริษัทฯ จะทำการเสาะหาโอกาสที่ดีในการทดแทนกองเรือ โดยต้องการมียอดกองเรือต่อปีให้อยู่ในระหว่าง 50 ถึง 70 ลำ ในระยะเวลาสองถึงสามปีนี้

ข้อมูลเด่นของปี 2552

ปี 2552 ได้เริ่มต้นด้วยสถานการณ์วิกฤตการเงินทั่วโลกที่กำลังรุนแรงสุดขีด วาณิชธนกิจใหญ่อย่างเลห์แมนบราเธอร์สที่ได้ล้มละลายลงทำให้เกิดภาวะชะงักงันของระบบการเงินธนาคารทั่วโลกตามมา ประหนึ่งกับคนที่หัวใจกำลังล้มเหลว ธนาคารต่างปฏิเสธการให้เงินกู้ต่อกัน ทำให้การปล่อยสินเชื่อให้บริษัทต่างๆ ต้องหยุดชะงัก เมื่อถึงเดือนกุมภาพันธ์วิกฤตการเงินก็ได้ส่งผลให้เศรษฐกิจโลกเกิดภาวะถดถอยอย่างรุนแรง โดยระบบการเงินสำหรับการค้าระหว่างประเทศได้พังทลายลง เกิดสภาวะวิกฤตต่อเนื่องจนทำให้ราคาสินค้าของเศรษฐกิจโลกอย่างรุนแรงครั้งใหญ่เมื่อช่วงทศวรรษ ค.ศ. 1930 ธนาคารกลางของประเทศต่างๆ ต้องทุ่มเม็ดเงินมหาศาลเพื่อเสริมสภาพคล่องให้กับธนาคาร และรัฐบาลของประเทศต่างๆ ต้องดำเนินนโยบายขาดดุลทางการคลังอย่างมหาศาลเพื่อสูบน้ำเงินลงไปกระตุ้นระบบเศรษฐกิจของตนให้ฟื้น การซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศได้ตกต่ำลงจนถึงจุดต่ำสุดช่วงเดือนกุมภาพันธ์และเดือนมีนาคม ธุรกิจขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกได้รับผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการเงินนี้ เป็นปีที่เรียกว่าเลวร้ายที่สุดเท่าที่จำได้ อย่างไรก็ตามความต้องการนำเข้าสินค้าอย่างยืดยาวของประเทศจีนจากแผนกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนด้วยเม็ดเงินถึง 586 พันล้านดอลลาร์สหรัฐได้เข้ามาเป็นเหมือนตัวช่วยสุดท้ายเพียงสิ่งเดียวที่พญารัฐกิจขนส่งสินค้าแห่งใหม่ไม่ต้องจมมิดตลอดช่วงเวลาเกือบตลอดทั้งปีที่ผ่านมา และทำให้อัตราการค้าระหว่างขนส่งสินค้าได้เริ่มฟื้นตัวขึ้น ในด้านของสินเชื่อเพื่อการต่อเรือใหม่สำหรับปี 2552 แล้ว กล่าวได้ว่าเป็นปีแห่งความเชื่อใจและนิ่งเฉย ทำให้ปัญหาใหญ่ของเรือที่กำลังต่อใหม่ที่มีจำนวนล้นตลาดและยังขาดแคลนแหล่งเงินทุนจะยังคงเป็นอยู่ต่อไปในปี 2553 และยังคงเป็นการยากต่อการตัดสินใจแก้ไข ทั้งเจ้าของเรือ นายธนาคาร และเจ้าของคู่อเรือ ต่างก็ได้เข้าสู่ภาวะนิ่งเครียดได้แต่รอสถานการณ์ ไม่สามารถยอมรับกับราคาตลาดที่ตกต่ำลงของเรือที่กำลังต่อใหม่ นายธนาคารต่างมีอาการกลืนไม่เข้าคายไม่ออกไม่อยากจะต้องบังคับลูกหนี้ให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของการกู้ยืม ที่ลูกหนี้ได้ผิดเงื่อนไขจากการที่มูลค่าของหลักประกัน(เรือ)ลดลงต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ เพราะว่าถ้าทำเช่นนั้นแล้วก็จะเป็นการทำลายเจ้าของเรือที่เป็นลูกหนี้จนไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปเพื่อชำระคืนหนี้ได้ ดังนั้นความหวังเดียวที่เหลืออยู่ก็คือการเผื่อเรือ ที่น่าจะเป็นกลยุทธ์ที่ดีที่สุด และจะเริ่มมีการตีราคาเรือที่กำลังต่อใหม่เมื่อสภาพตลาดเริ่มมีทิศทางที่ดีขึ้น การเผื่อเรือนี้ได้ส่งผลให้โอกาสที่จะได้รู้ถึงจุดต่ำสุดของราคาตลาดเรือต้องมาหยุดชะงักลง วิธีการ “เผื่อเรือและภาวนา” นี้ได้เริ่มเห็นผลจากการที่ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างแข็งแกร่งกว่าที่คาดการณ์ ดังนั้นเมื่อมองย้อนกลับไป การชะลอebbยั้ง การตัดสินใจที่ยากลำบากดังกล่าวจึงกลับกลายเป็นการตัดสินใจที่ฉลาด

การนำเข้าแร่เหล็กโดยประเทศจีน ตามข้อมูลศุลกากรเบื้องต้นมีปริมาณมากถึง 628 ล้านตัน เป็นสถิติใหม่ที่น่าประทับใจสำหรับปี 2552 ซึ่งได้เพิ่มขึ้นมากกว่า 41.5% เมื่อเทียบกับตัวเลข 444 ล้านตันของปี 2551 เป็นที่คาดการณ์ว่าตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กมายังประเทศจีนในปี 2553 น่าจะสูงถึง 675+ ล้านตัน ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับปี 2553 ได้เพิ่มสู่ระดับ 566 ล้านตันซึ่งมากกว่าตัวเลข 500 ล้านตันที่สูงมากเป็นประวัติการณ์อยู่แล้วของปี 2551 อยู่ถึง 14 % สำหรับปี 2552 ตัวเลขการผลิตเหล็กของจีนคาดว่าจะสูงแตะระดับ 640 ล้านตัน ถ่านหินถือว่าเป็นแหล่งพลังงานมากถึง 80% ของความต้องการใช้พลังงานทั้งหมดของจีน ซึ่งสมัยก่อนจีนมีถ่านหินที่มากเพียงพอต่อความต้องการ แต่ในปัจจุบันไม่ได้เป็นเช่นนั้นแล้ว เพราะจีนได้มีการนำเข้าถ่านหินประมาณ 120 ล้านตันในปี 2552 และตัวเลขนี้อาจเพิ่มสูงขึ้นถึง 150+ ล้านตันในปี 2553 และมากขึ้นไปอีกในปีต่อไป

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) เมื่อสิ้นปี 2552 อยู่ที่ระดับ 3,005 จุด สูงขึ้นกว่าตัวเลขดัชนีเมื่อต้นปีซึ่งอยู่ที่ 773 จุดประมาณ 390% และในระหว่างปีได้ปรับตัวขึ้นสูงสองครั้ง ครั้งแรกที่ระดับ 4,291 จุด เมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2552 และอีกครั้งที่ระดับ 4,661 จุด เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2552 เหตุผลสำคัญที่ทำให้ดัชนีมีความแข็งแกร่งขึ้นสามารถอธิบายได้จากการเพิ่มขึ้นอย่างสูงในการนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีน (สูงขึ้นกว่าปี 2551 ประมาณ 42%) ทำให้เกิดการขาดแคลนเรือสำหรับขนส่งเนื่องจากเรือจำนวนมากต้องมารอเพื่อเข้าเมืองท่า (เมื่อถึงสิ้นปี 2552 ตัวเลขจำนวนเรือที่ต้องจอดทอดสมอเพื่อรอเทียบท่าเรือต่างๆ ในโลกได้สูงขึ้นเป็นประวัติการณ์โดยมีจำนวนเรือเกือบ 8% ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของทั้งหมดของโลกที่ต้องจอดเรือรอ) โดยเฉพาะเรือขนาดแคปไซส์ ประกอบกับการนำเข้าถ่านหินเกือบ 100 ล้านตัน ของจีนจากที่เคยเป็นผู้ส่งออกกลายเป็นผู้นำเข้ารายใหญ่ ทำให้ระยะทางการขนส่งสินค้าน้ำหนัก 1 ตัน (ตัน-ไมล์) มีระยะทางที่ไกลมากขึ้น (นั่นคือใช้เวลามากขึ้นในการขนส่งทำให้เรือขาดตลาดมากขึ้น) จึงกลายเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ช่วยเพิ่มดัชนีค่าระวางเรือ และเหตุผลประการสุดท้ายที่ทำให้ดัชนีค่าระวางเรือสูงขึ้นก็คือภาวะชะงักงันของระบบการเงินสำหรับการค้าระหว่างประเทศที่ทำให้การเสียสมดุลระหว่างความต้องการใช้เรือและปริมาณเรือที่มีอยู่ได้เพิ่มมากขึ้นนำไปสู่ความต้องการใช้เรือในการขนส่ง ณ ขณะนั้นมีน้อยกว่าความต้องการที่แท้จริง และเมื่อภาวะชะงักงันของระบบการเงินคลี่คลาย ความต้องการใช้เรือจึงกลับมีมากขึ้น จึงเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่อยู่นอกเหนือความคาดหมายที่ช่วยพยุงดัชนีค่าระวางเรือไว้ได้ นอกจากนี้เราต้องไม่ลืมที่จะกล่าวถึงอีกปัจจัยหนึ่งนั่นคือการส่งมอบเรือที่ต่อใหม่จากเรือที่ล่าช้ากว่าที่คาดการณ์กันไว้ทำให้ปริมาณกองเรือในตลาดไม่เพิ่มมากขึ้นจึงส่งผลต่อดัชนีค่าระวางเรือด้วยเช่นกัน

ดัชนีค่าระวางเรือโดยเฉลี่ยของปี 2552 อยู่ที่ 2,617จุด ซึ่งลดลง 41% เมื่อเทียบกับปี 2551 ที่ค่าเฉลี่ยของดัชนีอยู่ที่ 6,390 จุด เพื่อให้เห็นภาพรวมมากขึ้น จึงขอย้อนไปดูค่าเฉลี่ยของดัชนีในอดีต จะเห็นวาระหว่างปี 2528-2546 ก่อนที่ดัชนีจะเข้าสู่ภาวะกระทิง(พุ่งสูงขึ้น) ค่าเฉลี่ยของดัชนีอยู่ที่ 1,358จุด ถ้าวัดรวมเอาช่วงภาวะกระทิงเข้าไปด้วย คือช่วงปี 2528-2552 ค่าเฉลี่ยของดัชนีอยู่ที่ 2,109จุด และถ้าวัดช่วงภาวะกระทิงระหว่างปี 2547-2552 ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 4,514จุด เมื่อดัชนีค่าระวางเรือมีความผันผวนไม่แน่นอนมากขึ้น สัญญาเช่าเรือระยะยาวจึงไม่ได้มีความแน่นอนไปกว่าลายเซ็นของผู้เช่าเรือ ผู้เช่ารายใหญ่หลายรายจึงไม่ยอมที่จะปฏิบัติตามข้อตกลงตามสัญญาเช่าเรือและได้พยายามใช้ทุกช่องทาง ทั้งที่ถูกต้องตามหลักกฎหมาย และไม่ถูกต้องตามหลักกฎหมายหรือหลักจรรยา ในการที่จะดันให้ตัวเองหลุดพ้นจากพันธะตามข้อสัญญา แต่เป็นเพราะดัชนีค่า

ระวางเรือที่แข็งแกร่งอย่างไม่คาดคิดตลอดปี 2552 ที่ผ่านมาก็ช่วยทำให้การล้มละลายของบริษัทเรือและผู้เช่าเรือที่คาดการณ์กันว่าจะมีมากขึ้นมีไม่มากอย่างที่คิด เราคาดว่าปี 2553 และอาจรวมถึงปี 2554 จะไม่ราบรื่นนัก และอาจจะมีหลายบริษัทที่ต้องล้มละลายเมื่อเวลาผ่านไป การจะพูดถึงธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลว่าเป็นอะไรที่ต้อง “คาดหวังในสิ่งที่ไม่คาดฝัน” อาจจะไม่เหมาะอีกต่อไป แต่ถ้าจะพูดว่าต้อง “คาดหวังในสิ่งที่คาดฝันได้” ในช่วงสองปีข้างหน้าจึงน่าจะเป็นอะไรที่อธิบายถึงอนาคตได้ถูกต้องมากกว่า

นโยบายของบริษัทเราในการทำสัญญาปล่อยเช่าเรือของบริษัทให้เป็นการเช่าแบบมีระยะเวลายาวๆ ณ อัตราค่าเช่าที่ค่อนข้างสูง ได้รับการพิสูจน์อีกครั้งหนึ่งแล้วว่าเป็นนโยบายที่ถูกต้องทีเดียว รายได้ต่อวันต่อลำของปี 2552 สำหรับเรือของเรายังคงสะท้อนให้เห็นถึงนโยบายของเราในการที่จะหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลง(ตกลง)อย่างฉับพลันของรายได้ ซึ่งอาจจะเป็นเช่นนั้นไปแล้วหากเราปล่อยเช่าเรือให้เป็นไปตามดัชนีค่าระวางเรือ(BDI) สำหรับปี 2552 เราได้คำนวณรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 13,459 เหรียญสหรัฐ ซึ่งน้อยกว่าที่เราคาดการณ์ที่ 14,000 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำไปเพียงเล็กน้อยเท่านั้น และเมื่อเทียบกับรายได้เฉลี่ยของปีที่ผ่านๆ มาก่อนปี 2551 เช่นปี 2550 รายได้อยู่ที่ 13,147 เหรียญต่อวัน ปี 2549 รายได้ 11,387 เหรียญต่อวัน ก็จะเห็นได้ว่ารายได้เฉลี่ยของปี 2552 ก็ยังอยู่ในเกณฑ์ที่น่าพอใจ

ทิศทางอุตสาหกรรมเดินเรือทะเล

การปลดระวางเรือเริ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงต้นปี แต่กลับแผ่วลงในช่วงปลายปี ด้วยจำนวนเรือทั้งหมด 227 ลำที่ถูกปลดระวาง มีเรือใหม่เข้ามา 134 ลำ สู้กองเรือโลก ส่งผลให้มีเรือลดลง 93 ลำ หรือ -2.9% ของกองเรือโลก โดยลดจากจำนวนเรือทั้งสิ้น 3,219 ลำ เป็น 3,126 ลำ ในขนาดเรือของบริษัทฯ (10-30,000 เดตเวทตัน) ในช่วงปี 2552 โดยเหตุผลที่อัตราการปลดระวางเรือลดลงอย่างมีนัย ในช่วงครึ่งหลังของปีเป็นเพราะความแข็งแกร่งต่อเนื่องของตลาดอัตราค่าระวางเรือ แต่เป็นไปไม่ได้ที่จะหลีกเลี่ยงจากบทสรุปที่ว่า เมื่อมีเรือที่มีอายุมากเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ และเมื่ออัตราการปลดระวางเรือเร่งลงสู่ระดับต่ำ ก็จะส่งนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของอัตราการปลดระวางเรือในอนาคตอันใกล้

เรือใหม่จำนวนมากที่คาดว่าจะส่งมอบในปี 2553

เรือขนาดเคปไซส์ (90,000+ เดตเวทตัน) มีเรือ 415 ลำ หรือ 40.2% ของกองเรือนี้ทั้งหมดจะถูกส่งมอบในปี 2553 ส่วนอีก 299 ลำ หรือ 28.9% จะส่งมอบในปี 2554 และอีก 143 ลำ หรือ 13.8% ในปี 2555 และที่เหลืออีก 40 ลำ หรือ 3.9% จะถูกส่งมอบในปี 2556 และมีเรือ 239 ลำ หรือ 23.1% จะมีอายุมากกว่า 22 ปี ในปี 2556 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในระหว่างปี 2553 ถึง 2556 ถ้าอัตราการปลดระวางเรือยังอยู่ในระดับต่ำอย่างในปัจจุบัน

เรือขนาดปานาแมกซ์ (50-90,000 เดตเวทตัน) มีเรือ 230 ลำ หรือ 14.8% ของกองเรือนี้ที่มีอยู่จะถูกส่งมอบระหว่างปี 2553 ส่วนเรืออีก 194 ลำ หรือ 12.5% ทำสัญญาว่าจะส่งมอบในปี 2554 อีก 96 ลำ หรือ 6.2% ทำสัญญาส่งมอบในปี 2555 ที่เหลืออีก 28 ลำ หรือ 1.8% จะถูกส่งมอบในปี 2556 แต่ยัดดีที่ในส่วนเรือขนาดปานาแมกซ์นี้มี 367 ลำ หรือ 23.6% ของกองเรือ ที่มีอายุมากกว่า 24 ปี ในปี 2556 และคาดว่าจะถูกปลดระวางระหว่างปี 2553 ถึงปี 2556 ถ้าอัตราการปลดระวางเรือยังอยู่ในระดับต่ำอย่างในปัจจุบัน ซึ่งจะก่อให้เกิดความสมดุลขึ้นกับกองเรือที่เข้ามาใหม่และทำให้อัตราการปลดระวางฟื้นตัวได้ในอนาคตอันใกล้

เรือขนาดซูปราแมกซ์ (40-60,000 เดตเวทตัน) เรือ 464 ลำ หรือ 24.9% ของกองเรือที่มีจะส่งมอบในปี 2553 อีก 274 ลำ หรือ 14.7% จะถูกส่งมอบในปี 2554 ส่วน 88 ลำ หรือ 4.7% จะส่งมอบในปี 2555 อีก 9 ลำที่เหลือ หรือ 0.5% จะตามมาในปี 2556 ในส่วนนี้ 378 ลำ หรือ 20.3% จะมีอายุมากกว่า 25 ปี ภายในปี 2556 และคาดว่าจะถูกปลดระวางระหว่างปี 2553 ถึง 2556 ถ้าอัตราการปลดระวางเรือยังอยู่ในระดับต่ำสุดที่เคยเกิดขึ้นมา

เรือขนาดแอนด์แมกซ์ (30-40,000 เดตเวทตัน) มีเรือ 322 ลำ หรือ 33.4% ของกองเรือปัจจุบันจะถูกส่งมอบในปี 2553 อีก 238 ลำ หรือ 24.7% ส่งมอบในปี 2554 อีก 109 ลำ หรือ 11.3% ในปี 2555 ส่วนอีก 8 ลำ หรือ 0.8% จะถูกส่งมอบในปี 2556 ในส่วนนี้ เรือ 534 ลำ หรือ 55.3% จะมีอายุ เกิน 25 ปีภายในปี 2556 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในระหว่างปี 2553 ถึง 2556 ถ้าอัตราการปลดระวางเรือยังอยู่ในระดับต่ำอย่างในปัจจุบัน

เรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (10-30,000 เดตเวทตัน) มีเรือ 285 ลำ หรือ 9.1% ของกองเรือนี้จะถูกส่งมอบในปี 2553 อีก 118 ลำ หรือ 3.8% จะส่งมอบในปี 2554 ส่วนอีก 27 ลำ หรือ 0.9% ส่งมอบในปี 2555 ที่เหลืออีก 2 ลำ หรือ 0.1% จะส่งมอบในปี 2556 โดยที่เรือ 1,555 ลำ หรือ 49.7% มีอายุมากกว่า 27 ปี ภายในปี 2556 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในระหว่างปี 2553 ถึง 2556 ถ้าอัตราการปลดระวางเรือยังอยู่ในระดับต่ำอย่างในปัจจุบัน การที่มีเรืออายุมากอยู่จำนวนมาก จึงทำให้สมการอุปสงค์ อุปทานดูจะแข็งแกร่งที่สุดในส่วนของเรือขนาดอเนกประสงค์ขนาดเล็กนี้ ซึ่งเป็นขนาดที่บริษัทฯ ดำเนินงานอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของแบบไม่ประจำเส้นทาง

ขณะที่ท่านผู้อ่านตัวเลขที่กล่าวมาในข้างต้น โปรดระลึกถึงว่า การเลื่อนการส่งมอบเรือออกไป ในปี 2551 นั้นมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 28.4% และเพิ่มขึ้นเป็น 47% ในปี 2552 ดังนั้นอาจไม่สามารถคาดการณ์ได้ว่าตัวเลขจะเป็นเช่นไรในปี 2553 แต่บริษัทฯ จะไม่ประหลาดใจหากตัวเลขจะข้ามผ่าน 50% อย่างง่ายดาย

สภาพภาพการแข่งขันทองบริษัท ในอุตสาหกรรมเดินเรือทะเล บริษัท มีเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก 24 ลำ และที่สิ่งต่อใหม่อีก 18 ลำ และเงินลงทุน 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ที่มีอยู่ สำหรับการซื้อเรือมือสอง 25 ลำ เพื่อมาทดแทนเรือเก่าที่บริษัท ได้ขายออกไป ทำให้บริษัท เป็นหนึ่งในบริษัท ที่ใหญ่ที่สุดในส่วนนี้ของตลาด ที่มีจำนวนเรือที่สิ่งต่อใหม่มากที่สุด และเนื่องจากเจ้าของเรือในกลุ่มนี้มีลักษณะการจัดกระจายอย่างมาก แต่ชื่อของบริษัท ได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง ดังนั้นลูกค้าจะนึกถึงและต้องการที่จะใช้บริการเรือเนกประสงค์ขนาดเล็กของบริษัท ก่อนที่จะไปใช้บริการกับเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

นอกจากนี้ จากแผนของบริษัท ที่จะหาเรือมาทดแทนเรือที่เก่าที่สุด 25 ลำ ของกองเรือที่มีอยู่ ปัจจุบันเรือเก่าได้ถูกขายไปแล้ว 21 ลำ ส่วนอีก 4 ลำที่เหลือมีเป้าหมายที่จะขายออกไปก่อนจบไตรมาสที่ 1 ของปี 2553 และจะถูกทดแทนด้วยเรือที่อายุน้อยกว่า ขนาดใหญ่กว่า มีเครื่องยนต์ที่ดีกว่าและประหยัดมากกว่า จากตลาดเรือมือสอง ณ ราคาที่นำถือได้ว่าเป็นราคาที่ต่ำเป็นประวัติการณ์ ซึ่งจะทำให้สถานะการแข่งขันของบริษัท ดีกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับบริษัท อื่นๆ ซึ่งอาจซื้อเรือมือสองในช่วง 4 ถึง 5 ปีที่ผ่านมาด้วยราคาที่แพงมากเป็นประวัติการณ์

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเดินเรือทะเลกำลังเผชิญอยู่

ด้วยอัตราค่าระวางที่ขึ้นสู่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์และร่วงต่ำลงอย่างรวดเร็วในปี 2551 สู่ระดับต่ำที่สุดในรอบ 20 ปี ในขณะที่ปี 2552 เริ่มกลายเป็นปีแห่งความผันผวนของค่าระวาง บริษัทเรือส่วนใหญ่ที่มีความรอบคอบและมีหนี้สินเพียงเล็กน้อยในบัญชีงบดุล และมีเงินสดคงเหลือมากในกระเป๋าก็น่าจะช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้กับอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเลได้ ซึ่งอาจทำได้โดยการซื้อเรือมือสองอย่างระมัดระวังในช่วงที่ราคาเรือลดลงต่ำเป็นประวัติการณ์หรือโดยผ่านการควบรวมกิจการและการซื้อกิจการของบริษัทอื่น ซึ่งไม่ว่าจะด้วยวิธีใดก็ตามก็ล้วนเป็นสิ่งที่นายเดินทั้งสี่เห็น เพราะว่ามันจะช่วยทำให้ทุกฝ่ายในอุตสาหกรรมนี้ดีขึ้น แม้จะเพียงเล็กน้อยก็ตาม

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือได้เพิ่มขึ้นต่อเนื่องในปี 2552 แต่การที่ตลาดค่าระวางทั่วโลกได้ร่วงต่ำลงอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนในปี 2551 ก็ได้ทำให้เกิดปรากฏการณ์การอ่อนตัวลง(ซึ่งเป็นผลดี) ของค่าใช้จ่ายบางรายการในปี 2552 ซึ่งเราคาดว่าค่าใช้จ่ายที่ลดลงเหล่านี้จะยังคงเป็นอยู่ต่อไปอีกระยะหนึ่งในปี 2553 ค่าใช้จ่ายที่สำคัญเช่น ค่านำเรือเข้าอู่แห้ง ค่าตรวจสอบสภาพเรือ ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเรือ ค่าใช้จ่ายอุปกรณ์และชิ้นส่วนอะไหล่เรือ ตลอดปี 2552 ได้ลดลงพอประมาณสำหรับอุตสาหกรรมโดยรวม โดยค่าใช้จ่ายที่ลดลงอย่างเห็นได้ชัดคือค่าใช้จ่ายในการนำเรือเข้าอู่แห้งและค่าซ่อมแซมเรือ อู่ซ่อมเรือต่างๆ มีจำนวนเรือที่เข้ามาใช้บริการลดน้อยลง ทำให้บริษัทเรือแทบไม่ต้องเสียเวลาในการที่เรือจะต้องจอดรอซ่อมเลย นอกจากนี้ราคาเหล็กที่ลดต่ำลงก็ช่วยทำให้ค่าซ่อมแซมตัวเรือลดต่ำลงด้วยเช่นกัน เราคาดว่าสถานการณ์นี้จะยังคงเป็นอยู่ต่อไปเป็นเวลานานอย่างน้อยตลอดครึ่งแรกของปี 2553

ราคาน้ำมันหล่อลื่นยังคงทรงตัวในปี 2552 โดยผู้จัดจำหน่ายต้องเผชิญต่อแรงกดดันในการลดราคาน้ำมันหล่อลื่นในช่วงสถานการณ์วิกฤติของเศรษฐกิจโลก แต่ผู้จัดจำหน่ายต่างๆ ได้เริ่มมีการขอเพิ่มราคาจำหน่ายของปี 2553 กันบ้างแล้ว

ด้วยจำนวนเรือในตลาดโลกที่ลดลง และการยกเลิกการต่อเรือใหม่ตามคู่ต่อเรือต่างๆ ได้ทำให้ความต้องการคนประจำเรือลดน้อยลงไปด้วย แต่อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายในการจ้างคนประจำเรือไม่ได้มีการลดลงมากนัก สำหรับเจ้าของเรือส่วนใหญ่แล้วค่าใช้จ่ายในด้านนี้ยังคงอยู่ในระดับใกล้เคียงปี 2551 แต่สำหรับเจ้าของเรือบางแห่งที่จ้างลูกเรือผ่านบริษัทที่เป็นนายหน้า อาจขวยโอกาสในช่วงที่ความต้องการคนประจำเรือลดลงในการตัดลดอัตราค่าจ้างคนประจำเรือลง เราเชื่อว่า การตัดลดค่าใช้จ่ายในด้านนี้จะทำได้เพียงระยะสั้นเท่านั้น และที่สำคัญมันอาจให้เกิดผลเสียตามมา ดังคำกล่าวที่ว่า “คุณจ่ายเท่าไรคุณก็ได้เท่านั้น” (“you get what you pay for”) ดังนั้นการตัดลดค่าใช้จ่ายในด้านคนประจำเรืออย่างไม่พิจารณาให้รอบคอบจะไม่ช่วยอะไรได้ นอกจากจะส่งผลเสียต่อคุณภาพของคนประจำเรือ

มูลค่าของเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำตลอดปี 2552 ซึ่งได้ช่วยควบคุมค่าใช้จ่ายด้านเบี้ยประกันภัยส่วนหนึ่งไว้ได้ เราคาดว่าในปี 2553 มูลค่าเรือจะยังคงอยู่ในระดับนี้ต่อไปโดยอาจมีการเปลี่ยนแปลงบ้างเล็กน้อยเท่านั้น

ด้วยแรงกดดันทางธุรกิจต่อบริษัทเจ้าของเรือและผู้จัดการกองเรือที่มีเพิ่มมากขึ้นตลอดจากการตกต่ำลงของตลาดค่าระวางเรือในการที่จะควบคุมค่าใช้จ่ายและความล่าช้าต่างๆ ให้มีน้อยที่สุด ประกอบกับการมีงานล้นมือของเจ้าพนักงานนำร่องและเรือเล็กที่ใช้ในการช่วยดันเรือใหญ่เข้าเทียบท่า ได้ทำให้โอกาสที่เรืออาจเกิดอุบัติเหตุเช่นเรือโดนกันและเรือเกยตื้นมีเพิ่มมากขึ้น ถึงแม้ว่าความเสียหายหรือสูญเสียจากอุบัติเหตุทางทะเลจะได้รับความคุ้มครองตามเงื่อนไขประกันภัยทางทะเล แต่ผลที่ตามมาคือค่าเบี้ยประกันภัยที่ต้องชำระเพิ่มมากขึ้น ถึงแม้ว่าเรือของบริษัท ไม่ได้เป็นเรือลำที่เกิดอุบัติเหตุก็ตาม ทั้งนี้เป็นเพราะการประกันภัยทางทะเลแบบคุ้มครองและชดใช้ (P&I Insurance) นั้นได้อาศัยหลักการที่เป็นรูปแบบเฉพาะสำหรับอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยที่ผู้ประกันภัยรายใหญ่ต่างๆ จะร่วมกันเฉลี่ยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดจากอุบัติเหตุทางทะเลโดยผ่านหลักการชดเชยต่างๆ ที่ถูกกำหนดขึ้นมาเป็นอย่างดี

อย่างไรก็ตามบรรดาผู้ให้ประกันภัยทางทะเลต่างๆ ก็ได้รับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจโลกที่เพิ่งเกิดขึ้นเช่นกัน ดังนั้นจึงคาดการณ์ได้ว่าจะมีการเรียกเก็บค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่มมากขึ้น เพื่อชดเชยกับรายได้จากการลงทุนที่ลดลง จากเหตุผลดังกล่าวเราจึงคาดว่าค่าใช้จ่ายด้านเบี้ยประกันภัยทางทะเลจะมีเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าเราจะได้พยายามเน้นหนักในการบริหารจัดการเรือให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดทั้งต่อตัวเรือ คนประจำเรือ และต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลก็ตาม สำหรับปี 2552 ค่าใช้จ่ายเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทเรานั้นได้เพิ่มขึ้นประมาณ 5% จากปีก่อน และถึงแม้เราจะไม่มีความเสี่ยงของอุตสาหกรรม แต่จากตัวเลขที่ผ่านมาเชื่อได้ว่าค่าใช้จ่ายเดินเรือของบริษัทเรานั้นน่าจะต่ำกว่าผู้ประกอบการรายอื่นๆ

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ที่ออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้อย่างยั่งยืน เมื่อไม่นานมานี้คณะกรรมาธิการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเลของ IMO ได้มีการอนุมัติการแก้ไขครั้งใหญ่โดยเพิ่มเติมภาคผนวกที่ 6 ของบทบัญญัติอนุสัญญาป้องกันมลภาวะทางทะเล (MARPOL) เพื่อที่จะลดมลภาวะทางอากาศที่เกิดจากการปล่อยควันเสียของเรือ ได้มีการเพิ่มพื้นที่ทางทะเลเพื่อเป็นเขตพิเศษในการควบคุมของเสียจากเรือ ข้อบังคับสากลในการขนส่งและบรรทุกสินค้าแห่งทะเลองมีความเข้มงวดมากขึ้นกว่าเดิม ประเทศต่างๆ ได้มีการเพิ่มมาตรการต่างๆ ที่เข้มงวดในการควบคุมมลภาวะที่เกิดจากน้ำที่ใช้ในการถ่วงเรือ นอกจากนี้จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ(ILO) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่างๆ ภายในเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น จากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวข้างต้นได้ส่งผลให้การตรวจสอบและตรวจสอบสภาพเรือโดยองค์กรรับจัดชั้นเรือ (CLASS SOCIETIES) และเจ้าพนักงานควบคุมของเมืองท่าต่างๆ (PORT STATE CONTROL) ได้เพิ่มความเข้มงวดมากขึ้น ทำให้เจ้าของเรือมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น และเกิดแรงกดดันเพิ่มขึ้นต่อหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบของประเทศเจ้าของเรือที่เรือจดทะเบียนอยู่ และต่อองค์กรรับจัดชั้นเรือที่ทำหน้าที่ออกใบรับรองต่างๆ ให้กับเรือ โดยหน่วยงานและองค์กรเหล่านี้เองต่างก็ได้ประสบปัญหาขาดแคลนบุคลากรที่ชำนาญงานขั้นรุนแรงเช่นเดียวกับที่บริษัทเจ้าของเรือเองประสบอยู่

“Going Green” (เพื่อโลกสีเขียว) เป็นสโลแกนล่าสุดที่นำมาใช้กันอย่างแพร่หลายตามบริษัทที่มีความรับผิดชอบต่างๆ ทั่วโลกไม่ว่าแม้แต่อุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลของบริษัทฯ ซึ่งในความเป็นจริงแล้วอุตสาหกรรมของบริษัทฯ ได้ถูกจับตามองมากที่สุดจากชาวที่แพร่หลายไปทั่วโลกเกี่ยวกับอุบัติเหตุน้ำมันรั่วไหลครั้งประวัติศาสตร์ของโลกที่เกิดจากเรือบรรทุกน้ำมันชื่อ “EXXON VALDAZ” ได้เกยหินโสโครกนอกชายฝั่งอลาสกา ดังนั้นบริษัทฯ นอกจากได้นำมาตรการแบบทำด้วยความสมัครใจ (ไม่บังคับตามกฎหมายข้อบังคับ) มาใช้ในการลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกแล้ว (ดังที่ได้อธิบายเอาไว้ในรายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัท) ยังได้นำมาตรการต่างๆ ที่ใช้บังคับตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ และที่ใช้บังคับตามประเทศต่างๆ มาใช้ เพื่อควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ไนโตรเจนออกไซด์ ฮาโลน และ คลอโรฟลูโอโรคาร์บอน ที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆ เหล่านี้มีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้รัฐบาลในประเทศอเมริกาอาจจะมีการบังคับให้เรือที่มายังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของทางเมืองท่าซึ่งจะมีมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ หรืออาจจะมีการบังคับให้เทคนิค “BONNET” ซึ่งปัจจุบันได้มีใช้ในบางเมืองท่าเท่านั้นในการช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่นับบรรยากาศ มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้อีกและอาจส่งผลทำให้เกิดปัญหาในการทำงานของเรือ นอกจากนี้ยังจะเพิ่มค่าใช้จ่ายให้กับเจ้าของเรือหรือผู้จัดการกองเรือ

ศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทฯ ได้ก่อตั้งขึ้นภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัทในกรุงเทพฯ ตั้งแต่ปี 2551 โดยมีวัตถุประสงค์ในการลดจำนวนอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดจากปัญหาการขาดแคลนบุคลากรประจำเรือและปัญหาคุณภาพของคนเรือ โดยภายในศูนย์ฝึกอบรมนี้ได้จัดให้มีห้องเรียน อุปกรณ์การเรียนการสอนต่างๆ ครบครัน รวมถึงการติดตั้งเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือที่ทันสมัย (Bridge Navigation Simulator) สำหรับการฝึกเดินเรือโดยเฉพาะ นอกจากอุปกรณ์ต่างๆ ที่มีครบครันแล้ว บริษัทฯ ยังจัดให้มีหลักสูตรฝึกอบรมที่สำคัญต่างๆ เช่น หลักสูตรการจัดการทรัพยากรทางทะเล (Maritime Resource Management, MRM) สำหรับฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานระดับสูงในออฟฟิศที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเรือ ให้มีความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์และเพื่อนมนุษย์ให้เกิดทัศนคติที่ดีในการทำงานเป็นทีมเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด หลักสูตรMRMนี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานบนเรือที่ต้องมีทีมเวิร์กที่ดี และในการช่วยลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของคน (Human Error) และจากการขาดการจัดการทรัพยากรและทีมเวิร์กที่ดี หลักสูตร MRM นี้ได้จัดทำขึ้นโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัยทางทะเลรายใหญ่ของโลกซึ่งทางบริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตในการนำหลักสูตรนี้มาใช้ฝึกคนประจำเรือของบริษัทฯ นอกจากหลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมยังจัดให้มีการฝึกอบรมการฝึกอบรมต่างๆ โดยใช้คอมพิวเตอร์และวีดิทัศน์ (CBT&VBT) การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการระบบทีมเดินเรือ (BTM) การฝึกทักษะเดินเรือ (BTC) การฝึกการเข้าเวรยาม (OOW) การฝึกอบรมงานสำหรับตำแหน่งต้นเรือ (CMC) การฝึกอบรมการเป็นกัปตันเรือ (Command) การฝึกอบรมด้านความปลอดภัยในการทำงานเรือ (SSC) การอบรมข้อสรุปปัญหาต่างๆ ในการปฏิบัติงานเรือ (MPB) การฝึกอบรมการใช้ภาษาอังกฤษสำหรับคนเรือ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) เป็นต้น หลักสูตรต่างๆ เหล่านี้ได้มีการปรับปรุงพัฒนาตลอดเวลาและถือได้ว่าเป็นรากฐานสำคัญต่อการฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทฯ ให้มีคุณภาพและเข้าใจถึงข้อปัญหาและการเรียนรู้ใหม่ เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานเรือ

เครื่องฝึกจำลองการเดินเรือที่กล่าวถึงนั้นได้มีการจำลองเสมือนสะพานเดินเรือบนเรือจริงและสามารถที่จะฝึกการเดินเรือในน่านน้ำของเมืองท่าใหญ่ๆ ทั่วโลก โดยมีความสมจริงในสถานการณ์การเดินเรือต่างๆ ทำให้คนประจำเรือที่เข้ารับการฝึกได้มีโอกาสลงมือฝึกปฏิบัติการเดินเรือแบบสมจริง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีมของกัปตันและนักเดินเรือในการนำเรือและบังคับเรือ สิ่งนี้ถือเป็นก้าวอย่างที่สำคัญของบริษัทฯ ในการที่จะฝึกคนประจำเรือของเราให้สามารถทำงานและดูแลเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อความปลอดภัยของลูกเรือ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางเรือ ซึ่งก็เป็นการพิทักษ์สิ่งแวดล้อมเช่นกัน ในสถานการณ์ที่ทั่วโลกกำลังขาดแคลนคนประจำเรือที่มีประสิทธิภาพทำให้การเลื่อนตำแหน่งงานของคนประจำเรือเป็นไปอย่างรวดเร็วมากขึ้น ส่งผลต่อการฝึกเรียนรู้งานบนเรือทำได้ยากขึ้นและลดน้อยลง ดังนั้นการที่บริษัทฯ จัดให้มีศูนย์ฝึกอบรมนั้นจึงถือได้ว่าเป็นมาตรการที่สำคัญอย่างยิ่งในการเพิ่มคุณภาพคนประจำเรือและทดแทนการฝึกอบรมบนเรือที่มีน้อยลง

ในปี 2552 เราได้เพิ่มเติมหลักสูตรการฝึกอบรมทางด้านเทคนิคสำหรับนายช่างกลเรืออีก 2 หลักสูตร คือหลักสูตรเพื่อเสริมสร้างทักษะและการจัดการสำหรับนายช่างกลเรือระดับบริหาร (EMC) และหลักสูตรสำหรับการปฏิบัติการเข้าเวรยามสำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ

(EOW) และได้มีการติดตั้งเครื่องจักรพื้นฐานสำคัญของเรือภายในศูนย์ฝึกอบรม เช่นเครื่องเทอร์โบชาร์จเจอร์และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้ในการฝึกปฏิบัติจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎี การติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรเหล่านี้ร่วมกับเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือ จะเป็นการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการฝึกอบรมที่จำเป็นให้กับคนประจำเรือทั้งฝ่ายปากเรือ (นักเดินเรือ) และฝ่ายห้องเครื่อง (นายช่างกลเรือ)

โจรสลัดเป็นภัยคุกคามล่าสุดที่อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเลต้องเผชิญ และยังไม่มีท่าทีจะลดน้อยลงเลย แม้ว่าสหประชาชาติและเหล่าประเทศผู้นำต่างๆ ได้มีการส่งเรือรบของตนไปลาดตระเวนในน่านน้ำที่โจรสลัดก็ตาม โจรสลัดได้ขยายอาณาเขตของตนในการไล่ล่าเรือสินค้าไปยังน่านน้ำทางใต้ของทะเลแดงรวมถึงออกไปไกลถึงหมู่เกาะประเทศ เซเชลส์ ในมหาสมุทรอินเดีย โดยมีการใช้เรือแม่ในขนาดใหญ่ขึ้นช่วยสนับสนุนในการออกไล่ล่าเรือสินค้า

แม้ว่าอุตสาหกรรมเดินเรือจะต้องเผชิญกับโจรสลัดมาเป็นศตวรรษแล้วก็ตามที่ แต่สถานการณ์โจรสลัดในบริเวณอ่าวเอเดนและน่านน้ำนอกชายฝั่งประเทศโซมาเลีย ถือว่าเป็นมิติใหม่ของโจรสลัดที่สามารถจู่โจมจับยึดเรือสินค้าเพื่อเรียกค่าไถ่ได้บ่อยครั้ง ภาพโจรสลัดมือถือดาบจี้ปล้นในอดีตได้กลายเป็นอะไรที่ไม่น่ากลัวอีกต่อไปเมื่อเทียบกับโจรสลัดผู้ก่อการร้ายในปัจจุบันที่มีอาวุธหนักครบมือออกไปตามน่านน้ำที่กล่าวถึงเพื่อจับยึดบรรดาเรือสินค้าโดยเฉพาะลำที่ขาดการป้องกันที่ดี ดังนั้นจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องตระหนักว่าโจรสลัดนั้นเป็นความเสี่ยงร้ายแรงทางธุรกิจอย่างหนึ่ง โดยโจรสลัดเหล่านี้ไม่ได้ต้องการในตัวสินค้าที่อยู่บนเรือ แต่สิ่งที่พวกเขาต้องการคือ เงินค่าไถ่จำนวนมหาศาลโดยใช้ชีวิตลูกเรือและเรือเป็นอำนาจต่อรอง และแน่นอนหากสินค้าที่ยึดได้นั้นมีมูลค่าสูงก็จะยิ่งเพิ่มอำนาจต่อรองให้กับพวกเขาในการเรียกเงินสดค่าไถ่ก่อนใดมากขึ้นไปอีก

โดยปกติโจรสลัดจะเลือกจู่โจมเรือสินค้าที่บรรทุกสินค้ามาเต็ม (กราบเรือจะอยู่ไม่สูงทำให้ขึ้นเรือง่ายขึ้น) และมีความเร็วไม่เกิน 14 น็อต พวกเขาจะใช้เรือเร็วคล้ายเรือประมงขนาดเล็กที่ทำความเร็วได้ถึง 30 น็อต 3-4 ลำในการไล่จู่โจมเรือสินค้า โดยมีการใช้เรือแม่ขนาดใหญ่กว่า (ส่วนใหญ่เป็นเรือที่ยึดมา) เป็นฐานลี้ภัยและสนับสนุนในการปล่อยเรือเล็กออกไป พวกเขามีอาวุธหนักทั้งปืนกลไรเฟิลและเครื่องยิงจรวดอาร์พีจี ใช้ยิงถล่มใส่เรือสินค้าเพื่อบังคับให้หยุดเรือ โดยเรือบรรทุกน้ำมันและเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองที่มีกราบเรือค่อนข้างต่ำจะเป็นเรือเป้าหมายที่ง่ายต่อการถูกจู่โจม เมื่อสามารถขึ้นมานบนเรือสินค้าได้ก็จะทำการจี้บังคับให้ลูกเรือนำเรือไปยังเมืองท่าจุดหมายในประเทศโซมาเลียเพื่อทำการเรียกเงินค่าไถ่จากเจ้าของเรือต่อไป ซึ่งโดยปกติการเจรจาเพื่อขอให้ปล่อยเรือที่ถูกยึดนั้นใช้เวลาประมาณ 2 เดือน

การกำหนดเส้นทางคุ้มกันการเดินเรือผ่านน้ำในอ่าวเอเดนโดยมีเรือรบนำทางและลาดตระเวนนั้นได้ประสบความสำเร็จอย่างสูงในการให้ความคุ้มครองแก่เรือบรรทุกสินค้าที่ต้องเดินเรือผ่านน่านน้ำโจรสลัดนี้ เส้นทางคุ้มกันนี้ได้มีการปรับปรุงแก้ไขเพื่อลดความเสี่ยงที่เรืออาจโดนกันได้ในขณะสัญจรในเส้นทางนี้โดยมีกำหนดขอบเขตการจราจรทางน้ำที่ชัดเจน และทำให้เรือรบสามารถปฏิบัติการคุ้มครองได้มีประสิทธิภาพคล่องตัวมากขึ้น หลายประเทศได้มีการส่งเรือรบของตนไปยังน่านน้ำในอ่าวเอเดนเพื่อช่วยในการปฏิบัติการคุ้มครองเส้นทางเดินเรือสากลที่สำคัญนี้ และได้จัดตั้งศูนย์บัญชาการและประสานงานในบริเวณดังกล่าว ได้มีการแจ้งเรือสินค้าต่างๆ ให้ทราบล่วงหน้าเพื่อเข้าร่วมขบวนเดินทางในเส้นทางที่กำหนดไว้ดังกล่าวโดยมีเรือรบช่วยคุ้มครอง

ในปี 2009 มีเรือสินค้าทั้งหมด 135 ลำ ที่ถูกโจรสลัดจู่โจม และในจำนวนนี้ 33 ลำ ถูกโจรสลัดยึดไว้ได้ มีเรือลำหนึ่งถูกโจรสลัดจู่โจมในขณะที่เดินเรืออยู่ทางออกไปไกลถึง 1,000 ไมล์ทะเลทางตะวันออกเฉียงใต้ของเมืองโมกาดิชู ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศโซมาเลีย

ในทุกเดือนบริษัท จะมีเรือประมาณ 1 หรือ 2 ลำ ที่เดินเรือผ่านน่านน้ำในอ่าวเอเดน ถึงแม้จะมีรายงานจากเรือบางลำบ้างว่าได้พบเรือที่ต้องสงสัยว่าเป็นเรือโจรสลัด แต่ถึงปัจจุบันนี้เรายังถือว่าโชคดียิ่งที่มีเพียงเรือลำเดียวที่เราได้ขายไปให้เจ้าของเรือใหม่แล้วได้ถูกโจรสลัดเข้าจู่โจม แต่ก็สามารถหลบหนีออกมาได้อย่างปลอดภัย

ทางบริษัท ได้ติดต่อประสานงานกับทางรัฐบาลไทยเพื่อขอความช่วยเหลือในเรื่องนี้ ซึ่งเข้าใจว่าขณะนี้ทางกองทัพเรือกำลังปรึกษาปัญหานี้ร่วมกับกระทรวงต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ในขณะที่เดียวกันทางบริษัท ได้ทำการว่าจ้างทีมผู้เชี่ยวชาญด้านการรักษาความปลอดภัยให้ขึ้นประจำการบนเรือของเราในขณะที่เดินเรือผ่านน่านน้ำโจรสลัดเพื่อช่วยเหลือในการฝึก และการเฝ้าระวังให้กับคนเรือ รวมถึงช่วยเพิ่มขวัญกำลังใจให้กับนายเรือและลูกเรือทุกคน นอกจากนี้เรือทุกลำในกองเรือของเราได้มีการนำระบบจัดการและมาตรการต่างๆ มาใช้ในการป้องกันและขัดขวางการจู่โจมของโจรสลัดในน่านน้ำดังกล่าว ซึ่งนอกจากโซมาเลียแล้ว ตามรายงานล่าสุดของศูนย์รับรายงานเรื่องโจรสลัดขององค์กรสากลทางทะเลได้ระบุว่าประเทศไนจีเรียถือว่าเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีรายงานของเรือที่ถูกโจรสลัดจู่โจมเพิ่มมากขึ้นอย่างสูงในลำดับรองจากโซมาเลีย และถือว่าเป็นภัยคุกคามที่น่าเป็นห่วงต่ออุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเลเช่นกัน

ด้านการเงิน: “หากคุณอยากทราบคุณค่าของเงิน ลองไปหาหยิบยืมมาสักก้อนสิ” บริษัท เคยหยิบยืมค่ากล่าวของเบนจามิน แฟรงกลิน ผู้ชาญฉลาด มาแล้วก่อนหน้านี้ ซึ่งยังคงเข้ากับเหตุการณ์ในวันนี้นั้นเช่นเดียวกับปีที่ผ่านมา ผลจากการฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปของตลาดตั้งแต่ช่วงไตรมาสที่สองของปี 2552 สถานการณ์ไม่ได้เลวร้ายลงอย่างที่บริษัท เกรงว่าจะเกิดขึ้นในช่วงต้นปี แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าสถานการณ์ดีขึ้นมาก อย่างน้อยก็ในด้านของการเงิน บริษัทที่ทำการกู้เงินมาเพื่อขยายกองเรือในช่วงรุ่งเรืองของตลาดยังคงตกอยู่ภายใต้ความตึงเครียด สิ่งเดียวที่ช่วยให้ผู้ถือหุ้นเหล่านี้ไม่ประสบกับปัญหาการล้มละลาย หรือการถูกบังคับให้ขายสินทรัพย์ เป็นเพราะธนาคารผู้ให้กู้ก็ตกอยู่ภายใต้ความตึงเครียดเช่นเดียวกัน และความกลัวที่จะประสบกับภาวะความขาดทุน ทำให้องค์กรผู้ให้กู้เหล่านี้ไม่กล้าที่จะดำเนินการขั้นรุนแรงต่อลูกหนี้เหล่านี้ ด้วยเหตุนี้บริษัท จึงได้เห็นธนาคารต่างๆ ยินยอมให้ข้อตกลงประนีประนอมหนี้กับลูกหนี้ที่ทำผิดข้อตกลงด้านอัตราส่วนวงเงินกู้ต่อมูลค่าหลักประกัน (loan-to-value) และข้อตกลงด้านการเงินอื่นๆ บริษัท เชื่อว่าข้อตกลงประนีประนอมหนี้เหล่านี้มาพร้อมกับกฎเกณฑ์และค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้นคือค่าธรรมเนียมและส่วนต่างอัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น ในส่วนของบริษัท ไม่ได้ประสบกับปัญหาเหล่านี้ และได้มีการเบิกใช้เงินสินเชื่อจำนวนเงิน

224.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากวงเงินสินเชื่อที่เราถืออยู่สำหรับการซื้อเรือใหม่ นอกจากนั้นบริษัท ยังได้เบิกใช้เงินสินเชื่อจำนวน 734.27 ล้านบาท (ซึ่งถูกเปลี่ยนตามสัญญา swap เป็นเงิน 22.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) จากวงเงินสินเชื่อที่บริษัท มีอยู่สำหรับการซื้อเรือมือสอง เพื่อใช้เป็นเงินทุนในการซื้อเรือ รจเรช นารี (Rojarek Naree) ซึ่งบริษัท ได้รับมอบเรือแล้วเมื่อเดือนธันวาคม ปี 2552 บริษัท ได้กล่าวไว้ในปีที่แล้วว่าบริษัท เลือกที่จะมองหาเส้นสีเงินท่ามกลางมวลเมฆสีดำ (มองหาโอกาสดีๆ ท่ามกลางสถานการณ์ทางการเงินที่เลวร้าย) ที่จะช่วยให้บริษัท อยู่ในสถานะที่ได้เปรียบผู้กู้ยืมรายอื่นที่ขาดสภาพคล่องและมีความเสี่ยงสูง และแล้วสิ่งที่เกิดขึ้นได้กลายเป็นว่าไม่ใช่เป็นเพียงแค่ “เส้นสีเงินในเมฆดำ” เท่านั้น แต่บริษัท ได้ประสบความสำเร็จในการเจรจากับธนาคารเพื่อขยายระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้สำหรับวงเงินสินเชื่อทั้งสองวงเงินที่มีไว้สำหรับการซื้อเรือมือสองท่ามกลางสถานการณ์ทางการเงินอันเลวร้ายนับตั้งแต่ปี 2551 จนถึงไตรมาสแรกของปี 2552 หลังจากนั้นบริษัท ได้เบิกถอนเงินกู้ของวงเงินแรกไปใช้ในการซื้อเรือลำดังที่กล่าวไปแล้ว และได้ทำการยกเลิกวงเงินกู้ที่สองเมื่อใกล้สิ้นปี เนื่องจากคาดว่าจะสถานการณ์จะไม่เปิดโอกาสให้ใช้วงเงินก้อนนี้ และเพื่อเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายในการต้องชำระค่าธรรมเนียมรักษาวงเงิน แต่ขณะนี้บริษัท มีความยินดีที่จะแจ้งให้ทราบว่าทางบริษัท ได้เซ็นสัญญากู้ยืมระยะยาวจำนวน 250 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อต้นปี 2553 ที่ผ่านมา โดยมีระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ไปจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2554 บริษัท หวังว่าจะสามารถเบิกถอนเงินกู้ทั้งหมดภายในระยะดังกล่าว เพื่อนำมาใช้ในการซื้อเรือมือสองตามแผนการทดแทนเรือเก่าที่ได้ขายออกไป นอกจากนั้นบริษัท ยังอยู่ในระหว่างการเจรจากับธนาคารที่ได้อนุมัติวงเงินกู้ก้อนแรกที่ใช้สำหรับการซื้อเรือมือสองให้กับเราไปแล้วนั้น (ในวงเงินเทียบเท่ากับ 250 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ให้มีการขยายระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ในส่วนที่เหลือ ณ ปัจจุบันไปอีกเป็นเวลาหนึ่งปี หากการขยายระยะเวลาการเบิกถอนประสบความสำเร็จตามที่ตั้งเป้าเอาไว้ บริษัท หวังว่าจะได้นำเงินทุนก้อนนั้นมาดำเนินการซื้อเรือทดแทนเรือเก่าที่ขายออกไปในช่วงปี 2552 ถึงปี 2554 ให้เสร็จสมบูรณ์

โครงการร่วมทุน

การดำเนินงานของการร่วมทุน มีดังต่อไปนี้

■ **Southern LPG Pvt Ltd. (SLPG):** ขั้นตอนการปิดกิจการของบริษัทร่วมทุนนี้เกือบจะเสร็จสมบูรณ์แล้ว บริษัท ได้ปิดการขายทรัพย์สินหลักๆ ของบริษัท นี่เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และกำลังอยู่ในระหว่างการดำเนินการปิดการขายสินทรัพย์ที่เหลือให้เสร็จสมบูรณ์ในขนาดค่อนข้างใกล้

■ **International Seaports (Haldia) Pvt Ltd:** ถือเป็นการลงทุนเพียงแห่งเดียวของบริษัท ในอุตสาหกรรมท่าเรือ คือท่าเรือฮัลเดีย (โดยบริษัทได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมดภายใต้โครงการการร่วมทุน) การร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีอย่างต่อเนื่อง ณ ปัจจุบันบริษัท ได้รับเงินปันผลทั้งสิ้น 1.11 ล้านดอลลาร์สหรัฐใน ซึ่งเท่ากับร้อยละ 50 ของเงินลงทุนเริ่มแรกในปี 2545-2546 ความตั้งใจของบริษัท ที่จะซื้อหุ้นเพิ่มเป็น 33.55% โดยการตกลงซื้อหุ้นบริษัทท่าเรือนี้เพิ่มอีก 11.15% ในเดือนธันวาคม 2551 ยังไม่ประสบผลสำเร็จ เนื่องจากความล่าช้าที่บริษัทท่าเรือประสบในการดำเนินการขออนุมัติตามข้อบังคับทางกฎหมาย แต่บริษัท หวังว่าจะดำเนินการให้เสร็จสิ้นภายในอนาคตอันใกล้

บทสรุป

อุปสงค์

ด้วยบรรยากาศความเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ความต้องการใช้เรือในธุรกิจขนส่งที่ลดลงอย่างรุนแรง ในช่วง 2 ปีข้างหน้า จึงเป็นสิ่งที่น่าท้าทายอย่างยิ่ง กลยุทธ์การท่าเรือปลอดเชื้อในระยะยาวของบริษัท ที่ผ่านมามีเป็นสิ่งที่มีความสำคัญที่สุดในปัจจุบัน อุปสงค์ที่เคยหยุดชะงักจากปัญหาทางการเงินของโลก ณ ตอนนี้ได้เริ่มกลับมาเข้าที่เข้าทางอีกครั้งอย่างเห็นได้ชัด จากการเข้ามาช่วยเหลือของรัฐบาลต่างๆ ทั่วโลก รวมถึงนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆ ที่ถูกนำมาใช้ในปี 2552 สิ่งที่สำคัญที่สุดคือธนาคารต้องเปิดให้สินเชื่อทางการเงินอีกครั้ง หลังจากที่หยุดชะงักไปในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจเมื่อกลางปี 2551 ซึ่งยังคงต้องอาศัยเวลาอีกระยะหนึ่งก่อนที่สถานการณ์จะเรียกได้ว่ากลับเป็น ‘ปกติ’ จุดที่น่ากังวลคือผลกระทบต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศต่างๆ ทั่วโลก (Gross Domestic Product - GDP) เมื่อนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งหลายของรัฐบาลต่างๆ เริ่มเสร็จสิ้นลง ค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศทั่วโลกอาจจะลดลงไปสู่ภาวะตกต่ำทางเศรษฐกิจรอบสอง ซึ่งจะส่งผลที่เป็นอันตรายต่ออัตราการเติบโตของอุปสงค์ เหล่านี้จะเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่น่าจับตามอง และจะเป็นตัวบ่งชี้ว่าอนาคตอันสดใสกำลังรอบบริษัท อยู่หรือไม่

อุปทาน

เนื่องด้วยความแข็งแกร่งของอัตราค่าระวางเรือในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา เจ้าของเรือส่วนใหญ่จึงใช้งานเรือเก่าของพวกเขาต่อไปเกินกว่าอายุการใช้งานตามปกติที่ควรจะเป็น ถ้าหากเป็นช่วงที่อัตราค่าระวางอยู่ในระดับปกติแล้วน่าจะจะมีเรือประมาณ 20 - 25% ของกองเรือที่มีอยู่ทั้งหมดในโลกที่ควรต้องได้รับการปลดระวาง แต่ภายใต้สภาพตลาดที่ตกต่ำในปัจจุบัน ตัวเลขนี้น่าจะสูงขึ้นมากแต่อาจลดลงได้จากกำลังความสามารถในการทำลายเรือเก่าที่ไม่เพียงพอ ส่วนเรือที่มีอายุน้อยยังไม่ถึงเกณฑ์ที่ต้องถูกปลดระวางก็จะต้องจอดเรือทิ้งไว้เนื่องจากไม่มีความต้องการใช้เรือ

ส่วนเรือที่กำหนดจะส่งมอบในอีก 4 ปีข้างหน้าภายในสิ้นปี 2556 ที่มีประมาณ 57.3% ของกองเรือที่สั่งต่อใหม่ ตามการรายงานของสำนักข่าวต่างๆ ผลกระทบจากวิกฤตทางการเงินทำให้จำนวนเรือต่อใหม่ประมาณครึ่งหนึ่งของจำนวนดังกล่าวไม่สามารถส่งมอบได้ ส่วนที่เหลืออีก

ครั้งหนึ่งก็อาจจะเกิดความล่าช้าในการส่งมอบออกไปอย่างมาก จะเห็นได้จากการเลื่อนการส่งมอบเรือ จาก 28.4% ในปี 2551 ได้เพิ่มเป็น 47% ในปี 2552 และคงจะพุ่งขึ้นสูงมากกว่า 50% ในปี 2553 อย่างค่อนข้างแน่นอน

ด้านอุปทานนั้นมองว่าน่าจะพร้อมที่จะกลับมาสู่ภาวะสมดุลกับด้านอุปสงค์ในระยะเวลาอีกประมาณสองสามปี ซึ่งน่าจะเป็นช่วงเวลาเดียวกับที่ธนาคารต่างๆ น่าจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติ และนั่นน่าจะทำให้ได้เห็นตลาดค่าระวางเรือกลับเข้าสู่ยุครุ่งเรืองอีกครั้งหลังจากปี 2554 บริษัท คิดว่าปี 2553 และ 2554 จะยังคงเป็นปีที่น่าท้าทายอย่างยิ่ง ถึงแม้ว่าบริษัทจะมีนโยบายที่ดีและระมัดระวังที่สุดก็จะได้รับการทดสอบอีกครั้ง

ด้านการเงิน

การระดมทุนจะเป็นหนึ่งในความท้าทายที่สุดที่เจ้าของเรือจะต้องเผชิญระหว่างปี 2553 และ 2554 กล่าวคือในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ธนาคารที่ปล่อยกู้ให้กับบริษัทเจ้าของเรือ ได้ช่วยเหลือเจ้าของเรือซื้อเรือมือสองที่มีมูลค่าประมาณ 160 ถึง 175 พันล้านเหรียญสหรัฐ แต่เนื่องด้วยราคาเรือที่ลดลงอย่างรวดเร็ว ทำให้มูลค่าของเรือเหล่านี้ได้สูญหายไปกว่า 50 ถึง 60% จากที่เคยมีราคาสูงสุดในช่วงไตรมาสแรกของปี 2551 ทำให้เรือส่วนใหญ่ที่จำหน่ายไว้มีมูลค่าไม่เป็นไปตามเงื่อนไขการกู้เงินในส่วนของเกณฑ์มูลค่าหนี้สินต่อมูลค่าสินทรัพย์ ซึ่งอาจส่งผลให้ธนาคารต่างๆ ที่ปล่อยกู้สามารถเรียกให้มีการชำระหนี้คืนก่อนกำหนดได้ แต่ถ้าเรือดังกล่าวมีสัญญาเช่าระยะยาวกับลูกค้าที่มีคุณภาพดีแล้ว ธนาคารก็อาจจะลังเลที่จะเรียกบังคับให้ลูกค้าใช้คืนเงินกู้ดังกล่าว แต่จะพยายามเรียกเก็บกระแสเงินสดทั้งหมดที่ลูกค้าได้รับจากสัญญาเช่าเรือดังกล่าว เพื่อทำให้อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์กลับเข้าสู่เกณฑ์โดยเร็ว แต่ถ้าหากเรือดังกล่าวไม่มีสัญญาเช่าระยะยาวอยู่และต้องปล่อยเช่าให้เป็นไปตามภาวะตลาด ธนาคารก็อาจประสบปัญหาที่รายรับหรือกระแสเงินสดของเรือมีไม่พอที่จะนำมาชำระดอกเบี้ยเงินกู้ และ/หรือชำระเงินต้นได้ รวมถึงปัญหาที่อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์ไม่เป็นไปตามเกณฑ์ข้อตกลง

การผ่อนปรนการบังคับคืนเงินกู้ที่เป็นลักษณะเฉพาะของปี 2552 ด้วยแนวคิดที่ว่า “ไม่มีการผิดชำระหนี้ ไม่มีการยึดหลักทรัพย์ค้ำประกัน ไม่ได้ยื่นเกี่ยวกับการผิดชำระหนี้” อาจจะเป็นเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วในปี 2553 และ 2554 คือธนาคารน่าจะเริ่มดำเนินการเรียกบังคับให้ชำระหนี้คืนก่อนกำหนด มีการยึดและนำเอาเรือที่ผู้กู้นำมาจำนองออกประมูลในราคาที่สูงที่สุดเท่าที่จะสูงได้เพื่อนำมาชำระคืนเงินกู้บางส่วนที่เจ้าของเรือกู้ไปจากธนาคารเพื่อซื้อเรือ หากเจ้าของเรือมียอดสั่งต่อเรือใหม่และได้ทำการกู้เงินจากธนาคารเพื่อทำการส่งต่อเรือ เงินมัดจำส่วนนี้ก็จะหายไปด้วย ทำให้เหลือไว้แต่สัญญาการต่อเรือใหม่ที่ต้องถูกยกเลิกไป ส่งผลกระทบทางด้านการเงินกระทบไปยังผู้ต่อเรือและธนาคารของเรือเหล่านั้น อุตสาหกรรมการเดินเรือในปัจจุบันเพิ่งจะเริ่มเห็นปัญหาสินทรัพย์ด้อยคุณภาพ (sub-prime) ในรูปแบบของตนเองที่กำลังคืบคลานเข้ามาหาเจ้าของเรือ ธนาคารผู้ปล่อยกู้ให้แก่เจ้าของเรือ ผู้ต่อเรือ และธนาคารผู้ปล่อยกู้ให้แก่ผู้ต่อเรือต่างๆ

วิกฤตการเงินที่ส่งผลกระทบต่อโลกของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลได้ก่อให้เกิดรายงานและข่าวสารจำนวนมาก หลังไหลออกมาจากเจ้าของเรือและบรรดานักวิเคราะห์การขนส่งทั้งหลายทั่วโลกว่าภาพของเรือจำนวนมหาศาลที่ได้มีการสั่งต่อใหม่ที่กำหนดจะส่งมอบในปัจจุบันจนถึงสิ้นปี 2556 นั้นเป็นเพียงภาพลวงตา ทั้งนี้เพราะมีจำนวนเรือสั่งต่อใหม่ดังกล่าวมากกว่าครึ่งได้ถูกยกเลิกไปแล้ว สิ่งนี้อาจถือว่าเป็นความหวังท่ามกลางความหม่นหมองในอุตสาหกรรมเดินเรืออยู่ในปัจจุบัน

บทส่งท้าย

เมื่อได้พิจารณาจากทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัท มีความเชื่อมั่นว่า บริษัท ได้มีความพร้อมในทุกๆ ด้านที่จะนำมาซึ่งความได้เปรียบที่ตลาดธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห่งทองจะเอื้อโอกาสในการนำพาบริษัท ไปสู่หนทางแห่งอนาคตได้ บริษัท หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะนำเอาสัญญาของความสำเร็จที่เป็นไปได้ให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ร่วมลงทุนทุกท่าน และคำสัญญาของความสำเร็จนี้จะนำไปไม่ได้เลยถ้าปราศจากการทำงานที่ทุ่มเทและเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพของบริษัท ทุกคนทั้งที่ในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือพี เอส แอล

ในนามคณะกรรมาการ

บริษัท พรีเมียม เอชบี จำกัด (มหาชน)



นายอาสิน มอยบูตดิน อาสิน

กรรมการผู้จัดการ



นายอุลริช คาลิ วาเดีย

กรรมการ

2 กุมภาพันธ์ 2553



รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท พีรีเซียส ชีฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่านได้แก่ พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ และนายธีระ วิภูชนิน เป็นกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

ในปี 2552 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจง เกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบงบการเงินและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าบริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอ และเป็นที่เชื่อถือได้

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของผู้ตรวจสอบภายใน เพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบภายใน เกี่ยวกับขอบเขต ความรับผิดชอบและหน้าที่ของผู้ตรวจสอบภายในและได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบของผู้ตรวจสอบภายใน ในปี 2552 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการประเมินความเสี่ยงและกลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของบริษัทฯ สอบทานด้านการปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก สอบทานรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย นอกจากนี้ ฝ่ายตรวจสอบยังดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบ และนำผลการตรวจสอบรวมทั้งข้อเสนอแนะต่างๆ ไปปรึกษากับหรือกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และผู้บริหาร และได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอและไม่มีจุดบกพร่องที่มีสาระสำคัญ

คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการดำเนินการ ซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ก็คือ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกัน ตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ.21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน และหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เลขที่ กสท.จ.(ว)38/2551 เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ผลการสอบทานพบว่าบริษัทฯ มีรายการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 4 รายการ โดยเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ประเภทที่ 2 จำนวน 3 รายการ และเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ประเภทที่ 3 จำนวน 1 รายการ ตามความหมายของประกาศฉบับดังกล่าว สำหรับค่าตัวเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัย และค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้งรวมถึงค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบินปรับอากาศที่สำนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อย จัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติของบริษัทฯ ในขณะที่ค่าเช่าสำนักงานจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทที่ 3 คือรายการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ระยะสั้น ซึ่งรายละเอียดของรายการดังกล่าวได้อธิบายไว้แล้วภายใต้หัวข้อเรื่อง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ผลการสอบทานดังกล่าวได้ถูกนำเสนอเพื่อทราบในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2553 ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัท มีความเห็นว่ารายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวมีความยุติธรรมและเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

ในระหว่างปี 2552 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการสอบทานรายการเกี่ยวกับการจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัท

จดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547 และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ.20/2551 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน คณะกรรมการตรวจสอบเห็นว่าการ จำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของบริษัท มีความสมเหตุสมผลและเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

ในปี 2552 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้เริ่มสอบทานแผนงานของฝ่ายจัดการเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติตาม มาตรฐานการบัญชีสากล (International Financial Reporting Standards: IFRS) ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับบริษัทฯ รวมถึงรายงาน ทางการเงินและระบบต่างๆ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าแผนการปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีสากลของฝ่ายจัดการมีความชัดเจนในด้านความ เข้าใจสำหรับการเปลี่ยนแปลง การกำหนดกิจกรรมการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ระยะเวลา ทรัพยากรที่จำเป็นต้องใช้ และการอบรมความรู้ ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งองค์กร สำหรับเรื่องดังกล่าว ฝ่ายตรวจสอบภายในได้รายงานความคืบหน้าของการปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี สากลของฝ่ายจัดการให้กับคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อปรึกษาหารือทุกไตรมาสในระหว่างการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบในปี 2552

ปกติ การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบจะมีขึ้นก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้เพื่อให้รายงานการประชุมของ คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอกโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม สามารถส่งให้ คณะกรรมการบริษัทฯ ก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบ และปรึกษาหารือ รวมทั้งรับคำ แนะนำต่างๆ จากคณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการตรวจสอบได้มีการพูดคุยกับผู้ตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการเกี่ยวกับประเด็น ต่างๆ ที่ผู้ตรวจสอบภายในตรวจพบจากการตรวจสอบ การประชุมอย่างเป็นทางการของคณะกรรมการตรวจสอบแต่ละครั้งจะใช้เวลา ประมาณ 2 ชั่วโมง โดยในปี 2552 คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้งและไม่มีการประชุมตามวาระ พิเศษ ในขณะที่ปี 2551 มีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง และมีการประชุมตามวาระพิเศษ 1 ครั้ง โดยการเข้าร่วมประชุมของ กรรมการตรวจสอบแต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบ	การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)		
	ปี 2552	ปี 2551	
	การประชุม ตามวาระปกติ	การประชุม ตามวาระปกติ	การประชุม ตามวาระพิเศษ
1. พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต	4/4	4/4	1/1
2. พลเรือเอก ดร. อำนาจ จันทนมีภูมิมะ*	-	1/1	-
3. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	4/4	4/4	1/1
4. นายธีระ วิภูชนิน*	4/4	3/3	1/1

* นายธีระ วิภูชนิน ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการตรวจสอบแทนพลเรือเอก ดร. อำนาจ จันทนมีภูมิมะ ซึ่งหมดวาระ การเป็นกรรมการตรวจสอบในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2551 ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2551

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2553 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติเรื่อง การแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเพื่อเสนอการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใดท่านหนึ่งจากบริษัท สำนักงาน เอ็นสท์ แอนด์ ยัง จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2553 ดังต่อไปนี้

1. นายชยพล ศุภเศรษฐนนท์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3972) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2551
2. นางสาวสุมาลี รวีราบัณฑิต (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3970) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2546 ถึง ปี 2550

3. นางสาววิสสุตา จรรย์นากร (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3853)

ทั้งนี้ ผู้สอบบัญชีที่มีคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบที่ได้กล่าวข้างต้น สามารถแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัทฯ ได้ และในกรณีที่ผู้สอบบัญชีคนใดคนหนึ่งดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ให้บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด มีอำนาจเสนอชื่อผู้สอบบัญชีอื่นที่มีคุณสมบัติและมีความสามารถของบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด มาปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบ และแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแทน

บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด เป็นบริษัทตรวจสอบบัญชีที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป มีความเป็นอิสระ และมีผลการปฏิบัติงานสำหรับปีที่ผ่านมาเป็นที่น่าพึงพอใจ โดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2544

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าตอบแทนการสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปี 2553 จำนวนเงินไม่เกิน 1.90 ล้านบาท (ปี 2552: 1.90 ล้านบาท) แยกต่างหากจากค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด ซึ่งจะได้เสนอให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ พิจารณานุมัติ

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบดังกล่าวข้างต้น ได้มีการพิจารณาถึงความเหมาะสมของนางสาวสุมาลี รวีวาทันติต (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3970) จากบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด ที่ได้ทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทย่อยทุกบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทยและบริษัทย่อย 1 บริษัทที่จดทะเบียนในต่างประเทศ ด้วยค่าตอบแทนการสอบบัญชี สำหรับปี 2552 จำนวน 3.45 ล้านบาท และคาดว่าจะทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีต่อไปอีกสำหรับปี 2553 ด้วยค่าตอบแทนการสอบบัญชี จำนวนเงิน 3.15 ล้านบาท นอกจากนี้ ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบยังได้พิจารณาค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชีที่ให้กับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย ด้วยจำนวนเงินไม่เกิน 0.27 ล้านบาท (ปี 2552 : 0.55 ล้านบาท)

**ในนามคณะกรรมการตรวจสอบ
ของบริษัท พรีเมียมส์ อีพปิง จำกัด (มหาชน)**



พล.ต.ท. เกียรติศักดิ์ ประภาวัต

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ

2 กุมภาพันธ์ 2553



รายงานการกำกับดูแลกิจการ

คำจำกัดความ

การกำกับดูแลกิจการ หรือ Corporate Governance หมายถึงระบบที่จัดให้มีโครงสร้างและกระบวนการของความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการ ฝ่ายจัดการและผู้ถือหุ้น เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน นำไปสู่การเติบโตและเพิ่มคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียอื่นประกอบ

คำจำกัดความดังกล่าวในข้างต้น เป็นไปตามข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และบริษัท มีความพยายามอย่างยิ่งที่จะผลักดันให้การกำกับดูแลกิจการดังกล่าวเกิดขึ้นอย่างสมบูรณ์ภายในองค์กร

บริษัท พีรเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ตระหนักดีว่าการกำกับดูแลกิจการที่มีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเจริญเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาวและทางคณะกรรมการบริษัท ได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ จริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีขึ้น ซึ่งได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการ”

ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้รับรางวัลต่างๆ ในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังต่อไปนี้

- ในปี 2552 นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับคัดเลือกเป็น “ผู้บริหารบริษัทจดทะเบียนดีเด่น (Best CEO)” ในกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าตลาดขนาดเล็กและกลาง (Small & Medium Market Cap Sector) โดยสมาคมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ โดยนิตยสาร “Asia Money” ที่มีการเผยแพร่ผลการสำรวจในนิตยสาร Asia Money ฉบับประจำเดือนมกราคม 2553 ให้เป็น “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” “บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส” “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์” “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” (นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ) ในประเทศไทย
- ได้รับการคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการประจำปี 2551 โดยนิตยสาร “Asia Money” ให้เป็น 1 ใน 5 บริษัทดีเด่นในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีในเอเชีย
- ได้รับการจัดอันดับตามรายงานของ “CLSA ASIA PACIFIC MARKETS” ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2552 ให้เป็น 1 ใน 3 บริษัทดีเด่นในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีจากผลการสำรวจการกำกับดูแลกิจการในประเทศไทย
- ได้รับการจัดกลุ่มในกลุ่ม “ดีมาก” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนสองปีต่อเนื่องกัน ได้แก่ปี 2551 และ 2552 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ
- นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกเป็น “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่นที่สุด” ในประเทศไทย ในผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ ในเดือนธันวาคม 2551 โดยนิตยสาร “Asia Money”
- ได้รับการจัดอันดับในปี 2550 จากนิตยสาร “The Asset” ประเทศฮ่องกง ให้เป็นบริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทยด้านการกำกับดูแลกิจการ จากรายชื่อบริษัทที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีจำนวน 60 บริษัทในเอเชีย
- ได้รับรางวัล “Best Corporate Governance Report” และ “Best Performance” จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในงาน “SET Awards 2006”

การดำเนินการด้านหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ สรุปได้เป็น 5 หมวด ภายใต้หัวข้อดังต่อไปนี้

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นเพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีและได้มุ่งปฏิบัติในการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นและการส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิ ซึ่งนโยบายสำหรับการรักษาสหสิทธิของผู้ถือหุ้นอยู่ในส่วนของคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่องูถือหุ้นในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศ วิธีการปฏิบัติทางบัญชี การใช้สารสนเทศภายใน และในเรื่องที่เกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารจะต้องมีความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใดๆ ด้วยความสุจริตใจและเป็นธรรมต่องูถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อยและเพื่อผลประโยชน์โดยรวม โดยในส่วนโยบายและกระบวนการปกป้องสิทธิของกูถือหุ้นของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

1.1 พิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัท

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงเอกสารประกอบการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัท เป็นรายบุคคล รวมทั้งเพิ่มเติมข้อมูลอื่นๆ ของกรรมการบริษัท แต่ละท่านในรายงานประจำปีและเสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี เพื่อให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัท ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ประวัติของกรรมการเบื้องต้น ได้แก่ ชื่อ ตำแหน่ง อายุ ประวัติการศึกษา การฝึกอบรม อาชีพ การเป็นกรรมการในบริษัทอื่น ประสบการณ์อื่นๆ และข้อพิพาททางกฎหมาย (ถ้ามี)
- การดำรงตำแหน่งของกรรมการในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
- วิธีการสรรหา (กรณีพ้นจากตำแหน่งตามวาระการดำรงตำแหน่ง)
- ผลการปฏิบัติงานของกรรมการที่ผ่านมา เช่น การเข้าร่วมประชุมของกรรมการ

1.2 พิจารณานโยบายและคำตอบแทนของกรรมการบริษัท

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยคำตอบแทนของกรรมการบริษัท ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี โดยได้เปิดเผยแนวทาง/วิธีการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการบริษัท ในข้อ 5.5 ในรายงานนี้

1.3 พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีและได้ปรับปรุงให้ข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ มีความถูกต้องครบถ้วน และเพียงพอต่อการพิจารณาอนุมัติของผู้ถือหุ้น ซึ่งข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ชื่อสำนักงานสอบบัญชี
- ชื่อผู้สอบบัญชี
- คำตอบแทนของผู้สอบบัญชีสำหรับปีที่ขออนุมัติ โดยแยกต่างหากอย่างชัดเจนระหว่างคำสอบบัญชีกับค่าบริการอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี
- คำตอบแทนของผู้สอบบัญชีสำหรับปีที่ผ่านมา
- ความสัมพันธ์อื่นๆ กับบริษัทฯ
- จำนวนปีที่เป็นผู้สอบบัญชี (ในกรณีที่แต่งตั้งผู้สอบบัญชีคนเดิม)
- การประเมินผลงานในปีที่ผ่านมา
- เหตุผลในการเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชี (ในกรณีที่มีการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีคนใหม่)

1.4 พิจารณานโยบายจ่ายเงินปันผล

ปัจจุบันนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ ได้อนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เมื่อครั้งการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2547 และถ้ามีการเปลี่ยนแปลงในอนาคตบริษัทฯ จะนำเสนอให้มีการพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้น

1.5 พิจารณาแผนการซื้อหุ้นคืน

บริษัทฯ ได้ขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นสำหรับแผนการดำเนินการเรื่องการซื้อหุ้นคืน โดยผู้ถือหุ้นอนุมัติให้คณะกรรมการบริษัทฯ สามารถทำการซื้อหุ้นคืนได้ โดยให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับของ ตลท./กสท. และจัดให้มีข้อมูลที่ถูกต้องและครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจ

1.6 การประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ สำหรับการจัดประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมีการปฏิบัติดังต่อไปนี้

- สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2552 บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้เสนอวาระสำหรับการประชุม ซึ่งจะได้นำไปปฏิบัติต่อเนื่องสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 นอกจากนี้สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2553 บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ บริษัทฯ กำหนดนโยบายและช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และประกาศผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยผู้ถือหุ้นหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นสามารถนำเสนอวาระการประชุมล่วงหน้า และเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการ เพื่อพิจารณาบรรจุในวาระการประชุมผู้ถือหุ้น

■ บริษัทฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่มีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาของผู้ถือหุ้น ซึ่งถือเป็นนโยบายปกติของบริษัทฯ โดยหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่จะส่งถึงผู้ถือหุ้นสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีได้ระบุถึงจุดประสงค์ เหตุผล และความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ประกอบในแต่ละวาระการประชุม โดยบริษัทฯ จะไม่แก้ไขวาระการประชุมถ้าไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า

■ บริษัทฯ ได้เปิดเผยร่างหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนจัดส่งให้กับผู้ถือหุ้น และจะแจ้งวันประชุมผู้ถือหุ้นต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างน้อย 45 วันก่อนวันประชุมและทางบริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 21 วันก่อนวันประชุม

■ บริษัทฯ ได้ทำการเผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ผ่านทางหนังสือพิมพ์รายวันทั้งฉบับภาษาไทย และภาษาอังกฤษ เป็นเวลา 3 วันติดต่อกันและประมาณ 14 วันล่วงหน้า ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี

■ บริษัทฯ จัดให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสอย่างเต็มที่ในการมีส่วนร่วมในการประชุมผู้ถือหุ้นและสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถามในประเด็นสงสัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยผู้บริหารและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับประเด็นนั้นๆ จะเป็นผู้ตอบคำถาม

■ บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นที่ถูกต้อง ครบถ้วนและชัดเจนรวมถึงรายชื่อของกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ในรายงานยังได้บันทึกข้อมูล คำถาม/คำตอบในที่ประชุมผู้ถือหุ้น วิธีการลงคะแนนเสียง วิธีนับคะแนนเสียงและผลการลงคะแนนเสียง

■ บริษัทฯ มีนโยบายจัดประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณานุมัติกรณีที่มีเหตุการณ์สำคัญๆ ที่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยจัดเอกสารประกอบการพิจารณาที่ถูกต้องและเพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้ถือหุ้น เช่น ในปี 2547 กรณีซื้อเรือเดินทะเลจำนวน 15 ลำ การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำในปี 2550 และจำนวน 3 ลำในปี 2551 เป็นต้น ซึ่งบริษัทฯ ได้แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาให้แก่ผู้ถือหุ้นทั้งสามกรณี

■ บริษัทฯ มีการติดตามและสอบถามเงินปันผลจากผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ที่ยังไม่ได้รับและพยายามติดต่อกับผู้ถือหุ้นเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนได้รับเงินปันผลจากบริษัทฯ ทั้งนี้บริษัทฯ ยังได้แจ้งข้อมูลและให้คำแนะนำแก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ถึงวิธีการรับเงินปันผล

ในระหว่างปี 2552 บริษัทฯ มีการประชุมผู้ถือหุ้นทั้งหมด 1 ครั้ง เป็นการประชุมสามัญประจำปี เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552 ที่โรงแรม อมารี เอเทรียม โดยกรรมการทุกท่าน (ยกเว้นกรรมการหนึ่งท่าน: คุณกิริต ช่าง) เข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2552 ซึ่งรวมถึงกรรมการตรวจสอบทุกท่าน และกรรมการอิสระและผู้สอบบัญชีภายนอกได้เข้าร่วมในการประชุมสามัญประจำปี เพื่อตอบคำถามจากผู้ถือหุ้นในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลทางบัญชีหรือการปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชี โดยประธานในที่ประชุมได้อธิบายเกี่ยวกับวิธีการลงคะแนนเสียง และวิธีนับคะแนนเสียงเมื่อการประชุมเริ่มขึ้น และเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ เปิดโอกาสให้ซักถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ในแต่ละวาระการประชุม รวมทั้งได้บันทึกมติที่ประชุมและประเด็นต่างๆ ไว้ในรายงานการประชุมอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้นำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเปิดเผยรายงานการประชุมพร้อมทั้งวิดีโอบันทึกการประชุมดังกล่าวในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “**นักลงทุนสัมพันธ์**” ภายในระยะเวลา 14 วันหลังวันประชุม

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ มุ่งใจในการให้ความสำคัญถึงการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ทั้งในส่วนของกรเรียกประชุมผู้ถือหุ้น การจัดประชุมผู้ถือหุ้นและเพื่อเป็นการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นสำหรับเรื่องที่เป็นสาระสำคัญ โดยได้ปฏิบัติตามดังต่อไปนี้

■ กำหนดวัน เวลาและสถานที่ในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน

■ กำหนดให้หุ้น 1 หุ้น มีคะแนนเสียง 1 เสียง

■ อำนวยความสะดวกสำหรับการลงคะแนนเสียง ด้วยการจัดให้มีการมอบฉันทะโดยจัดแบบฟอร์มการมอบฉันทะ พร้อมทั้งอธิบายถึงขั้นตอนวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการมอบฉันทะและพยายามจัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นภายในระยะเวลาที่มากพอและเท่าที่บริษัทฯ สามารถกระทำได้ภายใต้ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง คือก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 14 วัน โดยผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีประธานกรรมการและ/หรือกรรมการอิสระ รับมอบฉันทะเพื่อเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงแทนในการประชุมแต่ละครั้ง โดยรายละเอียดต่างๆ ได้ระบุไว้ในหนังสือเชิญประชุมแต่ละครั้งอย่างครบถ้วน

- กำหนดให้มีการลงทะเบียนผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ก่อนเริ่มประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้มีเวลาในการลงทะเบียนที่เพียงพอ
- ได้จัดเตรียมบัตรลงคะแนนสำหรับการประชุมแต่ละวาระ
- ได้ใช้ระบบ Barcode ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมและเพื่อความถูกต้อง แม่นยำในการนับคะแนนเสียง
- เปิดโอกาสให้แก่ผู้ถือหุ้นในการเสนอวาระการประชุมเป็นการล่วงหน้า และเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการบริษัท ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นประจำปีในช่องทางสื่อสารต่างๆ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการเลือกตั้งกรรมการ โดยการลงคะแนนเสียงจะใช้บัตรลงคะแนนเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล
- ไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมใหม่ โดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง
- กรรมการได้รายงานการถือครองหลักทรัพย์ให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบเป็นประจำ
- กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลและรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงส่วนได้เสียของตนหรือของบุคคลใกล้ชิดที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทมีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตโดยมีวิธีการปฏิบัติดังนี้
 - ◆ กรรมการและผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ต้องส่งแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
 - ◆ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” กรรมการและผู้บริหารต้องปรับปรุงข้อมูลในแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” โดยทันทีหรือภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงรายการ
 - ◆ เลขาธิการบริษัทฯ ส่งสำเนาแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ให้กับประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ ภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานฉบับดังกล่าว
- คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางไม่ให้กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียเข้าร่วมในกระบวนการตัดสินใจโดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้งเมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
- ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ที่อาจจะนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์และได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้ ซึ่งได้อธิบายถึงลักษณะของความเกี่ยวข้องกัน ความสำคัญของการทำรายการ มูลค่าของรายการ และแนวโน้มการทำรายการในอนาคตและบริษัทฯ ไม่เคยมีกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- ปฏิบัติตามนโยบายอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการดูแลการใช้ข้อมูลภายในดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ “การดูแลเรื่องการให้ข้อมูลภายใน” ในรายงานประจำปีนี้และยังไม่มีกรณีการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ และ/หรือผู้บริหารบริษัทฯ

3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ ตระหนักและให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ ผู้ถือหุ้น พนักงานและผู้บริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ เจ้าหนี้การค้า คู่ค้า ลูกค้า ชุมชน/สังคม ภาครัฐและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักถึงแรงสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ในอันที่จะช่วยสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างกำไรให้กับบริษัทฯ และเป็นแรงสนับสนุนอย่างดียิ่งในการสร้างความสำเร็จในระยะยาวของบริษัทฯ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงแก้ไขเว็บไซต์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงหัวข้อ “กิจกรรมผู้มีส่วนได้เสีย” นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และรวมถึงการจัดให้มีช่องทางบนเว็บไซต์สำหรับผู้มีส่วนได้เสียสามารถใช้ติดต่อสื่อสารในการแสดงความคิดเห็นต่างๆ และสามารถติดต่อโดยตรงกับคณะกรรมการบริษัทฯ ตามความประสงค์ โดยไม่ต้องผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทฯ จะเก็บข้อมูลร้องเรียนเป็นความลับ ถ้าการร้องเรียนมีมูลความจริง คณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการเพื่อแก้ไขตามความเหมาะสม

ด้านผู้บริหาร: บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของผู้บริหารซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยค่าตอบแทนของผู้บริหารมีโครงสร้างที่เหมาะสมและเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม และค่าเฉลี่ยโดยทั่วไปของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ทำงานอย่างอิสระปราศจากการแทรกแซง ภายใต้บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบที่มอบหมายโดยคณะกรรมการบริษัทฯ

ด้านพนักงาน: บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกันในโอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคงและความก้าวหน้าทางอาชีพและหลักการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานและการจ้างงาน บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานในธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต และได้อธิบายถึงการดูแลด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของพนักงานที่ปฏิบัติตามระเบียบของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม” ในรายงานประจำปีนี้

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีนโยบายด้านผลตอบแทนสำหรับพนักงานที่สำนักงานของบริษัทฯ ทั้งในรูปของเงินเดือน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ เช่น การเสนอกองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามความสมัครใจ ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงานหน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ / โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงานและแผนงานในอนาคตของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ ESOP เนื่องจากบริษัทฯ เห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้นบริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯ ในรูปของเงินโบนัสประจำปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายในและส่งพนักงานไปอบรม สำหรับพนักงานที่สำนักงานและลูกเรือบนเรือ โดยบริษัทฯ จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ ยังอนุญาตให้พนักงานพิเศษและกำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกันและระหว่างพนักงานกับผู้บริหารบริษัทฯ

ด้านนายหน้า: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่านายหน้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญ ในฐานะผู้สนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปฏิบัติตามนายหน้าด้วยความเป็นธรรมตามเงื่อนไขการค้าที่ตกลงร่วมกันและคงรักษามาตรฐานการค้าโดยทั่วไปไว้ เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันในระยะยาว

ด้านเจ้าหนี้เงินกู้ยืม: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าเจ้าหนี้เงินกู้ยืมเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญของบริษัทฯ ในฐานะผู้สนับสนุนด้านการเงินแก่บริษัทฯ ที่ต้องลงทุนในสินทรัพย์ด้วยเงินลงทุนที่สูง บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินต่างๆ รวมทั้งปฏิบัติตามวัตถุประสงค์การกู้เงิน การชำระคืนหลักทรัพย์ค้ำประกันและข้อตกลงอื่นๆ ที่ตกลงร่วมกันระหว่างสองฝ่าย

ด้านลูกค้า: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความสำคัญของลูกค้าของบริษัทฯ และบริษัทฯ มั่นใจว่าเงื่อนไขทางการค้าต่างๆ เป็นไปด้วยความเป็นธรรมตามมาตรฐานการค้าโดยทั่วไป รวมทั้งการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการค้าอย่างเคร่งครัด

ด้านลูกค้า: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าลูกค้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงทำการปกป้องผลประโยชน์ของลูกค้า การตอบสนองความต้องการของลูกค้า รวมทั้งการให้บริการที่ได้มาตรฐานและการรักษาสารสนเทศที่เป็นความลับของลูกค้าโดยจะไม่เปิดเผยสารสนเทศดังกล่าวหากไม่มีการกำหนดจากกฎหมาย ข้อกำหนด หรือได้รับการยินยอมจากผู้เป็นเจ้าของสารสนเทศ รวมถึงประเด็นทางด้านการตลาด การกำหนดราคา รายละเอียดของการให้บริการ คุณภาพและความปลอดภัย เป็นต้น

ด้านคู่แข่ง: บริษัทฯ ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่ดี ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการกล่าวหาบริษัทที่เป็นคู่แข่งทางการค้าด้วยความไม่สุจริตและปราศจากข้อมูลความจริง รวมทั้งไม่เข้าถึงสารสนเทศที่เป็นความลับของคู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม

ด้านชุมชนและ/หรือสังคม: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม รวมถึงการสนับสนุนกิจกรรมของชุมชน และการเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่องู่ที่อยู่มากกว่าที่มีกำหนดไว้ในกฎหมายและพยายามเข้าไปมีส่วนร่วมทางสังคม โดยบริษัทฯ ได้รายงานส่วนนี้แยกไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม” ในรายงานประจำปีนี้

ด้านผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ: นอกเหนือจากที่ได้กล่าวไว้แล้วในส่วนของกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือซึ่งบริษัท ต้องปฏิบัติตามและได้อธิบายไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่า ภาครัฐบาลคือผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ ทำหน้าที่ควบคุมเพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปด้วยความยุติธรรมและมีความโปร่งใส บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้รวมการสอบทานการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่างๆ ให้เป็นหนึ่งในหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีผู้ตรวจสอบภายในที่มีคุณสมบัติเป็นหัวหน้าฝ่าย โดยผู้ตรวจสอบภายในได้จัดทำรายงานสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ประจำปี และรายงานผลโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ตามรายละเอียดที่กล่าวในหัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ” ในรายงานประจำปีนี้

ด้านสิ่งแวดล้อม: บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการดำเนินงานของธุรกิจเดินเรือถ้าขาดความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมแล้วอาจมีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำและ/หรือมลพิษทางอากาศ บริษัทฯ มุ่งมั่นต่อการปกป้องและรักษาสีงแวดล้อมและได้ให้ความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อม เทียบเท่ากับการพาณิชย์และการดำเนินธุรกิจบริษัทฯ และส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายนี้ ซึ่งได้รายงานส่วนนี้ภายใต้หัวข้อ “รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม” ในรายงานประจำปีนี้

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ มีการดูแลกระบวนการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ อย่างเข้มงวด ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มีใช่ข้อมูลทางการเงินและรายงานอื่นๆ โดยข้อมูลจะต้องเปิดเผยอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส โดยผ่านช่องทางที่ถูกต้องและผู้ให้ข้อมูลสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างเท่าเทียมกันและมีความน่าเชื่อถือ

4.1 รายงานของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยและสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยมีการนำเสนอรายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงินควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาตและงบการเงินที่ตรวจสอบแล้วในรายงานประจำปีนี้

4.2 คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 เพื่อทำหน้าที่ดูแลเรื่องการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง โดยการนำเสนอคำตอบแทนของกรรมการ ข้อเสนอแนะและความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับคำตอบแทนกรรมการจะนำเสนอเพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้รายละเอียดเกี่ยวกับคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน เช่น รายชื่อสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบและหลักเกณฑ์การกำหนดค่าตอบแทนได้เปิดเผยข้อมูลบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และเปิดเผยภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานประจำปีนี้

ในปี 2552 และปี 2551 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ เป็นจำนวนที่กำหนดเป็นรายปี ซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน					
		2552			2551		
		คณะกรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	รวม	คณะกรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	รวม
1 พลเรือเอก ดร.อำนาจ จันทนัมภูระ ****	ประธานกรรมการบริษัท	1.20		1.20	1.20	0.05	1.25
2 นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ	0.55		0.55	0.55		0.55
3 นายมูนีร มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
4 นายคูซรู คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
5 นายไชपाल มนัสขานี **	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
6 พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต ***	กรรมการอิสระ	0.55	0.40	0.95	0.55	0.40	0.95

(หน่วย : ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน					
		2552			2551		
		คณะกรรมการ บริษัท	คณะกรรมการ ตรวจสอบ	รวม	คณะกรรมการ บริษัท	คณะกรรมการ ตรวจสอบ	รวม
7 นายธีระ ภาณุพงศ์	กรรมการอิสระ	0.55		0.55	0.55		0.55
8 นายธีระ วิภูชนิน *****	กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	0.55	0.15	0.70
9 นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ *	กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	0.55	0.20	0.75
10 นางสาวนิติดา ซาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
11 นายกิริต ซาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
12 นายปีเตอร์ เพ็เตอร์เซน	กรรมการอิสระ	0.55		0.55	0.55		0.55
รวม		7.25	0.80	8.05	7.25	0.80	8.05

* รวมค่าตอบแทนจากการเป็นกรรมการตรวจสอบได้ด้วย

** ทำหน้าที่บริหารและทำงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานในบริษัทย่อยของบริษัทฯ

*** รวมค่าตอบแทนจากการเป็นประธานคณะกรรมการตรวจสอบได้ด้วย

**** สำหรับปี 2551 รวมค่าตอบแทนจากการเป็นกรรมการตรวจสอบโดยเป็นค่าตอบแทนตามสัดส่วนจากจำนวนเต็มปี เนื่องจากนายธีระ วิภูชนิน ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งคณะกรรมการตรวจสอบแทนพลเรือเอก ดร.อำนาจ จันทน์ภูษะ ซึ่งหมดวาระการเป็นกรรมการตรวจสอบในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2551 ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2551

สำหรับค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารประกอบด้วยเงินเดือน โบนัส (โบนัสที่จ่ายในระหว่างปีเป็นโบนัสที่อ้างอิงมาจากผลประกอบการของบริษัทฯ ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา) และอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน ซึ่งในระหว่างปี 2552 และปี 2551 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ได้จ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริหารและผู้บริหาร ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ/ผู้บริหาร	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน	
		2552	2551
1 นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ	24.29	20.52
2 นายมูนีร์ มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการ (การพาณิชย์)	19.67	16.67
3 นายคุซรู คาลี วาเดีย	กรรมการ (การเงิน)	17.92	15.16
4 นายไชपाल มั่นสุขานี	กรรมการ (ทำงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยของบริษัทฯ)	16.56	14.06
5 นายชีลาล โกปินาธาน	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)	9.94	8.42
6 นายโคคา เวณคาตารามานา สูดาการ์	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ)	8.84	7.46
7 นายโกดากการจัททิล มูราลี เมนนอน	ผู้อำนวยการ (ด้านเทคนิค)	8.47	7.18
8 นายนิลากันตัน วาสูเดวัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการความเสี่ยง)	8.35	7.06
9 นายสตีเฟน โคลา	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ)	6.15	5.22
10 นายกามาล กุมาร ดู	ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ)	7.22	6.10
11 นางสาวสมปรัตนา เทพนภาเพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัท	4.35	3.63
12 นายกิรัน กิสซารินาท ไวดี	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและ MIS)	5.56	4.62
13 นายยิγγง กังแอ	ผู้จัดการอาวุโส (การเงินและบัญชี)	3.19	2.77
รวม		140.51	118.87

การเทียบเคียงค่าตอบแทน ประธานคณะกรรมการบริษัท กรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการตรวจสอบ และผู้บริหารระหว่างบริษัท กับกลุ่มบริษัททั่วไปและกลุ่มธุรกิจบริการ มีดังรายละเอียดข้างล่างนี้

(หน่วย: พันบาท ต่อคน ต่อปี)

รายการ	*ฟီออแอล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด					
	2552	2551	บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด		
			ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
ประธานคณะกรรมการบริษัท	1,200.00	1,200.00	830.65	15.00	3,360.00	751.68	15.00	5,400.00
กรรมการบริษัท ที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	258.43	12.00	960.00	320.73	12.00	3,000.00
กรรมการบริษัท ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	305.22	12.00	960.00	371.36	12.00	3,000.00
ผู้บริหารบริษัท	10,808.46	9,143.85	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบ***	400.00	400.00	361.73	10.00	1,320.00	316.27	10.00	2,400.00
กรรมการตรวจสอบ***	200.00	200.00	252.89	8.00	1,080.00	224.39	8.00	1,200.00

(หน่วย : พันบาท ต่อคน ต่อปี)

รายการ	*ฟီออแอล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด					
	2552	2551	บริษัทจดทะเบียนที่มีระดับรายได้ต่อบุคคลตั้งแต่ 5,001 ถึง 10,000 ล้านบาท			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด		
			ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
ประธานคณะกรรมการบริษัท	1,200.00	1,200.00	568.33	120.00	1,900.40	751.68	15.00	5,400.00
กรรมการบริษัท ที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	289.74	96.00	600.00	320.73	12.00	3,000.00
กรรมการบริษัท ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	320.75	96.00	735.00	371.36	12.00	3,000.00
ผู้บริหารบริษัท	10,808.46	9,143.85	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบ***	400.00	400.00	272.86	20.00	650.40	316.27	10.00	2,400.00
กรรมการตรวจสอบ***	200.00	200.00	195.61	20.00	480.00	224.39	8.00	1,200.00

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัท จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2551 ซึ่งจัดทำโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกรรมการตรวจสอบ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

4.3 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

คณะกรรมการบริษัท ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ทั้งรายงานข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัท โดยได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ดังกล่าว เพื่อให้ผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบ โดยผ่านช่องทางการเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ ของตลาดหลักทรัพย์ เว็บไซต์ของบริษัท จดหมายแจ้งข่าวและจากการติดต่อกับกรรมการผู้จัดการ ซึ่งบริษัท ให้ความสำคัญต่อผู้ลงทุน ดังนั้นผู้บริหารระดับสูงจะเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนที่เกี่ยวกับการบริการนักลงทุนด้วย บริษัท ได้กำหนดบุคคล เพื่อให้บริการข้อมูลข่าวสารสำหรับผู้ลงทุน ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ และประชาชนทั่วไป ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

คุณคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ (นายคาลิต ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัท ได้รับการคัดเลือกเป็น “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่นที่สุด” ในประเทศไทยในผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ ในเดือนธันวาคม 2551 จากนิตยสาร “Asia Money”)

โทรศัพท์ 66 2696 8801 อีเมลล์ kh@preciousshipping.com

คุณคุณฐ คาลี วาเดย์

กรรมการบริหาร

โทรศัพท์ 66 2696 8836 อีเมลล์ kw@preciousshipping.com

คุณณิชา หวังศุภผล

เจ้าหน้าที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์

โทรศัพท์ 66 2696 8820 อีเมลล์ corp@preciousshipping.com

คุณสมปารัตนา เทพนาเพลิน

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ

โทรศัพท์ 66 2696 8856 อีเมลล์ som@preciousshipping.com

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ต่างๆ มากมาย โดยมีกรรมการผู้จัดการได้เข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งรายละเอียดของกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในช่วงสามปีที่ผ่านมา มีดังนี้

ปี/จำนวนครั้ง	พบปะกับ นักวิเคราะห์	พบปะกับ นักลงทุน	การนำเสนอ [Presentation]	การให้สัมภาษณ์แก่ หนังสือพิมพ์และทีวี	รวม
2552	44	33	21	4	102
2551	62	33	14	3	112
2550	76	39	14	1	130

5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

5.1 โครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ

จำนวนของกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ มีสัดส่วนที่สัมพันธ์และเหมาะสมกับขนาดของกิจการและความซับซ้อนทางธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งในปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 12 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการบริหาร 3 ท่าน กรรมการ 1 ท่าน ซึ่งทำหน้าที่บริหารและได้ปฏิบัติงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานประจำในบริษัทย่อยของบริษัทฯ กรรมการที่ไม่ได้เป็นกรรมการบริหาร 2 ท่าน และกรรมการอิสระ 6 ท่าน (เท่ากับกึ่งหนึ่งของกรรมการบริษัทฯ ทั้งคณะ) และมีคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทั้งหมด

คำจำกัดความ

กรรมการบริหาร (Executive Director)

คือ กรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเต็มเวลาของบริษัทฯ และได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็นประจำจากบริษัทฯ ในรูปของเงินเดือนหรือผลตอบแทนอื่นๆ ที่เทียบเท่า

กรรมการอิสระ (Independent Director)

คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากฝ่ายบริหารจัดการ ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้องและไม่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการในบริษัทฯ และหรือบริษัทย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้กำหนดคุณสมบัติของกรรมการอิสระ ตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

คุณสมบัติของกรรมการอิสระของบริษัทฯ

ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 1 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ให้นับรวมหุ้นที่ถือโดยผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย

เป็นกรรมการที่ไม่มีส่วนร่วมในการบริหารงานบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ

เป็นกรรมการที่ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ ตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้ส่วนเสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งในการบริหารด้านการเงินและการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ

เป็นกรรมการที่ไม่ใช่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหาร ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ

เป็นกรรมการที่ไม่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเป็นตัวแทนเพื่อรักษาผลประโยชน์ของกรรมการบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ

สามารถปฏิบัติหน้าที่แสดงความเห็นหรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท โดยไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว

ค่านิยมของผู้ที่เกี่ยวข้อง

ผู้ที่เกี่ยวข้อง ความหมายจะรวมถึงผู้ที่มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ในระดับที่ทำให้กรรมการอิสระไม่สามารถทำหน้าที่ได้อย่างอิสระหรือคล่องตัว เช่น คู่ค้า ลูกค้า เจ้าหนี้ ลูกหนี้ หรือผู้ที่มีความเกี่ยวข้องทางธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญ เป็นต้น

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการอิสระ

สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเป็นประจำทุกครั้งที่ตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุมเพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครองและเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี

มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมทั้งจะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ ตลอดจนอุทิศเวลาและทุ่มเทความสนใจที่จำเป็นให้กับบริษัทฯ

จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน

จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรณีที่ถูกร้องขอ

กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะค้นหาผู้ที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ามารับตำแหน่งกรรมการอิสระแทน อีกทั้งเมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของกรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งนำมาพิจารณา ดังนั้น ณ ปัจจุบันจึงยังไม่มีกำหนดเพดานสูงสุดของวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระ นอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

คณะกรรมการอื่นๆ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยรายละเอียดของสมาชิกของคณะกรรมการตรวจสอบ ตลอดจนหน้าที่และความรับผิดชอบได้กล่าวไว้ ภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” และ “รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ” ในรายงานประจำปี

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาตอบแทนและคณะกรรมการสรรหา ต่อมาเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2552 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการท่านเดิมเป็นคณะกรรมการพิจารณาตอบแทนและคณะกรรมการสรรหา ทั้งนี้รายละเอียดของคณะกรรมการทั้งสองชุด เช่น รายชื่อ จำนวนสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานประจำปี

การรวมหรือแยกตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร อีกทั้งประธานกรรมการไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการและไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับกรรมการผู้จัดการ ทั้งนี้เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ ระหว่างการกำหนดนโยบายและการบริหารนโยบายที่กำหนดไว้

เลขาธิการบริษัทฯ

สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขาธิการบริษัทฯ ซึ่งได้แก่ นางสาวสมปราวณา เทพนาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อรับผิดชอบในการดูแลและให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติ และการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดการประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูล

5.2 บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนสำคัญในการกำหนดทิศทาง การดำเนินงานของบริษัทฯ ไปสู่เป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดภารกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าขององค์กร แผนกลยุทธ์ การดำเนินธุรกิจ การกำหนดอำนาจหน้าที่ การบริหารที่มีประสิทธิภาพและการจัดการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมถึงการกำกับดูแลกิจการขององค์กรเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ และให้เป็นไปตามนโยบายของบริษัทฯ และให้สอดคล้องกับกฎหมายต่างๆ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ และมีคุณสมบัติที่จะปฏิบัติงานได้ตามหน้าที่และความรับผิดชอบ โดยยึดถือมาตรฐานสูงสุดของหลักจรรยาบรรณทางธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัท เป็นผู้พิจารณากำหนดบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดต่างๆ อย่างชัดเจน ดังรายละเอียดในหัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานประจำปีนี้

นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ

บริษัท ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจให้มีการเจริญเติบโตและเพิ่มมูลค่าให้แก่ผู้ถือหุ้นในระยะยาว คณะกรรมการบริษัท จึงได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการขึ้น โดยคณะกรรมการบริษัท มีความมุ่งมั่นและเสริมสร้างการกำกับดูแลกิจการ โดยรวมถึงการกำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัท การให้ความสำคัญต่อความเพียงพอของระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน การกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้นภายใต้กรอบข้อกำหนดของกฎหมายด้วยความโปร่งใส และจริยธรรมทางธุรกิจที่ดีและได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการขึ้นอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรและประกาศให้พนักงานในทุกระดับชั้นได้รับทราบ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายของบริษัท ได้มีความตระหนัก และให้ความสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งได้เปิดเผยนโยบายดังกล่าว ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัท

คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ครอบคลุมหลักสำคัญ 5 ส่วนดังต่อไปนี้

1. สิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย
2. โครงสร้าง บทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบและความเป็นอิสระของคณะกรรมการบริษัท
3. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส
4. การควบคุมและการบริหารความเสี่ยง
5. จริยธรรมธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัท ยังกำหนดให้มีการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ทั้งนี้ เพื่อให้คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงให้มีความทันสมัยและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

จริยธรรมธุรกิจ

บริษัท ได้ออกประกาศข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับจรรยาบรรณของกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน เพื่อยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ให้ประสบผลสำเร็จตามภารกิจของบริษัทฯ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ สุจริตและเที่ยงธรรม และบริษัทฯ ได้เปิดเผยรายละเอียดนี้ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

เพื่อเป็นการป้องกันรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ จึงได้ดูแลอย่างรอบคอบ เมื่อเกิดรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดนโยบายและขั้นตอนการอนุมัติรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ไว้อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนี้

รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัท ทราบเป็นอย่างดีถึงรายการที่อาจนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องกัน และได้พิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบคอบทุกครั้ง รวมทั้งมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ อีกทั้งการปฏิบัติตามนโยบาย/แนวทางของบริษัทฯ โดยราคาและเงื่อนไขเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) เป็นไปโดยปกติมาตรฐานทางการค้าทั่วไปและได้เปิดเผยรายละเอียดมูลค่ารายการคู่สัญญา เหตุผล/ความจำเป็นไว้ในรายงานประจำปีและแบบ 56-1 อย่างครบถ้วนแล้ว

อีกทั้งคณะกรรมการตรวจสอบ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีการวางแผนงานตรวจสอบเรื่องการทำการรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยจัดให้มีการบรรจุเรื่องดังกล่าวไว้ในแผนการตรวจสอบภายในเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2552 ผู้ตรวจสอบภายในได้ตรวจสอบรายการดังกล่าวและได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบ เมื่อการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2553 ในเดือนมกราคม 2553 พบว่าบริษัทฯ มีนโยบายการอนุมัติรายการเพื่อป้องกันการทำการรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยรายการที่บริษัทฯ มีอยู่ในปัจจุบันเป็นรายการที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าการแข่งขันโดยทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ รวมทั้งได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวในรายงานประจำปีอย่างเพียงพอแล้ว

นอกจากนี้ ฝ่ายตรวจสอบภายในยังได้สอบทานการปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และ หนังสือเวียนเลขที่ กต.จ. (ว)38/2551 เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งรายการที่เกี่ยวข้องกัน ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีและรายงานผลการสอบทานต่อคณะกรรมการบริษัท แล้ว ซึ่งคณะกรรมการบริษัท เห็นว่า รายการเกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ เป็นรายการที่เหมาะสม และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

ระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญต่อระบบควบคุมภายในระดับปฏิบัติงานเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้กำหนดอำนาจหน้าที่ ในการดำเนินงานของผู้ปฏิบัติงาน ผู้บริหาร ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจน มีการควบคุมดูแลการใช้ทรัพย์สินของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ และมีการแบ่งแยกหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ผู้ติดตามควบคุม และประเมินผลออกจากกัน เพื่อรักษาไว้ซึ่งการถ่วงดุลและตรวจสอบระหว่างกันอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ยังมีระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงินและบัญชี โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจน และเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ

บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แนวทางที่กำหนดและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่า บริษัทฯ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในมีการตรวจสอบการปฏิบัติงานแต่ละแผนกและรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร

สำหรับการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงินและบัญชี บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจนและเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1. เพื่อความมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการปฏิบัติงาน รวมทั้งการใช้ทรัพยากรเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ
2. เพื่อความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลาของรายงานทางการเงิน
3. เพื่อให้การปฏิบัติงานของบริษัทฯ เป็นไปตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงและมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการบริหารความเสี่ยงขององค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ให้ดำเนินไปอย่างรัดกุมมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลและบรรลุวัตถุประสงค์ ทางคณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดและเปิดเผยนโยบายบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และในหัวข้อ “การควบคุมภายใน” ในรายงานประจำปีนี้

5.3 การประชุมคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมโดยปกติเป็นประจำทุกไตรมาส (ยกเว้นในไตรมาสแรกที่อาจจะมีการประชุมคณะกรรมการ 2 ครั้ง) และมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น โดยมีการกำหนดวาระการประชุมอย่างชัดเจน ล่วงหน้า และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ โดยเลขานุการบริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารประกอบการพิจารณาในแต่ละวาระก่อนการประชุมล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม

โดยปกติการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะมีขึ้นภายหลังจากการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ 7 ถึง 10 วัน ทั้งนี้เพื่อให้รายงานการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบได้ถูกเสนอเข้าไปในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาและรับทราบ อย่างไรก็ตามในกรณีที่กรรมการท่านใดมีข้อสงสัยหรือคำถาม กรรมการท่านนั้นสามารถสอบถามข้อสงสัยหรือคำถามดังกล่าวได้โดยตรงกับผู้บริหารบริษัทฯ ได้ตลอดเวลา

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกครั้ง ได้มีการจัดบันทึกการประชุมและจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร มีการตรวจสอบ และรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้จัดเก็บรายงานการประชุมพร้อมให้คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

ปกติการประชุมแต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2-3 ชั่วโมง โดยในปี 2552 ที่ผ่านมากomiteeกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2551: 4 ครั้ง) และไม่มีการประชุมตามวาระพิเศษ (ปี 2551: ไม่มีการประชุมตามวาระพิเศษ) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

ชื่อกรรมการ	การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)	
	ปี 2552 การประชุมวาระปกติ	ปี 2551 การประชุมวาระปกติ
1 พลเรือเอก ดร.อำนาจ จันทนัญญะ	4/4	4/4
2 นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	4/4	4/4
3 นายมูเนียร์ มอยนุดดิน ฮาซิม	4/4	4/4
4 นายคุซรู คาลี วาเดีย	4/4	4/4
5 นายไจपाल มนัสขานี	4/4	4/4
6 พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต	4/4	4/4
7 นายชีระ ภาณุพงศ์	4/4	4/4
8 นายธีระ วิภูชนิน	4/4	4/4
9 นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	3/4	4/4
10 นางสาวนิชิตา ซาห์	4/4	4/4
11 นายกิริต ซาห์	4/4	4/4
12 นายปีเตอร์ เฟ็ดเดอร์เซน	4/4	4/4

คณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารสามารถจัดให้มีการประชุมระหว่างกัน เพื่อที่จะพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานและผลการดำเนินงานของกรรมการที่เป็นผู้บริหารได้

5.4 การประเมินคณะกรรมการบริษัท

การประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2552 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท” (Board Self Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของกรรมการ
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
- ความพร้อมของกรรมการ
- การกำหนดกลยุทธ์และการวางแผนธุรกิจ
- การจัดการความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
- การดูแลไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- การติดตามดูแลรายงานทางการเงินและการดำเนินงาน
- การประชุมคณะกรรมการบริษัท
- การทำหน้าที่ของกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ
- การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร
- การสรรหา
- การพิจารณาค่าตอบแทน
- การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีเลิศและคณะกรรมการบริษัท จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท โดยบริษัท มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท เป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินคณะกรรมการบริษัท ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2553

5.5 คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

คำตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัท กำหนดและคำตอบแทนของกรรมการบริหารและกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทจะถูกละเว้นโดยพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท โดยพิจารณาจาก

คำตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานทางการเงินและผลประกอบการของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานของแต่ละคนที่ผ่านมา

ตั้งแต่ปี 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการพิจารณาคำตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้

รูปแบบคำตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารประกอบด้วย เงินเดือน โบนัสและอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน และคำตอบแทนกรรมการกำหนดเป็นเบี้ยประชุมรายปี ซึ่งได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น โดยการจ่ายคำตอบแทนต่างๆ ของกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส”

5.6 การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเพิ่มคุณค่าของกรรมการ โดยจัดให้มีการเข้าร่วมกิจกรรมหลักสูตรและเข้าร่วมสัมมนาต่างๆ เพื่อเป็นการเพิ่มพูนองค์ความรู้และทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง โดยกรรมการบริษัทฯ ทุกท่าน ได้มีการเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่สำคัญและเป็นประโยชน์ต่อองค์กร เช่น หลักสูตร Director Certification Program (DCP), หรืออย่างน้อยต้องเข้าร่วมอบรมในหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

ในกรณีที่บุคคลใดได้รับการแต่งตั้งเข้ามาเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ โดยการอนุมัติจากผู้ถือหุ้น เลขานุการบริษัทฯ จะดำเนินการรายงานและจัดเตรียมเอกสารสำหรับกรรมการใหม่ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น



การดูแลเรื่องการใช้อข้อมูลภายใน

บริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) มีนโยบายเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องและเพียงพอ ทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญหรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจด้วยความโปร่งใสและทันต่อเวลาให้กับผู้ถือหุ้น นักลงทุน และบุคคลทั่วไป

ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลที่ทันต่อเวลาและด้วยความโปร่งใส ซึ่งการดูแลการใช้อข้อมูลภายในของบริษัทฯ ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานระดับอาวุโส ซึ่งมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลและป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลที่เป็นความลับ และข้อมูลที่เป็นประโยชน์ของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด รวมถึงข้อมูลที่ยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ หรือข้อมูลที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ หรือราคาหุ้นของบริษัทฯ อีกทั้งการห้ามใช้อข้อมูลของบริษัทฯ ที่ได้มาจากการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานในการหาประโยชน์ส่วนตน หรือในเรื่องการทำธุรกิจที่แข่งขันกับบริษัทฯ หรือธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดเป็นนโยบายและแนวทางปฏิบัติไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีของบริษัทฯ ซึ่งได้เผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ การกำกับดูแลกิจการ

ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร (และรวมถึงคู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ) รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งกรรมการ และผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามทั้งหมดในระหว่างปีที่ผ่านมา นอกจากนี้บริษัทฯ ได้กำหนดให้กรรมการบริหารซึ่งเป็นพนักงานประจำของบริษัทฯ (หรือ บริษัทย่อย) และผู้บริหารระดับสูง ไม่สามารถซื้อขาย/โอนหุ้นของบริษัทฯ ในช่วง 3 สัปดาห์ก่อนการเปิดเผยงบการเงินสำหรับปีที่ตรวจสอบแล้วต่อสาธารณะ และ 2 วันหลังเปิดเผยงบดังกล่าวแล้ว (และ 2 สัปดาห์ก่อนการเปิดเผยงบการเงินรายไตรมาสที่สอบทานแล้วต่อสาธารณะ) และอย่างน้อย 3 วันก่อนการเปิดเผยรายการสำคัญต่อสาธารณะ และฝ่ายบริหารได้ถูกขอให้ความร่วมมือปฏิบัติตามนโยบายนี้อย่างเคร่งครัด โดยระหว่างปีที่ผ่านมาฝ่ายบริหารได้ปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว



การควบคุมภายใน

บริษัท พีรียีส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ตระหนักถึงความสำคัญของการควบคุมภายในในระดับปฏิบัติการ เพื่อให้มีความมั่นใจว่า มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ เพียงพอกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของงานหรือกิจกรรมของหน่วยงานนั้นๆ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ติดตามการปฏิบัติตามการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ เพื่อปรับปรุงให้มาตรการควบคุมต่างๆ มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ สิ่งแวดล้อมและความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไป บริษัทฯ จึงมีการจัดการระบบการควบคุมภายในให้เทียบเคียงกับมาตรฐานสากลหรือ COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. สภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมในการทำงานจึงกำหนดให้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี และคู่มือจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ ขึ้นอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีการกำหนดโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับเป้าหมาย และลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งมีการกำหนดหน้าที่ ความรับผิดชอบ และสายการบังคับบัญชาของหน่วยงานต่างๆ ในบริษัทฯ อย่างชัดเจนเหมาะสมเนื่องจาก บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการดำเนินงานภายใต้สภาพแวดล้อมการควบคุมที่ดีนั้นจะส่งผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

บริษัทฯ ตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญของการประเมินความเสี่ยงว่าเป็นเครื่องมือที่บ่งบอกล่วงหน้าถึงสัญญาณอันตรายที่อาจสร้างความเสียหายให้แก่บริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงกำหนดให้มีการประเมินความเสี่ยงทุกปี โดยแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ 1) ความเสี่ยงในระดับองค์กรซึ่งกำกับดูแลโดยผู้บริหารระดับสูง โดยได้เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ และ 2) ความเสี่ยงในระดับกิจกรรมซึ่งเป็นความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างฝ่ายตรวจสอบภายใน และผู้ปฏิบัติงานทุกฝ่าย ความเสี่ยงในระดับกิจกรรมนั้นจะเป็นการประเมินร่วมกันระหว่างฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีความเป็นอิสระกับผู้ปฏิบัติงานในแต่ละกิจกรรมที่มีความชำนาญการและเข้าใจเป็นอย่างดีถึงกระบวนการทำงาน ทั้งนี้เพื่อให้ผลการประเมินความเสี่ยงในกิจกรรมต่างๆ ได้สะท้อนถึงความเสี่ยงที่แท้จริงที่อาจกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ และนำเสนอผลการประเมินนี้ต่อผู้บริหารระดับสูงและคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาและเพื่อให้บริษัทฯ สามารถกำหนดกลไกการควบคุมได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม

3. กิจกรรมการควบคุม (Control Activities)

การประเมินความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นจะดำเนินการควบคู่พร้อมกับการประเมินกลไกการควบคุมเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการจัดวางระบบการควบคุมที่ครบถ้วน เพียงพอ และเหมาะสมสอดคล้องกับความเสี่ยงต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดและกระจายความเสี่ยงต่างๆ ให้ส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ น้อยที่สุด รวมทั้งเพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในด้านการควบคุมด้านการบริหาร กรรมการผู้จัดการใหญ่ได้กระจายอำนาจและมอบอำนาจให้ผู้บริหารตามหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ อย่างชัดเจน ทำให้เกิดความคล่องตัวและชัดเจนในการปฏิบัติงาน ที่สามารถตรวจสอบกันได้ โดยบริษัทฯ ได้แบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบให้ 4 หน่วยงานหลักเพื่อตรวจสอบ ควบคุม และกำกับดูแลให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด ได้แก่ แผนกเลขานุการบริษัทและปฏิบัติการตามระบบ แผนกตรวจสอบภายใน แผนกบัญชีและการเงิน และแผนกตรวจสอบและบริหารความปลอดภัยเรือ

4. สารสนเทศและการสื่อสาร (Information & Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลาของข้อมูลสารสนเทศต่างๆ รวมถึงการพัฒนาสารสนเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงระบบข้อมูลด้านการเงิน ด้านการปฏิบัติงาน และด้านการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่างๆ ทั้งนี้เพื่อให้การตัดสินใจเรื่องต่างๆ เป็นไปอย่างถูกต้อง แม่นยำ และรวดเร็ว โดยจัดให้มีช่องทางการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกบริษัทฯ อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ สำหรับการติดต่อสื่อสารภายในบริษัทฯ จะผ่านระบบ Intranet พนักงานในทุกระดับชั้น รวมทั้งผู้บริหาร

ระดับสูงสามารถติดต่อสื่อสารถึงกันได้อย่างสะดวก รวดเร็ว เพื่อให้การประสานการทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ สำหรับการติดต่อกับบุคคลภายนอก บริษัทฯ มีช่องทางการติดต่อสื่อสารผ่านช่องทางการเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ ของตลาดหลักทรัพย์ เว็บไซต์ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ก็พร้อมที่จะตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ จากนักลงทุนรวมทั้งผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ

5. การติดตามและประเมินผล (Monitoring & Evaluation)

บริษัทฯ กำหนดมาตรการในการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงาน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ระดับการประเมิน	ผู้ติดตามและประเมินผล	ความถี่ของการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน (ต่อปี)
พนักงาน หัวหน้าแผนก ผู้บริหารระดับสูง	หัวหน้าแผนก ผู้บริหารระดับสูง คณะกรรมการบริษัทฯ	อย่างน้อย 1 ครั้ง อย่างน้อย 1 ครั้ง อย่างน้อย 4 ครั้ง

ผลจากการติดตามและการประเมินที่ได้จะถูกนำไปกำหนดเป็นแผนเชิงกลยุทธ์เพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นหน่วยงานในการติดตามและประเมินผลการควบคุมภายใน เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้งนี้ผลการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในประจำปี 2552 ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ” ในรายงานประจำปีนี้

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2553 วันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2553 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบเข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นชอบตามที่คณะกรรมการตรวจสอบสรุปความเห็นในเรื่องความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน กล่าวคือบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการควบคุมภายในที่เพียงพอ เหมาะสม และมีการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ การตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2552 โดยผู้สอบบัญชีภายนอกจากบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด ก็ได้ระบุข้อบกพร่องของระบบการควบคุมภายในที่มีสาระสำคัญซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบที่ร้ายแรง หรือก่อให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแต่ประการใด



รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมีคุณธรรม ควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ตระหนักดีว่า การที่บริษัทฯ มีเรือเดินทะเลเดินเรืออยู่ทั่วโลก และเรือได้ถือธงสัญชาติไทยนั้น ซึ่งเป็นเสมือนตัวแทนของประเทศ จึงเป็นหน้าที่ของบริษัทฯ ที่จะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับต่างๆ อย่างเคร่งครัด

บริษัทฯ กำหนดให้ความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นเรื่องที่สำคัญ ซึ่งบริษัทฯ ได้บัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในพันธกิจ และภารกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดสรรงบประมาณไว้ร้อยละ 0.50 ของกำไรสุทธิประจำปีให้กับการทำกิจกรรมทางสังคม ซึ่งงบประมาณดังกล่าว ถูกสะสมและมีจำนวนขั้นต่ำ 1.75 ล้านบาท และไม่เกิน 25 ล้านบาทต่อปี สำหรับการเบิกใช้งบประมาณดังกล่าวจะพิจารณาโดยผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอรายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบภายในช่วงเวลาที่กำหนดไว้ หรืออย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

พันธกิจและภารกิจที่สำคัญของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

พันธกิจของบริษัทฯ

- เป็นบริษัทเรือที่ได้รับความนิยมไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการที่ดีที่สุด และเป็นทางออกสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งแรกของประเทศไทย

ภารกิจที่สำคัญ

- บริษัทฯ จะดำเนินธุรกิจทั้งหมดโดยยึดหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งส่วนหนึ่งในการกำกับดูแลกิจการนั้นบริษัทฯ มีคู่มือการกำกับดูแลกิจการ และบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด
- บริษัทฯ จะให้บริการลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ และให้บริการอย่างมืออาชีพ
- บริษัทฯ จะปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุดในการจัดการเรือของบริษัทฯ เพื่อไม่ให้มีหรือให้มีน้อยที่สุดในเรื่องการบาดเจ็บ การเสียชีวิตของลูกค้าเรือ รวมทั้งการทำลายสิ่งแวดล้อม
- บริษัทฯ จะพยายามสร้าง รักษาไว้ และเพิ่มพูนมูลค่าของกิจการในระยะยาวเพื่อผู้ถือหุ้น
- บริษัทฯ จะดำเนินงานด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ และเชื่อถือได้เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย
- บริษัทฯ จะจัดให้มีสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนและให้รางวัลในการทำงานสำหรับพนักงานทุกคนเพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานมีการพัฒนาความสามารถและการเติบโตในองค์กร
- กิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ เกี่ยวข้องกับส่วนต่างๆ ได้แก่ 1. ลูกค้าของบริษัทฯ 2. การปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง 3. ความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของพนักงาน 4. การป้องกันและพิทักษ์สิ่งแวดล้อม และ 5. ชุมชนและสังคม

บริษัทฯ เชื่อว่าความสำเร็จจากการทำกิจกรรมทางสังคมในทุกส่วนจะเป็นพื้นฐานที่ยั่งยืนที่จะช่วยให้บรรลุพันธกิจของบริษัทฯ

1. ลูกค้า: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการประสบความสำเร็จของอุตสาหกรรมเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้า จากแหล่งผู้ผลิตส่งต่อไปยังแหล่งผู้บริโภคนั้นขึ้นอยู่กับ การเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ บริษัทฯ ตระหนักถึงการตอบสนองของลูกค้าอย่างละเอียดโดยทันทีภายใต้การปฏิบัติงานตามข้อตกลงในสัญญาตลอด 24 ชั่วโมง และไม่มีวันหยุดในการทำงานบนเรือ ในการดำเนินธุรกิจตามสัญญาเมื่อลูกค้าประสบเหตุการณ์หรือปัญหาใดๆ ก็ตาม บริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น ถึงแม้ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม ทางบริษัทฯ ยินดีที่จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของเรานั้นได้รับการตอบรับอย่างดี ดังตัวอย่างที่ได้รับการแจ้งกลับมาทางลูกค้า เช่น

“บอกกล่าวอีกครั้งหนึ่งถึงความรู้สึกดีและเป็นเกียรติอย่างยิ่งที่ได้ร่วมงานกับบริษัทที่ดีเช่นบริษัทของท่าน”

“ขอขอบคุณเจ้าเรือและความช่วยเหลือต่างๆ ที่สร้างความประทับใจในการแก้ปัญหาเหล่านี้เป็นอย่างดีเช่นผู้เชี่ยวชาญพึงกระทำ”

“เราขอขอบคุณท่าน พนักงานและลูกเรือสำหรับการทำงานที่เยี่ยมตลอดช่วงระยะเวลาสามปีที่ผ่านมา สำหรับ การให้บริการเดินเรือที่ดีต่อเรา ความร่วมมือในการให้บริการที่ดีที่สุดเพื่อความพึงพอใจที่ดีที่สุดของลูกค้า” เป็นต้น

การจัดการฐานข้อมูลคอมพิวเตอร์ใหม่: เช่นเดียวกับการรายงานเมื่อปีก่อน บริษัทฯ ปรับปรุงโปรแกรมคอมพิวเตอร์ใหม่ ซึ่งครอบคลุมทุกการปฏิบัติงานในสำนักงานใหญ่และเชื่อมต่อกับกองเรือของบริษัทฯ โปรแกรมคอมพิวเตอร์นี้ให้ข้อมูลแบบทันทีเกี่ยวกับการปฏิบัติงานบนเรือ รวมถึงแสดงต้นทุนที่เกิดขึ้นและข้อมูลอื่นๆ ในทันที และช่วยให้สำนักงานใหญ่สามารถติดต่อกับกัปตันเรือทุกคนบนเรือทุกลำได้อย่างใกล้ชิด ทำให้การตัดสินใจเมื่อเกิดเหตุการณ์มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ดังกล่าว ยังช่วยให้บริษัทฯ สามารถให้บริการลูกค้าได้ดียิ่งขึ้น และสนับสนุนให้การทำงานระหว่างพนักงานในสำนักงานใหญ่กับกองเรือมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นด้วย

2. การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ: ดังที่ได้กล่าวไว้ในตอนต้น กองเรือของบริษัทฯ ส่วนใหญ่ถือธงสัญชาติไทย บริษัทฯ จึงพยายามเพื่อปกป้องและรักษาไว้ซึ่งชื่อเสียงของประเทศไทย บริษัทฯ มีความพยายามที่จะรักษาความน่าเชื่อถือของประเทศไทย โดยเรือทุกลำของบริษัทฯ มีมาตรการความปลอดภัยตามข้อบังคับระเบียบปฏิบัติที่ได้รับการยอมรับโดยทั่วไป ดังเช่นหนึ่งในอนุสัญญาที่ต้องปฏิบัติ คือ ISM Code ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ประมวลกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) การเรียนรู้จากประสบการณ์เหตุการณ์ทางทะเลตลอดหลายปีที่ผ่านมา ได้นำมาซึ่งประมวลกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ International Safety Management Code หรือ ISM Code และได้ถูกเผยแพร่โดยองค์การเดินเรือระหว่างประเทศ ในการส่งเสริมการรักษาความปลอดภัย สำหรับการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษต่างๆ ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2541 ISM Code ได้กลายเป็นข้อบังคับสำหรับเรือขนส่งผู้โดยสารรวมถึงเรือเร็วสำหรับขนส่งผู้โดยสาร เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกทุกสารเคมี เรือ

งาน “วิ่งวันเดินเรือทะเล” ครั้งที่ 6



บริษัท พีรียัส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ได้ร่วมรำลึกถึงวันเดินเรือทะเลสากล โดยการจัดงาน

“วิ่งวันเดินเรือทะเล” ครั้งที่ 6 ขึ้นที่สวนลุมพินีเมื่อวันศุกร์ที่ 9 มกราคม 2552

ในทุกๆ ปีองค์การเดินเรือทะเลสากล (International Maritime Organization - IMO) จะจัดงานเฉลิมฉลองวันเดินเรือทะเลสากล เพื่อให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการเดินเรือทะเลและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล ในปีนี้ คำขวัญของวันเดินเรือทะเลสากล 2009 คือ “ความปลอดภัยในการเดินเรือและจิตสำนึกด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเล” (Safe ships and green shipping) สำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเล บทบาทหน้าที่หลักของ IMO เพื่อคงไว้และพัฒนาซึ่งโครงสร้างกฎระเบียบของการขนส่งสินค้าทางทะเล และปัจจุบันได้เพิ่มในเรื่องความปลอดภัย การปลูกจิตสำนึกในการรักษาสิ่งแวดล้อม ประเด็นด้านกฎหมาย ความร่วมมือทางวิชาการ ความปลอดภัยทางทะเล ตลอดจนประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้าทางทะเล

บรรทุกก๊าซ เรือบรรทุกเทกอง และเรือบรรทุกสินค้าที่มีความเร็วสูงที่มีระวางขนน้ำจดทะเบียนตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ซึ่งบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ และได้รับการรับรองตั้งแต่ปี 2538 ประมวลกฎข้อบังคับนี้ถูกนำไปใช้บนเรือและที่สำนักงาน มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากลของการบริหารความปลอดภัย และการเดินเรือ รวมทั้งการป้องกันมลพิษ โดยวัตถุประสงค์ทั่วไปของ ISM Code มีดังนี้

1. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ
2. เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
3. เพื่อหลีกเลี่ยงการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม

การตรวจสอบภายในบนเรือประจำปีไม่ได้เจาะจงเฉพาะการสอบทานการปฏิบัติตาม ISM Code เท่านั้น แต่ยังรวมถึงกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ของบริษัทฯ อีกด้วย การตรวจสอบจะถูกดำเนินการโดยทีมงานที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม และผู้ตรวจสอบภายในบนเรือจะรายงานผลการปฏิบัติงานต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง ในกรณีที่เกิดการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรืออุบัติเหตุต่างๆ จะถูกนำไปสืบสวนและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ขั้นตอนการดำเนินงานต่างๆ จะถูกนำมาทบทวนทันที มาตรการการป้องกันจะถูกกำหนดและนำไปปฏิบัติใช้ทั้งกองเรือของบริษัท เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดขึ้นซ้ำอีกครั้ง นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้กำหนดให้มีการประเมินจุดแข็ง จุดอ่อน และทิศทางของระบบต่างๆ ที่จะมีขึ้นในอนาคต และการวิเคราะห์ผลการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ประจำปี รวมทั้งการจัดประเภทของการไม่ปฏิบัติตามดังกล่าวออกเป็นหมวดหมู่อย่างชัดเจน เช่น จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ เครื่องยนต์เสียหาย สินค้าเสียหาย การเกยตื้น เป็นต้น สิ่งเหล่านี้จะถูกนำมาวิเคราะห์ ซึ่งผลของการวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้น จะถูกหยิบยกขึ้น ขั้นตอนการดำเนินงานต่างๆ จะถูกนำมาทบทวนและมาตรการการป้องกันจะถูกนำมาใช้เหล่านี้จะช่วยพัฒนาระบบการบริหารความปลอดภัย (Safety Management System) ให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง บทเรียนต่างๆ ที่ได้จากการเรียนรู้จากอุบัติเหตุต่างๆ และความผิดพลาดเล็กๆ น้อยๆ ที่เกิดขึ้นจะถูกถ่ายทอดโดยบริษัทเดินเรือต่างๆ ผ่าน Marine Accident Reporting Scheme (MARS) เพื่อผลประโยชน์ของอุตสาหกรรมเรือ และทำให้ความปลอดภัยของการเดินเรือโดยทั่วไปสูงขึ้น The Nautical Institute กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ซึ่งเป็นผู้ออกเอกสาร Marine Accident Reporting Scheme (MARS) ทุกเดือน ได้ขอบคุณบริษัทฯ เกี่ยวกับการให้ความร่วมมือกับ MARS ในการส่งเสริมและคงไว้ซึ่งการจัดการที่มีคุณภาพและมีความรับผิดชอบต่อสังคมอย่างสูงสุด

3. พนักงาน ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย: บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการเคารพในสิทธิมนุษยชนเป็นรากฐานของการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับธุรกิจ นอกจากนี้ทรัพยากรบุคคลเป็นปัจจัยหลักในการสร้างความสำเร็จทางธุรกิจและเพิ่มมูลค่าให้กับบริษัทฯ ในทุกๆ ด้าน เป็นนโยบายของบริษัทฯ ที่จะสนับสนุนกิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพและความปลอดภัยของพนักงาน ดังนั้นการดำเนินงานของบริษัทฯ และพนักงานจะสนับสนุนความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของสิ่งอื่นๆ ด้วย บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อทางด้านสุขภาพ และความปลอดภัยเท่าเทียมกับงานเชิงพาณิชย์และงานด้านการปฏิบัติงาน และเห็นว่าเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหาร กล่าวคือความรับผิดชอบต่อสุขภาพและความปลอดภัยของลูกค้าเรือมีความชัดเจนและกำหนดเป็นส่วนสำคัญ โดยมีจุดมุ่งหมายว่าอุบัติเหตุเหล่านั้น สามารถป้องกันได้โดยการจัดการความเสี่ยง

บริจาคโลหิต

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ร่วมกับ บริษัทในเครือ จีพี กรุ๊ป ได้จัดให้มีการรับบริจาคโลหิต เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2552 ณ สำนักงานใหญ่ อาคารคาเธีย์เฮาส์ โดยได้รับความร่วมมือจาก สภากาชาดไทย

จากภาพ ณ โอกาสนี้ มีผู้เข้าร่วมบริจาคทั้งสิ้น 57 คน จำนวนโลหิตที่ได้รับบริจาคทั้งหมด 19,950 ซีซี คุณมนูรี ฮาซิม กรรมการบริหาร พีเอสแอล เข้าร่วมบริจาคในครั้งนี้ด้วย

บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะของ OCIMF ในเรื่อง “คำแนะนำสำหรับการควบคุมยาเสพติดและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ” ซึ่งรายละเอียดจะระบุอยู่ในคู่มือระบบการจัดการ เพื่อความปลอดภัยบนเรือทุกลำรวมทั้งประกาศให้พนักงานทุกคนรับทราบ

ลูกเรือแต่ละคนต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอซึ่งถือเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงความเหนื่อยล้า และความตึงเครียด ซึ่งอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนเรือ ดังนั้นบริษัทฯ จึงปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับเวลาการพักผ่อนอย่างน้อยที่สุดตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ค.ศ. 1995 (STCW 95) และอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ 180

บริษัทฯ จัดระบบเวชกรรมที่เหมาะสมในระดับที่สูงกว่ามาตรฐานของ International Labor Organization (ILO) รวมทั้งข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งทำให้บริษัทฯ ประสบปัญหากรณีลูกเรือล้มป่วยน้อยมาก

การทำงานเป็นทีม: บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ และรับผิดชอบด้านการบริหารการเดินเรือ สำหรับกองเรือทั้งหมดของบริษัทฯ โดยเจ้าหน้าที่ทุกคนมีการทำงานเป็นทีมและจัดให้มีการประสานงานที่ดีซึ่งช่วยให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการบริหารการเดินเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ยังได้รับประกาศนียบัตรของ ISM Code และการรับรองมาตรฐานคุณภาพ ISO 9001:2008 ด้วย

การฝึกอบรมและการพัฒนา: ตลอดหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่เพียงแต่มีการฝึกอบรมในด้านความชำนาญด้านการบริหารการเดินเรือเท่านั้น แต่ยังได้มีการพัฒนาด้านคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่สำนักงานอีกด้วย ทั้งนี้บริษัทฯ เห็นว่าบริษัทฯ จะสามารถประสบความสำเร็จตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือได้ด้วยการอุทิศตนและความซื่อสัตย์ของลูกเรือ ผู้จัดการฝ่ายต่างๆ และฝ่ายตรวจสอบบนเรือ บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพของคนประจำเรือและให้โอกาสพวกเขาได้มีความก้าวหน้าในองค์กรต่อไป

พนักงานประจำเรือทุกนาย (ระดับ Officer) ของบริษัทฯ ถูกกำหนดให้เข้าร่วมฟังการบรรยายสรุป ณ สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ กรุงเทพฯ ก่อนที่จะถูกมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่บนเรือของบริษัทฯ พนักงานประจำเรือจะได้รับข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ที่เป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และบ่อยครั้งที่พนักงานประจำเรือจะถูกส่งไปอบรม เพื่อเพิ่มเติมความรู้และประสบการณ์ โดยบริษัทฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบด้านค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น

การสนับสนุนงบประมาณแก่วิทยาลัยเทคโนโลยี และอุตสาหกรรมต่อเรือ นครศรีธรรมราช



บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ได้สนับสนุนงบประมาณการก่อสร้าง
อาคารศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี
จำนวน 23,821,000 บาท แก่วิทยาลัยเทคโนโลยี
และอุตสาหกรรมการต่อเรือ นครศรีธรรมราช

จากภาพ นางสาวนริศรา ขวาลตันพิพัทธ์
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ มอบของที่ระลึก
ซึ่งจัดทำโดยนักเรียนวิทยาลัยเทคโนโลยีและ
อุตสาหกรรมการต่อเรือ นครศรีธรรมราช
แก่ มร. ไชยบาล มั่นสุขานี กรรมการ
บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)



ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีการฝึกอบรมโดยนำโปรแกรมวิดีโอเกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือที่นำมาใช้อีกด้วย

เพื่อให้เกิดแรงจูงใจต่อพนักงานประจำเรือใหม่ และให้เกิดการเรียนรู้ตลอดเวลาที่ประจำการบนเรือ บริษัทฯ จึงกำหนดให้นายประจำเรืออาวุโสทำกิจกรรมร่วมกัน และเพื่อทดสอบวัดระดับความสามารถ บริษัทฯ ได้จัดหาคอมพิวเตอร์สำหรับวัดระดับความสามารถไว้ประจำบนเรือ โดยผลของการทดสอบดังกล่าวทำให้พนักงานประจำเรือสามารถทราบจุดอ่อนของตนเอง และกำหนดแนวทางแก้ไขเพื่อปรับปรุงจุดอ่อนดังกล่าวต่อไป

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง: บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทางทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง ณ สำนักงานใหญ่ กรุงเทพฯ โดยศูนย์ฝึกอบรมดังกล่าวของบริษัทฯ ได้เปิดให้ใช้งานได้อย่างสมบูรณ์ในเดือนมีนาคม 2551 โดยสิ่งเหล่านี้จะเป็นการวางรากฐานที่มั่นคงของกระบวนการฝึกอบรมต่างๆ ของบริษัทฯ และสามารถทำให้ทั้งพนักงานและลูกเรือได้มีการพัฒนาเรื่องของการดำเนินการเดินเรือทะเลอย่างทันสมัย สำหรับหอบังคับการเดินเรือจำลองจะถูกสร้างให้เหมือนหอบังคับการจริงของเรือ โดยสร้างสถานการณ์ขณะนำเรือเข้าสู่ท่าเรือหลัก เพื่อให้พนักงานและลูกเรือได้เห็นภาพและเข้าใจระบบการนำเรือเข้าเทียบท่า สิ่งเหล่านี้เป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ที่จะดำเนินการฝึกอบรมให้พนักงานและลูกเรือมีการดูแลตัวเองที่ดีและดูแลเรือที่ต้องประจำการ ทั้งหมดนี้คือความมุ่งมั่นเพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของลูกเรือและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย

4. การปกป้องและพิทักษ์สิ่งแวดล้อม: บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการดำเนินงานของธุรกิจเดินเรือ ถ้าขาดความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมอาจมีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำและ/หรือมลพิษทางอากาศ สำหรับนโยบายการป้องกันรักษาสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญเพื่อการป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และจัดระดับความสำคัญของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมให้เทียบเท่ากับแผนการดำเนินงานทางด้านการพาณิชย์ และการปฏิบัติงาน การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายดังกล่าว มีดังนี้

- สนับสนุนวิธีการและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายที่ใช้ในปัจจุบันรวมทั้งข้อกำหนดและวิธีปฏิบัติของอุตสาหกรรม
- เพิ่มเติมมาตรการใดๆ เพื่อปรับปรุงคุณภาพของสิ่งแวดล้อม
- การอธิบายทิศทางการจัดการของบริษัทฯ ด้านสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจน เพื่อจูงใจให้พนักงานได้ปฏิบัติตามการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมด้วยความรู้สึกรับผิดชอบ
- ออกแบบและดำเนินการเกี่ยวกับเรือให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด เพื่อกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และเพื่อให้มั่นใจว่าการทิ้งของเสียใดๆ ได้กระทำภายใต้ข้อกำหนดอย่างเคร่งครัด
- จัดทำแผนฉุกเฉินให้สอดคล้องกับกฎหมาย และการปฏิบัติที่ดี
- ให้ความรู้และอำนาจหน้าที่ที่เหมาะสมกับพนักงาน เพื่อจัดการเกี่ยวกับการดำเนินการต่อสิ่งแวดล้อม
- ควบคุมและดูแลการดำเนินการต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อแน่ใจว่าได้มีการนำนโยบายไปใช้ปฏิบัติและเป็นไปตามความต้องการของกฎหมาย

บริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อบังคับเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ (MARPOL) ซึ่งอนุสัญญาดังกล่าวได้ถูกแบ่งออกเป็น 6 เรื่อง คือ
 1. การป้องกันมลพิษจากน้ำมัน
 2. การควบคุมมลพิษจากสารเคมีเหลว
 3. การป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อหรือตู้คอนเทนเนอร์หรือถังบรรจุ
 4. การป้องกันมลพิษจากน้ำเสียของเรือ
 5. การป้องกันมลพิษจากขยะของเรือ
 6. การป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดการน้ำบัลลัสตวและตะกอน ปี ค.ศ.2004 (BWM) (International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments, 2004)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมวิธีการป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในยานพาหนะทางน้ำ (AFS) (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems, 2001 (ANTI-FOULING))

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (Bunkers Convention))
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยสินค้าอันตราย (International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG CODE))
- กฎหมายที่เกี่ยวข้องในภูมิภาคหรือในท้องถิ่นอื่นที่มีความเข้มงวดกว่ากฎหมายระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ เช่น กฎหมายการปกป้องสิ่งแวดล้อมของประเทศสหรัฐอเมริกา คำสั่งเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศของสหภาพยุโรป เป็นต้น ลักษณะของการปฏิบัติงานบนเรือทั้งหมดซึ่งมีผลเสียต่อมลพิษได้กำหนดไว้ในกฎ ข้อบังคับ และคำแนะนำเพิ่มเติมในคู่มือการปฏิบัติการบนเรือทุกลำของบริษัทฯ แล้ว โดยกัปตันเรือจะเป็นผู้รับผิดชอบสำหรับการควบคุมให้คนบนเรือได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับที่ระบุไว้ในคู่มือการปฏิบัติการบนเรือ เพื่อป้องกันการกระทำใดๆ ที่อาจจะส่งผลเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมและที่ผ่านมาไม่เคยเกิดเหตุการณ์ใดๆ ที่ส่งผลเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมอย่างร้ายแรงจากการดำเนินงานของบริษัทฯ

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีความภูมิใจที่ได้รับจดหมายจากท่าเรือลองบีช แคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ที่ยกย่องบริษัทฯ สำหรับการปฏิบัติตามข้อตกลงในการช่วยลดมลภาวะและได้มอบรางวัล “Green Flag Environment Achievement” ให้กับบริษัทฯ

บริษัทฯ มุ่งมั่นในการปกป้องและรักษาสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการป้องกันมลพิษ ซึ่งได้แสดงให้เห็นจากสัญญาการสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 18 ลำของบริษัทฯ กับผู้ต่อเรือ ABG Shipyard ประเทศอินเดีย เรือทั้งหมดถูกสร้างโดยปฏิบัติตามกฎข้อบังคับทั้งหมดที่มีมากมายในปัจจุบันและกฎใหม่ๆ ที่จะมีต่อไปในอนาคต ยิ่งไปกว่านั้น ในทางปฏิบัติ เรือที่บริษัทฯ ได้สั่งต่อยังมีคุณสมบัติความสามารถที่ดีเกินกว่าที่กฎระเบียบได้กำหนดไว้ ซึ่งง่ายต่อการควบคุมและส่งเสริมการรักษาสิ่งแวดล้อม ตัวอย่างเช่น เรือจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในเรื่องการนำวัสดุและเครื่องมือเก่ากลับมาใช้บนเรือ (International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships) (ซึ่งจะบังคับใช้ใน ค.ศ. 2012) โดยมีข้อห้าม/ข้อจำกัดเกี่ยวกับ

ทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี



บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

มอบทุนการศึกษามูลค่า 480,980 บาท แก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ที่ได้รับคัดเลือก เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายตลอดปีการศึกษา ณ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

จากภาพ

เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552 มร. โคคา วี. สุதாகาร์

ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือ (ขวา)

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) พร้อมด้วย

นาวาโท วรกิจ นิธิตานนท์ ผู้อำนวยการศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (ซ้าย)

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
มอบทุนการศึกษามูลค่า 328,800 บาท แก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่ได้รับคัดเลือก เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายตลอดปีการศึกษา ณ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

จากภาพ

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2552 มร. โคคา วี. สุதாகาร์

ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือ (ขวา)

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) พร้อมด้วย

นาวาโท วรกิจ นิธิตานนท์ ผู้อำนวยการศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (ซ้าย)



การใช้วัสดุอันตรายที่ต่อเนื่อง หากมีการใช้วัสดุอันตรายในการต่อเรือ ต่อเรือจะต้องจัดทำรายการวัสดุอันตรายดังกล่าวและเก็บเป็นข้อมูลไว้ ทั้งนี้เพื่อให้เรือทั้งหมดผ่านหลักเกณฑ์ที่กำหนดใน International Certificate of Inventory of Hazardous Material หรือ ‘GREEN PASSPORT’

หลักการบางส่วนเกี่ยวกับ “การรักษาสิ่งแวดล้อม (Green)” ของเรือต่อใหม่มีดังต่อไปนี้

1. ถึงขนาดใหญ่สำหรับกักเก็บน้ำเสียจากท้องเรือ (Bilge water) /กากน้ำมัน (Sludge) - ซึ่งทำให้สะดวกมากขึ้นในการแยกจัดของเสียประเภทน้ำที่ปนเปื้อนน้ำมันและกากน้ำมันเมื่อเรือเทียบฝั่ง
2. เรือจะถูกกำหนดให้มีเตาเผาขยะขนาดใหญ่ ซึ่งมีมาตรฐานที่สูงกว่าข้อกำหนดของมาตรฐาน MEPC.76 (40) เพื่อใช้เผาสังกะหล่ำและกากน้ำมัน ซึ่งเป็นส่วนเพิ่มเติมในระบบการจัดการขยะและของเสียที่กำหนดไว้ในกฎปฏิบัติงานบนเรือทั้งหมดของบริษัทฯ
3. ระวางสินค้าแบบกล่อง (Flush, box-type ship-sides) - เป็นการลดการสะสมของเศษสินค้าที่เหลือจากการขนถ่ายในระวาง และลดการใช้สารเคมีอันตรายเพื่อทำความสะอาดระวาง ซึ่งการทำความสะอาดระวางสามารถทำได้โดยใช้เพียงน้ำชำระล้างเท่านั้น
4. ถึงเก็บน้ำมันหล่อลื่นขนาดเล็ก (Deep-well sump pumps) สำหรับระบบการไหลเวียนของน้ำมันหล่อลื่น - ซึ่งจะช่วยลดปริมาณน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้กับเครื่องยนต์หลัก (Main Engines) ซึ่งในที่สุดจะเป็นการลดปริมาณน้ำมันที่เป็นของเสีย
5. ใบจักรแบบ PBCF (Propeller boss cap fin) - เป็นเทคโนโลยีใหม่ในการขับเคลื่อนเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบในการขับเคลื่อน ซึ่งทำให้ประหยัดการใช้เชื้อเพลิง และลดการปล่อยก๊าซเสียออกมา
6. ลักษณะของตัวเรือ มีความสมบูรณ์มากจากการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการออกแบบด้วยความระมัดระวัง เพื่อให้ได้การผสมผสานที่เหมาะสมลงตัวกับขนาดและลักษณะของตัวเรือ ที่ทำให้มีการใช้พลังงานน้อยที่สุด

มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) เพื่อแสดงถึงความตั้งใจของบริษัท ในการป้องกันและรักษาสิ่งแวดล้อม และการลดก๊าซคาร์บอน บริษัทฯ ได้รับใบรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก.14001:2004 (ISO 14001:2004) ซึ่ง ISO 14001:2004 ได้วางมาตรฐานเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ของระบบการจัดการ การวางนโยบายต่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ การวางแผนการดำเนินงานที่ส่งผลต่อความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ ที่มีต่อสิ่งแวดล้อมในองค์กร

ความต้องการในการรักษาสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้นจากทุกอุตสาหกรรมในรอบหลายปีที่ผ่านมา ไม่เว้นแม้แต่อุตสาหกรรมในการเดินเรือ บริษัทฯ ได้จัดทำ “นโยบายการป้องกันสิ่งแวดล้อม” ขึ้นมาใหม่ ซึ่งเป็นส่วนที่เพิ่มขึ้นนอกเหนือจากข้อกำหนดพื้นฐานตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎข้อบังคับต่างๆ เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ จะปรับปรุงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS) (Environment Management System) ให้เป็นไปตามมาตรฐานของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) ซึ่งระบบ EMS ใหม่จะเป็นระบบที่เข้ามาเสริมระบบมาตรฐานการจัดการที่มีอยู่ปัจจุบัน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานการจัดการด้านคุณภาพ มอก. 9001

โครงการห่มผ้าให้น้อง



บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
มอบเงินสนับสนุน “โครงการห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12”
จัดโดยคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ เป็นจำนวน
80,466 บาท เพื่อซื้อเครื่องฉายภาพและสร้างเวทีกิจกรรม
แก่โรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร

จากภาพ มร. มาโนช คุมา ชิงซ์ ผู้ช่วยผู้อำนวยการ
ฝ่ายเครื่องกล (ที่สองจากซ้าย) บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิ้ง จำกัด
(มหาชน) พร้อมด้วยนางสาวสุกัญญา วงษ์วิจารณ์
ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายกองเรือ (ซ้ายสุด) ร่วมมอบเช็คเงินสดมูลค่า
80,466 บาท แก่ตัวแทนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์
ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

(ISO 9001) และข้อกำหนดของการจัดการเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management (ISM) code) การรวมระบบการจัดการที่มีคุณภาพจะเป็นที่รู้จักในนามระบบการจัดการความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมที่มีคุณภาพ (ISOEMS) (Safety Quality and Environment Management System) ผู้จัดการทางด้านเทคนิคของบริษัท ซึ่งเป็นผู้บริหารในบริษัท ด้วยนั้น ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนทางด้านการจัดการในหน่วยงานการจัดการความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมที่มีคุณภาพ (SQEMS) และยังเป็นตัวแทนเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์เกี่ยวกับประมวลระเบียบเกี่ยวกับการจัดการเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM)

บริษัทฯ ได้มีการพัฒนาคู่มือการดำเนินการโดยผู้เชี่ยวชาญภายในบริษัท หลังจากการตรวจสอบอย่างละเอียดและปรับปรุงแก้ไขแล้ว สมาคมผู้ตรวจเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ได้ออกประกาศนียบัตรรับรอง ซึ่งบริษัทฯ ได้ใช้โอกาสนี้ในการเปลี่ยนแปลงการจัดการด้านคุณภาพ (QMS) จากปัจจุบันใช้รุ่น 2000 เปลี่ยนเป็นรุ่นใหม่ปี 2008 ตาม มอก. 9001 (ISO 9001)

การดำเนินการที่สำคัญ:

- 1) นโยบายในการป้องกันสิ่งแวดล้อม ที่กล่าวถัดไป ได้ถูกจัดทำขึ้นในมาตรฐานเดียวกันกับ มอก. 14001 :

นโยบายของบริษัท ในการรักษาสีสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ในการที่จะป้องกันสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นบนโลกในปัจจุบันและในอนาคต บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์นี้

ในการปรับปรุงสิ่งต่างๆ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่บริษัทฯ กำหนดไว้ ต้องกระทำดังต่อไปนี้

- ลดมลพิษที่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- ปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ หรือกฎข้อบังคับต่างๆ ที่กำหนดในประเทศ และระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับมลพิษทางด้านสิ่งแวดล้อม
- จัดทำการดำเนินการเกี่ยวกับการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ
- ปลุกจิตสำนึกของพนักงานในการใช้สิ่งแวดล้อม
- ทำการใดๆ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ยังคงมีการดูแลการดำเนินการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่มีประสิทธิภาพ
- ทำการใดๆ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปรับปรุงการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและการป้องกันมลพิษอย่างต่อเนื่อง

บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายและวัตถุประสงค์สำหรับการปรับปรุงเกี่ยวกับการจัดการสิ่งแวดล้อม และการเปิดเผยรายละเอียดเกี่ยวกับการจัดการดังกล่าวต่อสาธารณะ

พนักงานทุกคนปฏิบัติตามกฎระเบียบในการดูแลสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ จัดบุคคลที่มีความรับผิดชอบในการดูแลสิ่งแวดล้อมและแบ่งให้มีฝ่ายบริหารในแต่ละแผนกดูแลเรื่องดังกล่าวในองค์กร

นโยบายนี้ได้ถูกสอบทานอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการรักษาสีสิ่งแวดล้อมในองค์กรอย่างต่อเนื่อง

- 2) เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการจัดการสิ่งแวดล้อมได้ถูกกำหนดและนำมาใช้กับพนักงานทั้งในสำนักงานและพนักงานที่อยู่บนเรือ โดยได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการและให้มีการปฏิบัติ บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการอบรมและปรับปรุงความนึกคิดของพนักงานทุกระดับจะเป็นสิ่งที่นำไปสู่ความสำเร็จในนโยบายสิ่งแวดล้อม และความสำเร็จนี้ได้แสดงผ่านการจัดตั้งศูนย์การอบรมพนักงานในบริษัทฯ

วัตถุประสงค์ที่สำคัญสำหรับพนักงานบนเรือ รวมถึงการลดการใช้เชื้อเพลิง ขยะ การเพิ่มจำนวนของกากน้ำมันที่จะต้องนำไปทิ้งบนบก (ซึ่งสามารถนำกลับมาใช้ใหม่โดยการแปรรูปแทนการนำไปเผาในเตาเผาขยะบนเรือ) ไม่ใช้ Halon (แก๊สสีเขียว) ในการดับเพลิง เช่นเดียวกับวัตถุประสงค์สำหรับสำนักงานบริษัทฯ ที่มีการลดการใช้ไฟฟ้าและกระดาษ

- 3) บริษัทฯ มีการประเมินผลกระทบที่สำคัญต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับเรือของบริษัทฯ และการทำงานในสำนักงาน และพบว่าระเบียบและขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ ที่มีอยู่ปัจจุบันสามารถลดผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ

4) โครงการฝึกอบรมภายในองค์กรฯ ที่จัดขึ้นเพื่อพนักงานทุกคน (ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือ) ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMR Policy) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งและปลุกจิตสำนึกเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยโครงการฝึกอบรมนี้ได้จัดฝึกอบรมทั้งที่ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ และผ่านทางผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับเรือที่ไปตรวจเรือ

- 5) บริษัทฯ มีความพยายามเป็นอย่างยิ่งในการรณรงค์และสนับสนุนให้คู่ค้าบริษัทฯ ทุกรายให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อมและแนวปฏิบัติที่ดี

- 6) การประชุมประจำปีที่มีการจัดขึ้นทุกปี จะมีการพูดคุยและพัฒนาในประเด็นเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมที่มีคุณภาพ (SQEMS)

จากการสอบทานและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับหน่วยงานการจัดการความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมที่มีคุณภาพ (SQEMS) บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะมีการประเมินการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมในปีถัดไปและจะมีการพัฒนาการให้มีความสำคัญในการรักษาสภาพแวดล้อมและการลดการใช้คาร์บอนอย่างต่อเนื่อง

การลดก๊าซคาร์บอน: เพื่อเป็นการป้องกันและรักษาสภาพสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ มีความตั้งใจในการช่วยลดก๊าซคาร์บอนสำหรับเรือของบริษัทฯ ก็มีส่วนในการช่วยลดก๊าซคาร์บอนด้วยเช่นกัน ในแง่ของพลังงานที่ใช้ในการขับเคลื่อนที่เรียกว่าน้ำมันหนักหรือน้ำมันเตา โดยปกติส่วนที่เหลือจากการกลั่นน้ำมันดิบจะได้น้ำมันซึ่งใช้สำหรับน้ำมันเครื่องบิน แก๊สโซลีน และอื่นๆ หลังจากการกลั่นน้ำมันเตาก็ได้น้ำมันดินและยางมะตอยที่นำมาใช้ในการสร้างถนนและหลังคา พลังงานที่ได้จากการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเครื่องยนต์บนเรือจะถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานขับเคลื่อนบนเรือ ความร้อนส่วนที่เหลือที่ได้จากการเผาเชื้อเพลิงนั้นจะถูกนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ โดยสามารถนำไปใช้ในกระบวนการแยกเกลือออกจากน้ำทะเล ทำให้ได้น้ำบริสุทธิ์มาใช้ในการอุปโภคบริโภคบนเรือและเป็นการทดแทนการบรรทุกน้ำจากที่อื่น สำหรับแก๊สเสียที่หลงเหลืออยู่ส่วนใหญ่จะใช้เป็นตัวขับเคลื่อนเครื่องอัดอากาศเพื่อให้เครื่องจักรทำงานอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และส่วนที่เหลือจะนำไปใช้ในการเปลี่ยนน้ำให้เป็นไอน้ำ ซึ่งไอน้ำนี้สามารถนำไปใช้ในการให้ความร้อนได้หลายทางโดยสิ่งสำคัญที่สุดคือ เอาไปให้ความร้อนกับน้ำมันเตาเพื่อให้อัตราการเผาไหม้ดีขึ้น

สำหรับสำนักงาน บริษัทฯ วิเคราะห์เกี่ยวกับข้อมูลการใช้ไฟฟ้าในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นจุดเริ่มในแผนการใช้ไฟฟ้าหรือพลังงานอื่นๆ อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังดำเนินการให้มีการปรับปรุงหม้อของระบบเครื่องปรับอากาศในสำนักงานให้คงไว้ที่อุณหภูมิ 24 องศาเซลเซียส ทำให้การใช้พลังงานในสำนักงานลดลง เพื่อให้อุณหภูมิและสิ่งแวดล้อมในสำนักงานมีความเหมาะสม บริษัทฯ สนับสนุนให้พนักงานลดการผูกเน็คไทหรือสวมเสื้อแจ็กเก็ตในขณะที่การแต่งตัวในสำนักงานยังคงเป็นทางการอยู่ ถึงแม้จะไม่ได้ผูกเน็คไทหรือสวมเสื้อแจ็กเก็ตก็ตาม บริษัทฯ ยังคงดำเนินการต่อไปในเรื่องการลดก๊าซคาร์บอน

ระบบการกู้ภัยเรือร่วมกับ Automated Mutual assistance Vessel Rescue System (AMVER)

โดยได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานวิเคอโรนลาดตระเวนชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งเป็นโครงการที่มีเอกลักษณ์โดดเด่นเฉพาะควบคุมโดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์มีเรือพาณิชย์ทั่วโลกอาสาสมัครเข้าร่วมโครงการเป็นระบบเครือข่าย การแจ้งข่าวสาร การค้นหา และการกู้ภัยเรือที่ครอบคลุมทั่วโลก เพื่อให้การช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยในทะเล ซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าร่วมโครงการนี้อย่างต่อเนื่องและมีผลการปฏิบัติงานที่ดีจากการรับรองโดย USCG โดยบริษัทฯ ได้รับรางวัล AMVER ทุกปีจากตัวแทนของสถานทูตสหรัฐอเมริกา ณ กรุงเทพฯ

5. การสนับสนุนกิจกรรมชุมชนและสังคม บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าชุมชนและสังคมที่ดีเป็นปัจจัยหลักที่สนับสนุนธุรกิจของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงสนับสนุนและเข้าไปมีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม และการเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างมากกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้และพยายามที่จะน้อยที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมทางสังคม การจัดตั้ง และขยายกองทุนเพื่อทำกิจกรรมชุมชนและสังคมจะช่วยให้เกิดรอบความคิดและการทำงานอย่างยั่งยืน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ

สำหรับกิจกรรมด้านสังคมและชุมชน ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ ให้การสนับสนุนการฝึกอบรมบุคลากรของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (Merchant Marine Training Center) โดยการให้ทุนการศึกษาแก่ผู้ที่มีผลการเรียนดีโดยมอบรางวัลเหรียญทองแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่มีผลการเรียนดีเด่นและประพฤติดีเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 เป็นต้นมา นอกจากนี้บริษัทฯ ได้บริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีอย่างสม่ำเสมอด้วย
- บริษัทฯ ได้จัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (MMTC) โดยในปี 2552 บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษารวมทั้งสิ้น 1,786,996 บาท แก่นักเรียนที่ขาดแคลนเงินทุน
- บริษัทฯ ได้รับนักเรียนที่จบการศึกษาจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมาเป็นพนักงาน/ลูกเรือของบริษัทฯ และให้การส่งเสริมเพื่อพัฒนาคุณภาพของพนักงาน/ลูกเรือไทยเหล่านี้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งพนักงาน/ลูกเรือเหล่านี้สามารถทำงานกับเจ้าของเรือไทยทั่วไปได้โดยไม่จำเป็นต้องทำงานกับบริษัทฯ เพียงแห่งเดียวเท่านั้น
- บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา ในการปรับปรุงความรู้และส่งเสริมการเรียนการสอน สำหรับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งตามบันทึกความเข้าใจนี้ บริษัทฯ ได้สร้างหอพัก (อยู่ในระหว่างการก่อสร้างและยังไม่เสร็จสมบูรณ์) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักศึกษา ซึ่งมีมูลค่าประมาณ 23 ล้านบาท และให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่นักเรียน รวมการซื้อหนังสือ

และอุปกรณ์ทางการศึกษาในห้องสมุด ทางด้านวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ได้เพิ่มหลักสูตรการเรียนใหม่โดยมีบริษัทฯ เป็นที่ปรึกษา เพื่อเป็นการฝึกหัดและพัฒนาวิศวกรสำหรับการดำเนินอาชีพการเดินเรือในอนาคต ในการนี้ ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ ได้มอบรางวัลโล่เกียรตินิยมให้แก่บริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช

- บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชยนาวินาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตรการเดินเรือ
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “หม่ผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชยของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิ เพื่อนำไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทำเวทีกิจกรรมสำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และในปีก่อนบริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท ในโครงการ “หม่ผ้าให้น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิ เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียนและปรับปรุงห้องสมุดให้แก่ โรงเรียนบ้านโปสถอง จังหวัดสุพรรณบุรี
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 40,000 บาท ให้กับยุวมุสลิม บ้านปากลัด อำเภอบางปะเตน จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อใช้สนับสนุนเครื่องมือเครื่องใช้ทางการศึกษาและเป็นทุนการศึกษาในกิจกรรมวันเด็กเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2551
- โดยปกติแล้วบริษัทฯ มักจะจัดให้มีการบริจาคเงินและสิ่งของสำหรับผู้ที่มีความจำเป็นและผู้ที่ยากไร้ เช่น บริษัทฯ ร่วมกับพนักงาน ได้บริจาคเงินกว่า 1 ล้านบาท ผ่านสภาอากาศไทยสำหรับผู้ประสบภัยกรณีพิบัติจากคลื่นยักษ์สึนามิในประเทศไทย และเมื่อต้นปี 2547 บริษัทฯ ได้บริจาคคอมพิวเตอร์แก่โรงเรียนระดับประถมและมัธยม จำนวน 4 แห่ง ในจังหวัดระยอง ที่มีนักเรียนจำนวน 877 คน ให้มีโอกาสศึกษา
- บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือในการสร้างโรงเรียนสำหรับเด็กที่ประสบภัยจากแผ่นดินไหวในภาคตะวันตกของประเทศอินเดีย เมื่อปี 2544 และในที่สุดโรงเรียนมีตราบภาพ อินเดีย-ไทย ก็เกิดขึ้นและสามารถเปิดดำเนินการได้แล้วซึ่งสามารถรับนักเรียนได้ จำนวน 700 คน ทั้งในระดับประถม มัธยมต้น รวมทั้งมัธยมปลาย ซึ่งทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องต่างๆ รู้สึกซาบซึ้งและประทับใจอย่างมากในความช่วยเหลือจากประเทศไทย
- บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยทางภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิ เมื่อเดือนธันวาคม 2547 โดยบริษัทฯ และพนักงานได้บริจาคเงินช่วยเหลือจำนวน 590,000 บาท ให้กับหมู่บ้านทะเลนอก จังหวัดระนอง และปรับปรุง/ซ่อมแซมเรือประมงเพื่อให้สามารถนำกลับมาประกอบอาชีพได้ และบริษัทฯ ได้อาสาดูแลและเข้ามาเยี่ยมเยียนหมู่บ้านนี้อย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้เด็กที่ขาดแคลนได้รับทุนการศึกษา โดยปัจจุบันบริษัทฯ ยังให้ทุนการศึกษาเด็กผู้หญิงคนหนึ่ง ที่กำลังศึกษาอยู่ในโรงเรียนแห่งหนึ่งที่กรุงเทพฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดหาแหล่งประกอบอาชีพให้แก่เยาวชนและให้การสนับสนุนการพัฒนาทางร่างกายและสติปัญญาของเด็กหนุ่มในหมู่บ้านแห่งนี้ เพื่อที่จะก้าวเข้ามาฝึกอบรมอาชีพการเดินเรือขั้นพื้นฐาน

รับมอบโล่เกียรตินิยมจากรัฐบาลไทยว่าด้วยการกระทรวงศึกษาธิการ



พลเรือเอก ดร. อำนาจ จันทนภักฐะ
ประธานคณะกรรมการ บริษัท พีรเชิษฐ์ ชิฟฟิง จำกัด
(มหาชน) รับมอบโล่เกียรตินิยมจากการที่บริษัทฯ
ได้มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรม
การต่อเรือนครศรีธรรมราชและกรมอาชีวศึกษาจาก
นางสาวนริศรา ขวาลตันพิพัทธ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการ
กระทรวงศึกษาธิการ ในโอกาสงาน
“68 ปีอาชีวศึกษาไทย ก้าวไกลสู่สากล”

โดยทางบริษัทฯ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะเข้ามาประกอบอาชีพการเดินเรือให้กับบริษัทฯ ได้อย่างสมบูรณ์และตรงกับสายงานอาชีพในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ

- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 1,325,867 บาท ในปี 2551 เพื่อสร้างบ้านพิสิทธ์ เคมี และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เขมังกูดี ทามิล นาฑูล ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547
- บริษัทฯ ได้ประสานงานกับสภาการศึกษาไทยให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ มาตั้งแต่อดีต และในปี 2552 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมกราคม และเดือนกรกฎาคม มีจำนวนโลหิตรวม 36,400 ซีซี
- ในทุกๆ ปี บริษัทฯ จัดกิจกรรมวิ่ง 5 กิโลเมตร เรียกว่า “พีเอสแอลวิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี” ที่สวนลุมพินีเพื่อสนับสนุนให้พนักงานบริษัทฯ มีนิสัยรักการออกกำลังกายและมีสุขภาพที่ดี และในปี 2552 พนักงานและผู้ที่เกี่ยวข้องได้เข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมนี้อีกครั้งด้วยความตั้งใจและเป็นมิตรต่อกัน
- บริษัทฯ เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนงานวันกีฬาประจำปี ณ ศูนย์ฝึกพาดิษยนาวิ ซึ่งบริษัทฯ ให้ความร่วมมือในการขยายด้านกีฬา รวมถึงการศึกษา (ที่ได้กล่าวไปแล้ว) และช่วยในเรื่องการพัฒนาของคณะนักเรียนพาดิษยนาวิ
- บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือพนักงานด้วยการให้ทุนการศึกษาประจำปี สำหรับค่าเล่าเรียนแก่นบุตรของพนักงานที่ไม่สามารถหาเงินค่าเล่าเรียนของบุตรตนเองได้
- บริษัทฯ พิจารณาทุนการศึกษาหรือรางวัลสำหรับให้กับบุตรของพนักงานของบริษัทฯ ผู้ซึ่งมีผลการเรียนที่ดีในระดับโรงเรียน วิทยาลัย และมหาวิทยาลัย
- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินและอุปกรณ์การศึกษา เพื่อจัดทำห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์และสนับสนุนกิจกรรมการเรียนการสอนด้านต่างๆ ของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ ในเดือนกันยายน 2549
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 100,000 บาท และหนังสือให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาดิษยนาวิ เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมอาคารเรียนและสร้างห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านวังสนวน จังหวัดนครราชสีมา ในเดือนกันยายน 2550
- บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 15 เครื่อง เพื่อใช้ในกิจกรรมการเรียนการสอนของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ ในเดือนตุลาคม 2550 เมื่อไม่นานมานี้ บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีความทันสมัยจำนวน 3 เครื่อง (Dell Celeron 2 GHZ, Hard Disk 40 GB) แก่โรงเรียนเพื่อใช้ในการเรียนการสอนในโรงเรียนมีความทันสมัยมากขึ้นด้วย
- บริษัทฯ ได้ร่วมสมทบเงิน 100,000 บาท แก่สภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อใช้ในการอบรมความรู้และพัฒนาทักษะวิชาชีพแก่คนพิการ เพื่อให้สามารถหาเลี้ยงตนเองได้ในงานวันคนพิการครั้งที่ 43 ซึ่งจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2550
- ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 68,000 บาท ให้โรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ เพื่อสนับสนุนใน “โครงการพานักเรียนไปทัศนศึกษา” ณ สถานีวิจัยสิ่งแวดล้อมสะแกราช จังหวัดนครราชสีมา



บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

มอบทุนการศึกษามูลค่า 977, 216 บาท แก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาดิษยนาวิ ที่ได้รับคัดเลือก เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายตลอดปีการศึกษา ณ ศูนย์ฝึกพาดิษยนาวิ

จากภาพ นาวาโท วรกิจ นิธิตานันท์ ผู้อำนวยการศูนย์ฝึกพาดิษยนาวิ (ซ้าย) พร้อมด้วย ดร. เฉลิมศักดิ์ ระเบิดวงศ์ รองอธิบดีกรมเจ้าท่า (กลาง) และ มร. โคคา วี. สุดาการ์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือ (ขวา) บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)



ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

บริษัทฯ ได้แบ่งประเภทปัจจัยความเสี่ยงสำคัญ ที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ เป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน และความเสี่ยงทางการตลาด นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงวิกฤตทางการเงินที่เกิดขึ้นในปี 2551 และได้ส่งผลให้ตลาดขนส่งสินค้าแห่งแรกของกลุ่มสลาย ดังนั้น ในปีที่ผ่านมาบริษัทฯ จึงได้กำหนดปัจจัยความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษอีกหนึ่งปัจจัย ซึ่งเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับการทดแทนและการขยายกำลังกองเรือ โดยได้อธิบายอยู่ภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ” ซึ่งยังคงส่งผลกระทบอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้น สำหรับปีนี้บริษัทฯ ยังคงมีปัจจัยความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากวิกฤตการเงินโลกที่เกิดขึ้น ภายใต้หัวข้อ “ผลกระทบจากวิกฤตการเงินโลก” ซึ่งปัจจัยความเสี่ยงในแต่ละประเภทมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน

ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยไม่มีข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ใดๆ อาจต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากภัยพิบัติทางน้ำ ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม ความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและทรัพย์สินต่างๆ และการสะดุดหยุดลงของธุรกิจอันเกิดมาจากเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง ความผิดพลาดของเจ้าหน้าที่ การเคลื่อนไหวทางการเมืองในประเทศต่างๆ การหยุดงานประท้วงของคอนเทนเนอร์ การก่อการร้าย โจรสลัด ความแปรปรวนของสภาพดินฟ้าอากาศ สถานการณ์และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะนำไปสู่ต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น หรือการสูญเสียรายได้ อย่างไรก็ตามเจ้าของเรือ หรือผู้ประกอบการเดินเรือในน่านน้ำสากลได้ทำประกันภัยคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ โดยมีการทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยที่เป็นสากล และครอบคลุมความเสี่ยงทั้งหมด ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้ทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนี้เอาไว้แล้ว

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบพาณิชย์นาวีด้านอื่นๆ การไม่ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายเหล่านี้ อาจทำให้มีความเสี่ยงในเรื่องการถูกกักเรือที่ทำให้เสียเวลา ซึ่งนำไปสู่การเสียรายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer รวมถึงค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเรือหรือเปลี่ยนระเบียบปฏิบัติในการเดินเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ รมัตระวังในประเด็นเหล่านี้เสมอมาและได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลตลอดมา

การดำเนินธุรกิจการเดินเรือและการบริหารงานของบริษัทฯ ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยนั้นต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ว่าจะเป็นลูกเรือที่ต้องควบคุมการเดินเรือ หรือผู้จัดการระดับต่างๆ ในบริษัทฯ ที่ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจการเดินเรือ การที่ต้องจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านั้นเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้มีนโยบายที่ยุติธรรมและเหมาะสมต่อพนักงาน ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้ประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ และบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อจูงใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้นบริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีปัญหาที่รุนแรงด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศยังคงประสบกับปัญหาที่รุนแรงของการขาดแคลนลูกเรือที่มีคุณภาพ โดยเฉพาะในส่วนของการประจำเรือซึ่งจะต้องทำงานประจำบนเรือ

ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ มากมาย การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและ/หรือกฎระเบียบใดๆ อาจทำให้ถูกปรับ หรือถูกดำเนินคดีทางกฎหมายทั้งต่อบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง ดังนั้นบริษัทฯ ได้ดำเนินงานอย่างระมัดระวังในประเด็นนี้โดยมีมาตรการในการรับพนักงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสม และจัดระบบงานให้มีประสิทธิภาพเพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ ไม่ได้เผชิญกับความเสี่ยงจากราคาน้ำมันโลกที่เพิ่มสูงขึ้น กล่าวคือในกรณีการเดินเรือแบบรายเที่ยว (Voyage Charter) เป็นการเดินเรือที่บริษัทฯ ต้องเป็นผู้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงแต่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นลูกค้าจะเป็นผู้รับภาระนี้ เนื่องจากอัตราค่าระวางเรือที่กำหนดและเรียกเก็บจากลูกค้านั้นได้รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นไว้ด้วย และในกรณีการให้บริการเป็นแบบระยะเวลา (Time Charter) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง จะตกเป็นภาระของลูกค้า

ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ คือ เรือเดินทะเล ก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือเดินทะเลมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่น ที่มีเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือหนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่า เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้นจึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้ที่อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีหนี้เงินกู้เพื่อการสั่งต่อเรือใหม่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น อย่างไรก็ตาม จากผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก และข้อจำกัดบางประการของผู้ให้กู้ภายในประเทศที่ไม่สามารถต่อขยายระยะเวลาเงินกู้ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ในช่วงเริ่มต้นของปี 2552 ทำให้หนึ่งในวงเงินกู้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐของบริษัทฯ มีอยู่ ต้องถูกแปลงเป็นสกุลเงินไทยบาทเมื่อระยะเวลาเบิกถอนได้ถูกขยายต่อไปอีกหนึ่งปี อย่างไรก็ตาม จากการที่บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ จึงได้ทำสัญญากับผู้ให้กู้อย่างดังกล่าวเพื่อแปลงหนี้เงินกู้จากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยผ่านสัญญา Swap USD/THB ดังนั้น เงินต้นจะถูกแปลงเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐทันทีที่ได้มีการเบิกถอน ซึ่งจะจำกัดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากหนี้เงินกู้ อย่างไรก็ตาม ดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจากเงินกู้ดังกล่าวยังคงต้องชำระเป็นเงินสกุลไทยบาท และบริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงนี้ ซึ่งบริษัทฯ อยู่ในระหว่างการดำเนินการเพื่อแปลงสกุลเงินของดอกเบี้ย ทั้งนี้รวมถึงดอกเบี้ยในอนาคตที่จะต้องจ่ายเป็นสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ

นอกจากนี้ เงินฝากเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ยังคงฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนกับบัญชีเหล่านี้เมื่อเทียบเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม ก็ควรตระหนักว่าบริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินบาทที่มาจากการแปลงค่าสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาท เนื่องจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในการแปลงค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เป็นเงินบาทในงบการเงินบาทเท่านั้น

วงเงินสินเชื่อมีหลักประกันของบริษัทฯ มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวตามอัตรา LIBOR (อัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารในกรุงลอนดอน) ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย LIBOR บริษัทฯ ได้ติดตามความเคลื่อนไหวและเฝ้าระวังอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินอย่างสม่ำเสมอ

เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือเรือเดินทะเลมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากถึงอายุดังกล่าว เรือเหล่านั้นจะต้องถูกขายเพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกปลดระวาง ทำให้ความสามารถของกองกำลังเรือลดลง ซึ่งได้เกิดขึ้นในปี (2552) เมื่อบริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 21 ลำ จากที่มีอยู่ในกองเรือทั้งสิ้น 44 ลำเมื่อเริ่มต้นปี (2552) และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถของกองเรือ โดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ จะต้องดำเนินโครงการการทดแทนเรือเก่า หรือเรือที่ถูกปลดระวาง (เรือที่ถูกขายไป) การซื้อเรือเข้ามาใหม่จะต้องมีการระดมเงินทุน ซึ่งอาจจะมาจากเงินทุนของบริษัทฯ หรือจากเงินกู้ หรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกองกำลังเรือ ความสามารถของกองเรือบริษัทฯ ก็จะลดลง ซึ่งเป็นสิ่งไม่พึงประสงค์หากการลดลงของกองกำลังเรือจะคงอยู่ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวนี้ ดังนั้น ไม่เพียงแต่บริษัทฯ จะได้สั่งต่อเรือใหม่และลงนามในสัญญาขอวงเงินสินเชื่อสำหรับเรือต่อใหม่แล้วนั้น แต่บริษัทฯ ยังได้ลงนามในสัญญาขอสินเชื่อสำหรับซื้อเรือเข้ามาเพิ่มอีกเช่นกัน ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ สามารถซื้อเรือใหม่ (ถ้าสามารถส่งมอบเรือได้ทันที) หรือเรือมือสองได้จำนวนหนึ่ง

ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีการขึ้นลงเป็นวัฏจักร มีความผันผวนในเรื่องของการทำกำไร มูลค่าเรือและอัตราค่าระวาง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าการที่บริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่ม คืออยู่ในกลุ่มเรือเนกประสงค์ขนาดเล็กซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์มากกว่าอุปทาน จะเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ นอกจากนี้ในอดีตลูกค้าในกลุ่มนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนไปในช่วง 4-5 ปี

ที่ผ่านมา ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของตลาดค้าระวาง ทำให้บริษัท และลูกค้าปรับเปลี่ยนแผนการตลาด โดยเรือส่วนใหญ่ของบริษัท มีการทำสัญญา Long Term Charter ทำให้บริษัท หลีกเลี่ยงจากการผันผวนของราคาตลาดปัจจุบันและทำให้มั่นใจว่าจะมีกระแสรายได้ที่มั่นคง

อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัท นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับการค้าโลกและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วง 4/5 ปีที่ผ่านมาเป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดียและประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ ดังนั้น ถ้าความต้องการสินค้าที่มาจากประเทศจีนลดลงอย่างมีนัยและต่อเนื่องโดยเฉพาะในสอง-สามปีข้างหน้า เมื่ออุปทานคือเรือต่อใหม่ซึ่งปัจจุบันได้ถูกสั่งต่อไปแล้ว ได้ถูกคาดการณ์ว่าจะเข้าสู่ตลาดขนส่ง จะส่งผลกระทบต่ออุปสงค์และอุปทานที่มีอยู่ในตลาดการขนส่ง ซึ่งจะให้อัตราค่าระวางลดลงอย่างมีนัยสำคัญและรวมถึงการลดลงของมูลค่าเรือเช่นกัน บริษัท ได้ซื้อเรือมือสองเข้ามาเพิ่มเติม ณ ราคาตลาดในปี 2547 ซึ่งตลาดอยู่ในช่วงขาขึ้น ดังนั้นบริษัท อาจประสบกับความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลง ถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างมีสาระสำคัญ อย่างไรก็ตาม ตลาดมิได้ปรับตัวลดลงอย่างมีสาระดังที่ได้คาดการณ์ บริษัท ยังสามารถสร้างรายได้อย่างมาก และได้รับผลตอบแทนที่ดีเยี่ยมจากเรือที่ซื้อเข้ามา นอกจากนี้ ในช่วงระหว่างเดือนธันวาคม 2549 ถึงไตรมาสแรกของปี 2550 บริษัท ได้ขายเรือในกองเรือบริษัท จำนวน 10 ลำ ซึ่งมีอายุมากที่สุดโดยมีอายุเฉลี่ยที่มากกว่า 26 ปี ในราคาขายที่ดี ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงดังกล่าวลดลงเนื่องจากเรือมีอายุมากขึ้นเท่าใดความเสี่ยงดังกล่าวนี้ก็จะขยายมากขึ้นเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ในปีนี้บริษัท ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 21 ลำในราคาที่ดี ซึ่งช่วยขจัดความเสี่ยงจากการที่เรือเก่าเหล่านี้จะไม่มีผู้ใดให้บริการและ/หรือถูกปล่อยให้บริการในอัตราที่ต่ำตามภาวะของตลาดปัจจุบัน (Spot Market) เมื่อสัญญาระยะยาวได้สิ้นสุดลง ในด้านรายได้จากเรือที่คงเหลืออยู่ในกองเรือปัจจุบัน บริษัท ได้พยายามดำเนินตามแผนงานเพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าวโดยนำกองเรือของบริษัท ไปทำสัญญาระยะยาว (Long Term) ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ทำให้บริษัท สามารถคงรายได้ในอนาคตที่อัตราค่าระวางที่สูงกว่า และดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ดังนั้นจึงเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายในการดำเนินธุรกิจที่สำคัญของบริษัท ในปี 2547 กล่าวคือ บริษัท ได้เปลี่ยนการดำเนินธุรกิจจากให้บริการแบบสัญญาระยะสั้น (Spot Market) เป็นการทำสัญญาระยะยาว (Long Term Charter) ในช่วงปี 2550 ตลาดมีการปรับตัวสูงขึ้นอีกอย่างมีนัยสำคัญจนถึงจุดสูงสุดในกลางปี 2551 ซึ่งหลังจากนั้นอัตราตลาดได้ลดลงอย่างรวดเร็วจนเกือบจะใกล้กับระดับต่ำสุดเท่าที่เคยเกิดขึ้น และตลาดสินค้าแห่งเทกองได้รับตัวขึ้นในไตรมาส 2 ปีนี้เป็นต้นมา แต่สถานการณ์ยังคงไม่แน่นอนและมีความผันผวน โดยเฉพาะเรื่องจำนวนเรือต่อใหม่ที่จะเข้ามา อย่างไรก็ตาม ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น บริษัท มีความเห็นว่าท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมาก ซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็วนั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสมเมื่อโอกาสเอื้ออำนวย เพื่อรองรับหากเกิดการตกลงอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางในตลาดค้าระวางปัจจุบัน (Spot Market) ซึ่งได้เกิดขึ้นตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2551 จนถึงไตรมาสหนึ่งของปี 2552 ก่อนที่จะเริ่มปรับตัวขึ้นเล็กน้อย เนื่องจากมีการนำเข้าของสินค้าจากประเทศจีนอันเป็นผลมาจากการที่รัฐบาลจีนใช้มาตรการกระตุ้นการใช้จ่าย ดังนั้นยุทธศาสตร์การดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้วในอดีต เมื่อตลาดค้าระวางได้อ่อนตัวลงเมื่อต้นปี 2548 แต่บริษัท ยังคงมีรายได้ที่สูงกว่าตลาดในปีนั้น และในสถานการณ์ตลาดในช่วงครึ่งหลังของปีที่ผ่านมารวมทั้งเมื่อเริ่มต้นของปีนี้ ยุทธศาสตร์ดังกล่าวได้พิสูจน์ว่าเป็นผู้ชนะโดยไม่มีข้อสงสัยและเป็นการรองรับในสถานการณ์ที่รายได้มีการผันผวนมากเช่นนี้

อย่างไรก็ตาม ยุทธศาสตร์ดังกล่าวข้างต้นส่งผลกระทบต่อบริษัท ในด้านความเสี่ยงจากคู่สัญญา เมื่อเกิดภาวะตลาดตกต่ำและเป็นผลให้อัตราค่าระวางลดลง และถ้าภาวะการถดถอยดังกล่าวยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง ลูกค้า (Charterer) ของบริษัท ที่ทำสัญญาเป็นระยะเวลา (Period Charters) อาจไม่ปฏิบัติตามสัญญา ทำให้บริษัท ไม่สามารถมีอัตราค่าระวางที่สูงตามที่ทำสัญญาไว้ และอาจถูกบังคับให้ทำสัญญา ณ อัตราตลาดปัจจุบันซึ่งตกต่ำ และมีอัตราค่าระวางต่ำกว่าที่ทำสัญญาไว้ อย่างไรก็ตาม บริษัท ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญาในระยะยาว ดังนั้น บริษัท จึงได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญา Long Term Charters โดยเลือกลูกค้าชั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุด ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นจึงทำให้ ณ เวลาที่ตลาดซบเซาจนถึงสิ้นไตรมาสหนึ่งของปี 2552 บริษัท ไม่ได้ประสบกับปัญหาจากการที่ลูกค้า (Charterers) ไม่ปฏิบัติตามสัญญา

เรือของบริษัท เดินเรือในน่านน้ำสากลทั่วโลกและกระจายการให้บริการในสัดส่วนเท่าๆ กันทั่วโลก โดยไม่ได้เฉพาะเจาะจงที่ส่วนใดส่วนหนึ่งเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ บริษัท จึงไม่มีความเสี่ยงด้านภูมิศาสตร์ในการตลาดและลูกค้าของบริษัท ดังนั้นความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งของโลกอันเนื่องมาจากสงครามหรือการก่อการกำเริบทางการเมือง หรือด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตามจะไม่ส่งผลกระทบต่อสำคัญที่ทำให้รายได้ของบริษัท ลดลงได้

รายได้ของบริษัท มาจากจำนวนของลูกค้านั้นๆ และไม่ใช่ต่อลูกค้ารายใดรายหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น บริษัทจึงไม่มีความเสี่ยงต่อการที่จะต้องทำธุรกิจกับลูกค้าเพียงรายเดียว หรือได้รับผลกระทบรุนแรง หรือสูญเสียรายได้หากลูกค้ารายนั้นๆ ประสบภาวะขาดทุนอย่างมีนัยที่สำคัญ

ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น สินทรัพย์ของบริษัท คือ เรือ เป็นสินทรัพย์ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด เมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่ง เรือเหล่านี้จะต้องถูกปลดระวาง เป็นเหตุให้กำลังความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัท ต้องการคงระดับกำลังความสามารถของกองเรือ บริษัท จำเป็นต้องทดแทนเรือเก่าที่ถูกปลดระวางไปแล้ว (หรือถูกขาย) ในระหว่างปี 2552 บริษัท ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 21 ลำ ทำให้ขนาดของกองเรือบริษัท ลดลง ซึ่งถ้าบริษัท ต้องการคงกำลังความสามารถนี้ ก็จำเป็นต้องหาเรือมาทดแทนเรือที่ได้ขายไปแล้ว การทดแทนเรือที่ถูกปลดระวาง/เรือที่ได้ขายไปแล้ว สามารถทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสองจากตลาด “ซื้อ-ขาย” เรือเสรี (the open “Sale & Purchase” market) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศในช่วง 4/5 ปีที่ผ่านมา ทำให้มูลค่า (ราคา) (Value (Cost)) ของเรือมือสองสูงขึ้นอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และบริษัท เห็นว่าไม่เป็นการรอบคอบที่จะซื้อเรือในราคาสูงขณะนี้ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อมูลค่าของสินทรัพย์ (เรือ) อันเป็นผลมาจากมูลค่าเรือในตลาดลดลงในช่วงเวลาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปีที่ผ่านมา และได้มีการปรับตัวขึ้นลงในช่วงปีที่ผ่านมาที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ขณะที่บริษัท ได้ดำเนินการเพื่อซื้อเรือเก่ามือสองหนึ่งลำในช่วงสิ้นปีนี้ (2552) ซึ่งถ้าราคาเรือเก่ามือสองยังไม่ลดลงอยู่ในระดับที่เหมาะสมหรือกลับเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งแม้ว่าบริษัท คาดหวังที่จะหาเรือทดแทนเรือเก่าที่ขาย/ปลดระวาง ด้วยเรืออายุน้อยที่มีขนาดใหญ่กว่าก็ตาม บริษัท อาจจะไม่สามารถซื้อเรือเก่ามือสองได้เพียงพอต่อความต้องการ (หรือแม้แต่เรือต่อใหม่ที่พร้อมจะส่งมอบทันที) และไม่สามารถซื้อเรือในราคาที่เหมาะสม ณ ขณะนี้ได้ ทำให้บริษัท มีความเสี่ยงในการทดแทนความสามารถให้บริการขนส่งที่หายไป อันเป็นผลจากการขาย/ปลดระวางเรือเก่าของบริษัท

บริษัท มุ่งมั่นที่จะลดความเสี่ยงในการทดแทนกำลังกองเรือดังกล่าว ด้วยการทำสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ในราคาที่เหมาะสม มีคุณสมบัติที่สอดคล้องกับความต้องการและความจำเป็นของบริษัท เพื่อให้มั่นใจในการทดแทนกำลังกองเรือ และขยายกองเรือ เมื่อเรือสั่งซื้อใหม่ได้ถูกส่งมอบตามที่ระบุในสัญญา ขณะเดียวกัน ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน และความเสี่ยงทางการตลาดซึ่งเกิดจากเรือสั่งซื้อใหม่ที่จะได้รับมอบ จะเป็นดังที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ส่วนความเสี่ยงที่เกิดจากสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่สามารถสรุปได้ดังนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับผู้ต่อเรือ (Ship Builder):** บริษัท จะมีความเสี่ยงที่เกิดจากผู้ต่อเรือในเรื่องการส่งมอบเรือตามกำหนด และ/หรือส่งมอบเรือที่มีคุณสมบัติที่ถูกต้อง กล่าวคืออาจจะไม่สามารถส่งมอบเรือด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม หรือส่งมอบเรือล่าช้า และ/หรือส่งมอบเรือที่มีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่กำหนดไว้ในสัญญา บริษัท มุ่งมั่นที่จะบริหารจัดการความเสี่ยงเหล่านี้ ด้วยการใช้ความระมัดระวังประเมินความสามารถของผู้ต่อเรือ ไม่ว่าจะเป็นตารางเวลาการส่งมอบซึ่งยอมรับทั้งสองฝ่าย และการคงไว้ซึ่งคุณภาพ พร้อมกับการเรียกหลักประกันในรูปของ Bank Guarantees เพื่อให้ครอบคลุมการคืนเงินที่ได้ชำระล่วงหน้าเป็นงวดๆ ไปแล้วและ/หรือการส่งมอบล่าช้า อีกทั้งมีค่าปรับที่เข้มงวด ที่ได้รับในสัญญาเรื่องของการส่งมอบเรือล่าช้า และการส่งมอบเรือที่ไม่ถูกต้องตามที่ระบุ นอกจากนี้ บริษัท ยังได้แต่งตั้งและจ้างทีมงานที่มีคุณภาพสูงและมีประสบการณ์พาณิชย์ เพื่อควบคุมการต่อเรือที่ผู้ต่อเรือ
- **ความเสี่ยงที่เกิดจากวัฏจักรของอุตสาหกรรม:** บริษัท มีความเสี่ยงเมื่อเรือที่สั่งซื้อใหม่ (โดยเฉพาะเรือขนาดใหญ่ประเภทซูเปอร์แมกซ์ เมื่ออุปสงค์ - อุปทานเอื้อประโยชน์ให้น้อยกว่าเรือประเภทแสนดีไซส์ซึ่งมีขนาดเล็กกว่า) ถูกส่งมอบหรือเมื่อทันทีที่ได้ซื้อเรือมือสอง ซึ่งตลาดขนส่งสินค้ากำลังก้าวเข้าสู่ช่วงขาลงและเมื่อเวลานั้นมาถึง นอกเหนือจากมูลค่าเรือจะลดต่ำลงแล้ว บริษัท ยังอาจจะไม่สามารถปล่อยเรือสั่งซื้อใหม่ให้บริการ Charter ในอัตราที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น เพื่อจัดการความเสี่ยงนี้ บริษัท จึงพยายามที่จะทำสัญญา Time Charter ล่วงหน้าสำหรับเรือสั่งซื้อใหม่ในอัตราค่าระวางที่สูงและเหมาะสมตามตารางการส่งมอบเรือสั่งซื้อใหม่ดังกล่าว และพยายามที่จะทำสัญญาให้บริการ Charter เรือเป็นระยะเวลา 2/3 ปี สำหรับเรือมือสองที่ได้ซื้อและรับมอบแล้ว

ยิ่งไปกว่านั้น ถ้าเรือต่อใหม่ถูกส่งมอบในขณะที่อุตสาหกรรมอยู่ในช่วงขาลง ราคาตลาดของเรือต่อใหม่อาจจะลดลงจนถึงระดับที่บริษัท อาจจะไม่คุ้มค่าสัญญาตามเงื่อนไขของหนี้สินต่อมูลค่า โดยจะต้องคำนวณดังกล่าวดังกล่าวตามเงื่อนไขของสัญญา

ขอสินเชื่อ ซึ่งบริษัท ได้ตระหนักถึงปัจจัยความเสี่ยงดังกล่าว และเพื่อจัดการความเสี่ยงดังกล่าว นอกเหนือจากการตั้งสำรองเงินสดแล้ว (เพื่อชำระเงินจ่ายล่วงหน้าบางส่วนของเงินกู้) เงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่เป็นสินเชื่อเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือต่อใหม่เพียง 15 ลำเท่านั้น จากเรือที่บริษัท สั่งต่อใหม่ทั้งหมดจำนวน 18 ลำ ทำให้บริษัท ต้องนำเรือต่อใหม่ที่ปลอดจากการผูกพันใดๆ จำนวน 3 ลำที่เหลือนี้ เป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับเงินกู้ดังกล่าวหลังจากรับมอบเรือ

- **ความเสี่ยงที่เกิดจากการระดมทุน:** บริษัท มีความเสี่ยงซึ่งเกิดจากการไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนสำหรับเรือสั่งต่อใหม่ ซึ่งในกรณีนี้ บริษัท จำเป็นต้องใช้กระแสเงินสดภายในจากการดำเนินงานเพื่อเรือสั่งต่อใหม่ ทำให้บริษัท อาจจะเหลือกระแสเงินสดไม่เพียงพอ หรือเหลือเงินสดส่วนเกินไม่เพียงพอต่อการจ่ายเงินปันผล หรือเพื่อการลงทุนอื่นๆ เพื่อจัดการความเสี่ยงนี้ บริษัท ได้จัดหาสินเชื่อสำหรับเรือสั่งต่อใหม่จำนวน 15 สัญญา จากจำนวน 18 สัญญาซึ่งบริษัท ได้สั่งต่อไปแล้วในปีที่ผ่านมา นอกจากนี้ บริษัท ยังคงมีวงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือเก่ามือสองเพื่อทดแทนเรือเก่าที่ได้ขายไป

ผลกระทบของวิกฤตการณ์โลก

ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญที่เกิดขึ้นและเป็นผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการณ์การเงินโลกต่ออุตสาหกรรมขนส่งสินค้ารวมทั้งบริษัท มีสาระสำคัญสรุปได้ดังต่อไปนี้

- **ความเสี่ยงจากการไม่มีอุปสงค์:** วิกฤตการณ์การเงินได้นำไปสู่การปิดกิจการหรือการลดขนาดของภาคธุรกิจทั่วโลก ประกอบกับการลดช่องทางของการเงินในระบบการค้า (Trade Finance) ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าทั่วโลก รวมทั้งทำให้ไม่มีอุปสงค์ต่อการบริการขนส่ง ทำให้อัตราค่าระวางเรือล่มสลายลง แม้ว่าอุปสงค์จะได้มีการปรับตัวขึ้นเล็กน้อยตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นก็ตาม บริษัท ได้ดำเนินแผนงานด้วยการทำสัญญา Long Term Charters ในอัตราค่าระวางที่สูงและสมเหตุสมผลซึ่งช่วยพยุงรายได้ของบริษัท จากผลกระทบของการลดลงอย่างรวดเร็วและรุนแรงของอัตราค่าระวาง อย่างไรก็ตาม แม้ว่าอุปสงค์จะได้มีการปรับตัวสูงขึ้น แต่ก็ไม่แน่นอนว่าจะปรับตัวอย่างต่อเนื่อง และแม้ว่าอุปสงค์จะได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมากก็ตาม ก็ไม่แน่ว่าจะสามารถชดเชยกับการเพิ่มขึ้นของอุปทานคือเรือสั่งต่อใหม่ ดังนั้น ในกรณีดังกล่าว ถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง รายได้ของบริษัท ก็จะได้รับผลกระทบอย่างมีนัยที่สำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากบริษัท อาจถูกกดดันให้ต้องปล่อยเรือลำที่ยังไม่ได้ทำ Long Term Charter หรือเรือลำที่สัญญาให้บริการได้สิ้นสุดลงด้วยอัตรา Charter ที่ต่ำมาก และ/หรืออาจถูกกดดันให้ต้องปลดระวางเรือเก่าที่มีอายุไม่มากนัก เนื่องจากไม่มีอุปสงค์ในเรือดังกล่าว หรือเนื่องจากไม่สามารถปล่อยให้บริการ Charter เรือเหล่านี้ในอัตรา ณ จุดคุ้มทุน ซึ่งอย่างน้อยก็เพียงพอกับค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของเรือลำนั้นๆ
- **ปัจจัยเสี่ยงจากคู่สัญญา:** ในกรณีของภาวะถดถอยของโลก บริษัทหลายแห่งซึ่งใช้บริการขนส่งสินค้า รวมถึงลูกค้าของบริษัท หรือ “Charterers” ซึ่งบริษัท ได้ทำสัญญาปล่อยเรือให้บริการ Longer Term Period Charters ในอัตราที่สูง อาจต้องปิดกิจการลงหรือล้มละลาย หรือประสบกับปัญหาทางการเงินในอนาคต ทำให้ไม่สามารถชำระค่า Charter เรือให้กับบริษัท หรือยกเลิกสัญญา Charters ก่อนถึงกำหนด อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น บริษัท ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา Period Charters ดังนั้นบริษัท ได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญาให้บริการ Longer Period Charter โดยจะเลือกลูกค้าชั้นดี และมีเครดิตสูงที่สุดเท่านั้น
- **ปัจจัยเสี่ยงจากภาวะสินเชื่อตึงตัว (Credit Crunch):** วิกฤตการณ์การเงินได้นำไปสู่ภาวะสินเชื่อตึงตัว ความเสี่ยงนี้เป็นสิ่งตรงข้ามกับนโยบายซึ่งเป็นที่ยอมรับโดยธนาคารทั่วโลก ที่สนับสนุนหรือคงไว้ซึ่งการตั้งทุนสำรอง ซึ่งยังคงทำได้ยากต่อการระดมทุนใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากธนาคารระหว่างประเทศที่เป็นผู้ปล่อยกู้แก่อุตสาหกรรมการเดินเรือ ซึ่งหากสถานการณ์นี้ยังคงดำเนินต่อไปในอนาคตระยะหนึ่ง บริษัท อาจจะไม่สามารถหาสินเชื่อใหม่ หรือต่ออายุสัญญาขอสินเชื่อปัจจุบันที่บริษัท มีอยู่ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อระดมทุนในการซื้อเรือเข้ามาเสริมหรือขยายกองเรือของบริษัท และตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น บริษัท มีวงเงินสินเชื่อเพื่อใช้ในการสั่งต่อเรือใหม่ และกำลังอยู่ในขั้นตอนการหาเรือสำหรับต่อสัญญาวงเงินสินเชื่อ (การขยายระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน และเมื่อเร็ว ๆ นี้ บริษัท ได้ทำสัญญาวงเงินสินเชื่อใหม่ที่มีระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ที่ยาวขึ้น เพื่อใช้ในการซื้อเรือมือสองเมื่อบริษัท ต้องการซื้อเรือ



ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ตามสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และปี 2551

ลำดับที่	ชื่อ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551	
		จำนวนหุ้น	ร้อยละ	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
	บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด น.ส. นิธิต้า ชาร์ห์	266,625,206	25.65%	266,625,206	25.65%
	บริษัท เกรนเทรต จำกัด	98,586,000	9.48%	98,586,000	9.48%
	บริษัท ยูนิสเตอร์ท จำกัด	74,668,000	7.18%	74,668,000	7.18%
	บริษัท ยูนิสเตอร์ท จำกัด	7,600,400	0.73%	7,600,400	0.73%
1	* รวม จำนวนหุ้นที่อยู่ภายใต้การควบคุมของ น.ส. นิธิต้า ชาร์ห์	447,479,606	43.04%	447,479,606	43.04%
	นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม (รวมหุ้นจำนวน 569,000 หุ้น ในบริษัท ไทย เอ็นวีดีอาร์ จำกัด)	100,328,600	9.65%	100,328,600	9.65%
	นายมนูรี มอยนูดดิน ฮาซิม (รวมหุ้นจำนวน 80,000 หุ้น ในบริษัท ไทย เอ็นวีดีอาร์ จำกัด)	75,134,100	7.23%	75,134,100	7.23%
	นางอิสริฐ ฮาซิม (ภริยา นายมนูรี มอยนูดดิน ฮาซิม)	6,696,000	0.64%	6,696,000	0.64%
2	** รวม จำนวนหุ้นที่ถือครองโดยตระกูล ฮาซิม	182,158,700	17.52%	182,158,700	17.52%
3	Thai NVDR Limited	64,077,411	6.16%	80,316,760	7.73%
4	Fortis Global Custody Services N.V.	26,000,000	2.50%	29,000,000	2.80%
5	Group of "NORTRUST NOMINEES LTD"	15,853,700	1.53%	4,776,200	0.46%
6	Group of "THE BANK OF NEW YORK NOMINEES LIMITED"	15,419,722	1.48%	22,272,310	2.14%
7	Group of "GOVERNMENT OF SINGAPORE INVESTMENT CORPORATION"	12,729,400	1.23%	9,506,800	0.91%
8	Group of "CHASE NOMINEES LIMITED"	10,453,986	1.01%	19,041,054	1.83%
9	PICTET & CIE	9,619,000	0.93%	9,619,000	0.93%
10	Group of "STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY"	8,613,536	0.83%	22,758,136	2.19%
11	ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ (นอกจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ข้างต้น)	247,115,539	23.77%	212,592,034	20.45%
รวม ทั้งหมด	ณ 31 ธันวาคม 2552 ผู้ถือหุ้น : 8,369 ราย ณ 31 ธันวาคม 2551 ผู้ถือหุ้น : 6,019 ราย	1,039,520,600	100.00%	1,039,520,600	100.00%

หมายเหตุ : * น.ส. นิธิต้า ชาร์ห์ ผู้ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ และเป็นกรรมการ และผู้ถือหุ้นใน บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด, บริษัท เกรนเทรต จำกัด และ บริษัท ยูนิสเตอร์ท จำกัด

** นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม เป็นพี่ชายของ นายมนูรี มอยนูดดิน ฮาซิม

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2547 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2547 ให้จ่ายเงินปันผลประจำปีไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของผลกำไรสุทธิหลังหักภาษีและสำรองตามกฎหมาย ทั้งนี้เมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติเห็นชอบให้จ่ายเงินปันผลประจำปีแล้ว จะต้องนำเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น โดยในส่วนของเงินปันผลระหว่างกาลให้คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจอนุมัติให้จ่ายได้ แล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมผู้ถือหุ้นคราวต่อไป



โครงสร้างการจัดการ

บริษัทฯ มีคณะกรรมการรวม 5 ชุด คือ

1. คณะกรรมการบริษัทฯ
2. คณะกรรมการบริหาร
3. คณะกรรมการตรวจสอบ
4. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
5. คณะกรรมการสรรหา

การแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ กำหนดให้การแต่งตั้งกรรมการกระทำโดยที่ประชุมผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีหนึ่งคะแนนเสียง โดยที่ผู้ถือหุ้นแต่ละคนต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมด เลือกบุคคลคนเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการ บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งให้เป็นกรรมการเท่ากับจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น และในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากัน ทำให้เกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ผู้เป็นประธานเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

1. คณะกรรมการบริษัทฯ

อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบจัดการกิจการทั้งหลายของบริษัทฯ โดยมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการภายในขอบเขตของกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น (Shareholders' Meetings) รวมทั้งมีอำนาจกระทำการใดๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ หรือที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 รวมถึงมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ด้วยความเป็นอิสระและเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น

2. กรรมการ มีหน้าที่กระทำการใดๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ

3. คณะกรรมการบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีอำนาจกำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ซึ่งปัจจุบันกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ได้แก่

- 1) นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม
- 2) นายมูนีร์ มอยนุดดิน ฮาซิม
- 3) นายคุซรู คาลี วาเดีย

โดยกรรมการบริษัทฯ สองในสามท่านลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

4. คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขาย หรือจำนองสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใดๆ ให้อนุญาตตุลาการพิจารณา

5. ให้ความเห็นชอบเกี่ยวกับภารกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าที่บริษัทฯ มุ่งหวังและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ

6. พิจารณาและหรือเกี่ยวกับกลยุทธ์ที่เสนอโดยฝ่ายจัดการ เลือกสรรและอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางธุรกิจและนโยบายของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายจัดการ

7. ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความคืบหน้าในการบรรลุวัตถุประสงค์ และการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

8. ดูแลกำกับให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม

9. ดูแลให้มีการกำกับตรวจสอบ ทั้งจากผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอก ให้ทำหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ

10. อนุมัติงบการเงินประจำไตรมาสและประจำปี และดูแลให้มีการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

11. ดูแลให้มีการสื่อสารในเรื่องต่างๆ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และสาธารณชน

2. คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการ 3 ท่าน เพื่อเป็นกรรมการบริหาร โดยมีรายชื่อต่อไปนี้

1) นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม

2) นายมูนีร์ มอยนุดดิน ฮาซิม

3) นายคุซรู คาลี วาเดีย

อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริหารมีหน้าที่บริหารกิจการของบริษัทฯ ภายใต้มติและระเบียบข้อบังคับของคณะกรรมการบริษัทฯ

2. คณะกรรมการบริหารมีอำนาจทำความตกลงหรือทำสัญญาผูกพันบริษัทฯ โดยข้อตกลงหรือสัญญานั้นจะต้องอยู่ในขอบเขต อำนาจหน้าที่ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ไว้และจะต้องให้มีการบริหารสองคนลงนามและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

3. คณะกรรมการบริหารมีอำนาจกระทำการใดๆ ในนามและเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และบริษัทอยู่ในการดำเนินธุรกิจ

4. คณะกรรมการบริหารมีหน้าที่รายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อรับทราบและหารือถึงกิจการที่คณะกรรมการบริหารได้ดำเนินการลงไป อย่างไรก็ตาม สำหรับประเด็นที่เกี่ยวกับนโยบายของบริษัทฯ หรือเรื่องนี้อาจก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยต่อธุรกิจของบริษัทฯ หรือเรื่องที่กฎหมายกำหนดให้ต้องกระทำโดยคณะกรรมการบริษัทฯ หรือเรื่องซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ ทั้งนี้รวมถึงเรื่องที่คณะกรรมการบริหารเห็นสมควรเสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายเรื่อง หรือตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้เสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ ก่อน

5. จัดทำและทบทวนวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงินและนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณานุมัติ

6. พิจารณาทบทวนอำนาจดำเนินการในเรื่องต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในตารางการมอบอำนาจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณานุมัติ

7. พิจารณาแต่งตั้ง ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานตั้งแต่ระดับหัวหน้าฝ่ายลงมาถึงผู้จัดการระดับกลาง

8. ติดตามและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความก้าวหน้าในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ

9. ติดตามสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียภายนอกองค์กรตามความจำเป็นในแต่ละครั้ง ตามอำนาจที่ได้รับมอบหมาย

3. คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อมีวัตถุประสงค์เป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ตามกฎระเบียบและคำแนะนำตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ในการให้ความเห็นต่อรายงานทางการเงินให้เป็นไปอย่างถูกต้อง เชื่อถือได้และโปร่งใส สนับสนุนการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนทำหน้าที่ประสานงานกับคณะกรรมการบริษัทฯ ในการจัดการความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในขององค์กร ทั้งนี้เพื่อมุ่งหวังให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและความเป็นอิสระในการตรวจสอบการทำงานของฝ่ายจัดการ รวมถึงการตรวจสอบความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องที่อาจเกิดขึ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบครั้งแรก เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2541 มีวาระการดำรงตำแหน่งท่านละ 2 ปี ปัจจุบันคณะกรรมการตรวจสอบมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต *	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ */**	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายธีระ วิภูชนิน **/**	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	2 ปี

* พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ และนายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ กรรมการตรวจสอบ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกครั้งโดยมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 3/2551 เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2551

** กรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวไว้ในหัวข้อ “ประวัติคณะกรรมการบริษัท” ในรายงานประจำปีนี้

*** นายธีระ วิภูชนิน ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการตรวจสอบแทน พลเรือเอก ดร. อำนาจ จันทนภักฐะ ซึ่งหมดวาระการเป็นกรรมการตรวจสอบในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2551 ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2551

คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่สอบทานและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัท ในเรื่องดังต่อไปนี้

1. สอบทานรายงานทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีการจัดทำอย่างถูกต้องและมีการเปิดเผยข้อมูล อย่างเพียงพอและครบถ้วน
2. สอบทานเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และพิจารณาความเป็นอิสระของฝ่ายตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณา แต่งตั้ง ปรับเปลี่ยน ตำแหน่ง โยกย้าย หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน
3. สอบทานเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
4. พิจารณาคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอคำตอบแทนผู้สอบบัญชีและเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติ รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยอย่างถูกต้องและครบถ้วน
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ
7. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมายและด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

4. คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัท เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัท อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางการจ่ายคำตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอคำตอบแทนต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณา (รับรองทั้งหมด รับรองเป็นบางส่วน หรือไม่รับข้อเสนอแนะทั้งหมด) เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ภายใต้คำแนะนำเกี่ยวกับคำตอบแทนที่จัดทำโดยคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ซึ่งคณะกรรมการบริษัท ไม่มีอำนาจในการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการแต่จะนำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับคำตอบแทนดังกล่าวเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติ

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 ซึ่งประกอบด้วย กรรมการทั้งหมด 3 ท่าน ดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายธีระ วิภูชนิน	ประธานคณะกรรมการพิจารณา คำตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. นายธีระ ภาณุพงศ์	กรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายกิริต ซาห์	กรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการ	2 ปี

สำหรับปี 2552 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ โดยมีการประชุมคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน จำนวนทั้งสิ้น 1 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุม ทั้งนี้ นายธีระ วิภูชนิน ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน นายธีระ ภาณุพงศ์ และนายกิริต ซาห์ กรรมการพิจารณาคำตอบแทน ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง โดยมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2552

บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

- กำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูงและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- นำเสนอคำตอบแทนของกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ เสนอแนะและแสดงความเห็น เพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น
- ให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับคำตอบแทนของบริษัทต่างๆ ในประเทศไทยและต่างประเทศ เสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

5. คณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางในการเสนอแต่งตั้งกรรมการใหม่ การสรรหาและการคัดเลือกผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและตัดสินใจในการรับรอง หรือไม่รับข้อเสนอแนะ หรือแก้ไข เพื่อนำเสนอและขออนุมัติจากผู้ถือหุ้น (สำหรับการเสนอแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ)

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 ซึ่งประกอบด้วยกรรมการทั้งหมด 3 ท่าน ดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายธีระ วิภูชนิน	ประธานคณะกรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายปีเตอร์ เฟ็ดเดอร์เซน	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี

สำหรับปี 2552 คณะกรรมการสรรหาได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ โดยมีการประชุมคณะกรรมการสรรหา จำนวนทั้งสิ้น 2 ครั้ง นายธีระ วิภูชนิน ประธานคณะกรรมการสรรหา และนายปีเตอร์ เฟ็ดเดอร์เซน กรรมการสรรหา เข้าร่วมประชุมจำนวน 2 ครั้ง และนายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

กรรมการสรรหา เข้าร่วมประชุมจำนวน 1 ครั้ง ทั้งนี้ นายธีระ วิภูชนิน ประธานคณะกรรมการสรรหา นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ และ นายปีเตอร์ เพ็ดเดอร์เซิน กรรมการสรรหา ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกครั้งหนึ่ง โดยมติของที่ประชุมคณะกรรมการ บริษัท ครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2552

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหา มีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางในการคัดเลือก เสนอบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท
2. ทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัท และจัดทำแผนสืบทอดงานของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
3. นำเสนอรายชื่อผู้สมัครที่เข้าเกณฑ์ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ ต่อคณะกรรมการบริษัท
4. ให้การช่วยเหลือ/แนะนำในการดำเนินการสอบทานการปฏิบัติงานของกรรมการ ตามความต้องการของคณะกรรมการบริษัท

5. จัดทำรายงานเกี่ยวกับแนวโน้มและข้อปฏิบัติที่เป็นปัจจุบันในการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท พิจารณา

6. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

6. เลขาธิการบริษัท

สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ คือ คุณสมปราวณา เทพนาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อรับผิดชอบในการดูแลและให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติ และการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูลของบริษัทฯ



ประวัติคณะกรรมการบริษัท

พลเรือเอก ดร. อำนาจ จันทนเบญจ

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ
อายุ	79 ปี
ประวัติการศึกษา	B.Sc. First-Class Hons. Ph.D. วิศวกรรมเครื่องกล มหาวิทยาลัย Leeds ประเทศอังกฤษ พ.ศ. 2533 ปริญญาวิศวกรรมศาสตรดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมเครื่องกล มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ว.ป.อ. รุ่น 28
ประวัติการอบรม	เข้าร่วมประชุมเพื่อรับทราบ “ทิศทางและนโยบายเศรษฐกิจของรัฐบาลในปี 2549” บรรยายโดย อดีตนายกรัฐมนตรี พันตำรวจโท ดร. ทักษิณ ชินวัตร เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย 3 ธ.ค. 2544 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Chairman 2000” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย 16 พ.ย. 2544 เข้าร่วมการอบรมเรื่อง “Effective Audit Committees & Best Practices” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย 31 ต.ค. 2543 เข้าร่วมการอบรมในหัวข้อ “The State of Corporate Governance in Europe” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
ประสบการณ์อื่นๆ	2534 - ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) พ.ศ. 2551 - ปัจจุบัน ที่ปรึกษาคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนและติดตามการแก้ไขปัญหาการประกอบกิจการประมงของวุฒิสภา 2543 - ก.พ. 2551 กรรมการตรวจสอบ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) 2542 - 2549 กรรมการสิทธิการ รัฐสภา 2534 พลเรือเอกแห่งราชนาวีไทย เสนาธิการกองบัญชาการทั่วไป 2532 - 2534 เจ้ากรมอุทกหารเรือ กรมอุทกหารเรือ 2531 - 2532 รองเจ้ากรมอุทกหารเรือ กรมอุทกหารเรือ อาชีพหลัก ข้าราชการบำนาญ-พลเรือเอกแห่งราชนาวีไทย นักธุรกิจ
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี - บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ 2 บริษัท : 1. ประธานคณะกรรมการ บริษัท ฮอสพิทอล เน็ทเวิร์ค จำกัด 2. ประธานคณะกรรมการ บริษัท โรงพยาบาลบางกอก 9 อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด - บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี - บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) ไม่มี - กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552	2,811,500 หุ้น (ร้อยละ 0.27 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น [ลดลง] ในปี พ.ศ. 2552	(38,500 หุ้น)

นายคาลิด มอยบูดิน ฮาซิม

ตำแหน่ง	กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร
อายุ	57 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการเงิน จากมหาวิทยาลัยบอมเบย์
ประวัติการอบรม	สมาชิกรู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย [Directors Certification Program (DCP)] Class 57/2005
ประสบการณ์อื่นๆ	<p>2534 - ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</p> <p>2527 - 2534 หัวหน้าแผนกชิปปิ้ง บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด</p> <p>2522 - 2526 ผู้บริหารอาวุโส บริษัท แพนโอเชียน นาวิกเชน แอน เทรดิง พีทีอี จำกัด</p>
อาชีพหลัก	กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	<p>- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี</p> <p>- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี</p> <p>- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) 51 บริษัท: กรรมการในบริษัทย่อย 50 บริษัทและบริษัทร่วม 1 บริษัทของบริษัทฯ</p> <p>(บริษัทย่อยที่ 1 - 49, 51 และบริษัทร่วมที่ 50 ในหน้า 7-8 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)</p> <p>- กิจการ/องค์กรอื่น</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. รองประธานคณะกรรมการ The Swedish Club, ประเทศสวีเดน 2. Regional Committee Member, American Bureau of Shipping 3. Austral-Asia Regional Committee Member, Bureau Veritas
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552	100,328,600 หุ้น (ร้อยละ 9.65 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552	ไม่มี

นายบูนิร มอยบูดิน ฮาซิม

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการบริหาร
อายุ	55 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการตลาด จากมหาวิทยาลัยบอมเบย์
ประวัติการอบรม	สมาชิกรู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย [Directors Certification Program (DCP)] Class 57/2005
ประสบการณ์อื่นๆ	<p>2534 - ปัจจุบัน กรรมการ (การพาณิชย์) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</p> <p>2529 - 2534 หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด</p> <p>2524 - 2528 หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการพาณิชย์ บริษัท มัลดีฟส์ ชิปปิ้ง จำกัด</p>
อาชีพหลัก	กรรมการ (การพาณิชย์) และ กรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	<p>- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี</p> <p>- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี</p> <p>- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) 49 บริษัท: กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ</p> <p>(บริษัทย่อยที่ 1- 48 และ 51 ในหน้า 7-8 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)</p> <p>- กิจการ/องค์กรอื่น</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กรรมการ UK Defence Club, ประเทศอังกฤษ
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552	75,134,100 หุ้น (ร้อยละ 7.23 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552	ไม่มี

นายภูษณ ภาลี วาเตีย

ตำแหน่ง	กรรมการ กรรมการบริหาร
อายุ	47 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี - สถิติ, คณิตศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตจากสถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย
ประวัติการอบรม	2548 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบัน กรรมการบริษัทไทย [Directors Certification Program (DCP)] Class 64/2005
ประสบการณ์อื่นๆ	2542 - ปัจจุบัน กรรมการ (การเงิน) บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) 2537 - 2542 กรรมการ (การเงินและบัญชี) กลุ่มบริษัท แม็กชีน จำกัด 2540 - 2541 ผู้อำนวยการ (การเงินและการจัดการ) บริษัท ชัวร์เท็กซ์ จำกัด 2533 - 2537 ผู้จัดการแผนกบัญชีและการเงิน กลุ่มบริษัท แม็กชีน จำกัด 2531 - 2533 ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัท เอ.เอฟ.เพอร์สตัน แอนด์ โค
อาชีพหลัก	กรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี - บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้อง* กับธุรกิจของบริษัทฯ 3 บริษัท : 1. กรรมการ บริษัท แม็กชีน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านบริหารจัดการให้เช่าสำนักงานและ ห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย) 2. กรรมการ บริษัท แม็กชีน อพาร์ทเม้นท์ส จำกัด 3. กรรมการ บริษัท ดี เอเทรียม โฮเตล จำกัด
* หมายเหตุ :	อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 162 ของรายงานประจำปีฉบับนี้
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	50 บริษัท : กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1 - 49 และ 51 ในหน้า 7-8 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
- กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552	715,100 หุ้น (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552	2,500 หุ้น

นางสาวนิชิตา ธารี

ตำแหน่ง	กรรมการ
อายุ	30 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) มหาวิทยาลัยบอสตัน โรงเรียนการจัดการ
ประวัติการอบรม	2550 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบัน กรรมการบริษัทไทย [Directors Certification Program (DCP)] Class 83/2007 2549 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006 จัดโดย สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) 2547 สำเร็จการฝึกอบรม “Anatomy of Shipping” course, Seatrade Academy/Cambridge Academy of Transport
ประสบการณ์อื่นๆ	2545 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
อาชีพหลัก	ผู้บริหาร กลุ่มบริษัท จีพี กรุ๊ป
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี

- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ *

- 7 บริษัท :
1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
 2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด
 3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด *
(ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)
 4. กรรมการ บริษัท แอมบีก้า ทัวร์ เอเยนซี จำกัด *
(ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)
 5. กรรมการ บริษัท จีพี แอร์ เซอร์วิส จำกัด *
(ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)
 6. กรรมการ บริษัท แม็กชีน เอ็นจิเนียริง จำกัด *
(ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับ
สำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)
 7. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด *
(ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับ
สำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)

* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 161-163 ของรายงานประจำปีฉบับนี้

- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)

37 บริษัท : กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ

(บริษัทย่อยที่ 1-37 ในหน้า 7-8 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)

- กิจการ/องค์กรอื่น

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552

98,586,000 หุ้น (ร้อยละ 9.48 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552

ไม่มี

นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

ตำแหน่ง

กรรมการอิสระ
กรรมการตรวจสอบ *
กรรมการสรรหา

อายุ

63 ปี

ประวัติการศึกษา

อัสสัมชัญพาณิชย

ประวัติการอบรม

ทำงานและเรียนจากประสบการณ์ในการร่วมลงทุนกับบริษัทใหญ่ที่มีชื่อเสียงซึ่งมีทั้งชาวญี่ปุ่น อเมริกัน และอินเดีย
เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006
จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

2541 - ปัจจุบัน กรรมการตรวจสอบ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ประสบการณ์อื่นๆ

2532 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

อาชีพหลัก

บริหารบริษัทต่างๆ ของครอบครัว

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี

- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

- 3 บริษัท :
1. กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทยฟิลาเมนต์เท็กซ์ไทล์ จำกัด
 2. กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทย-อัมบีก้า เคมีคัลส์ จำกัด
 3. กรรมการผู้จัดการ บริษัท แรมแบรนด์ทีโยเตล คอร์ปอเรชั่น จำกัด

- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

ไม่มี

- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)

ไม่มี

- กิจการ/องค์กรอื่น

1. ประธานหอการค้าอินเดีย-ไทย

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552

3,300,000 หุ้น (ร้อยละ 0.32 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552

ไม่มี

หมายเหตุ : * กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ
อายุ	74 ปี
ประวัติการศึกษา	
2498 - 2502	โรงเรียนนายร้อยทหารบก ประเทศอังกฤษ โรงเรียนตำรวจ ประเทศอังกฤษ โรงเรียนสืบสวนสอบสวน เฮนดอน ประเทศอังกฤษ
2509 - 2510	โรงเรียนสืบสวนสอบสวนแห่งชาติ เอฟบีไอ ประเทศสหรัฐอเมริกา
2536 - 2537	โรงเรียนนักบริหารชั้นสูงของสำนักงานเลขาธิการ ข้าราชการพลเรือน
ประวัติการอบรม	
26 ก.ย. 2548	เข้าร่วมสัมมนาเรื่อง “Corporate Governance Roundtable” โดยคณะกรรมการบริษัทภิบาลแห่งชาติ
21 ก.ย. 2547	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
30 ก.ค. 2545	เข้าร่วมการอบรมเรื่อง “Chairman 2000” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
16 พ.ย. 2544	เข้าร่วมการอบรมเรื่อง “Effective Audit Committees & Best Practices” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
30 ต.ค. 2543	เข้าร่วมการอบรมเรื่อง “กรรมการบริษัทกับความรับผิดชอบต่อที่เพิ่มตาม พ.ร.บ. การบัญชี พ.ศ. 2543” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
ประสบการณ์อื่นๆ	
2539 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2547 - 2549	ที่ปรึกษา ประธาน Company Affairs บริษัท แอนเชอร์ จำกัด
2546 - 2549	ที่ปรึกษา บริษัท ออล ซีซั่นส์ พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด ประธานคณะกรรมการ บริษัท Perfect Place คอนโดมิเนียม จำกัด ที่ปรึกษา Company Affairs บริษัท V. Group Building
2545	ที่ปรึกษา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
2539 - 2541	ที่ปรึกษาพิเศษ บริษัท สหวิริยา ซิตี จำกัด (มหาชน) ที่ปรึกษาพิเศษ บริษัท กวดดอง เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน)
2538 - 2539	กรรมการ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย
2537 - 2539	ผู้บัญชาการสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
2537	จเรตำรวจ
2535 - 2537	รองจเรตำรวจ
2534 - 2535	รองผู้บัญชาการศึกษา
2533 - 2534	ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
2532 - 2533	ผู้บังคับการอำนวยการกองบัญชาการตำรวจนครบาล
2531 - 2532	ผู้บังคับการตำรวจจราจร
2526 - 2531	รองผู้บังคับการตำรวจนครบาลพระนครใต้
อาชีพหลัก	ข้าราชการบำนาญในตำแหน่งพลตำรวจโท ผู้บัญชาการ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง นักธุรกิจ
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	1 บริษัท : กรรมการ บริษัท อุซ้า สยาม สตีล อินดัสตเรียล จำกัด (มหาชน)
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
- กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552	ไม่มี

นายไพล มินสุภาณี

ตำแหน่ง กรรมการ
อายุ 60 ปี
ประวัติการศึกษา Directorate of Marine Engineering Training ค.ศ.1967- ค.ศ.1971.
ประวัติการอบรม 2548 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 64/2005

ประสบการณ์อื่นๆ

2536 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 2531 - 2544 ผู้จัดการฝ่ายเทคนิค บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด
 2528 - 2530 รองผู้ควบคุมวิศวกร บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิกฤษณ์ จำกัด
 2524 - 2527 ผู้ช่วยผู้ควบคุมวิศวกร บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิกฤษณ์ จำกัด
 2520 - 2524 หัวหน้าวิศวกรประจำเรือ บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิกฤษณ์ จำกัด
 2514 - 2519 วิศวกรประจำเรือ บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิกฤษณ์ จำกัด
อาชีพหลัก กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด (บริษัทย่อย)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี
 - บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี
 - บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)
- 2 บริษัท : 1. กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด
 2. กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส โปรเจคส์ ฟิตส์ ลิมิเตด ประเทศสิงคโปร์

(บริษัทย่อยที่ 37 และ 51 ในหน้า 8 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)

- กิจการ/องค์กรอื่น
1. Member, Regional Technical Committee, Nippon Kaiji Kyokai.
 2. Member, Regional Technical Committee, American Bureau of Shipping.
 3. Member, Regional Technical Committee, Bureau Veritas.

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552

200,000 หุ้น (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
 ไม่มี

นายธีระ ภาณุพงศ์

ตำแหน่ง กรรมการอิสระ
 กรรมการพิจารณาต่อต้าน
อายุ 77 ปี
ประวัติการศึกษา ธรรมศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
 B. Com. (Accountancy) Hons., University of Leeds, England.
 M.Sc. (Econ.), School of Economics and Political Science, University of London
 หลักสูตร Industrial Project Evaluation Course, Economic Development Institute, IBRD
 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ว.ป.อ. รุ่น 20

ประวัติการอบรม

2546 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program No. 2/2546” (DAP 2/2546)
 จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 2545 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Chairman 2000” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ประสบการณ์อื่นๆ

2543 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 2547 - ปลายปี 2550 ประธานคณะกรรมการและประธานคณะกรรมการบริหาร บริษัท สมบูรณ์ แอ็ดวานซ์ เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน)
 2537 - 2550 รองประธานคณะกรรมการและกรรมการอิสระ บริษัท อมตะ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)

2544 - 2548 ประธานคณะกรรมการ บริษัท บ้านปู จำกัด (มหาชน)
 2539 - 2546 ประธานคณะกรรมการ บริษัท ไตร เอนเนอจี จำกัด
 2529 - 2534 เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
 ก่อนปี 2535 สำนักงานเลขาธิการกรม กระทรวงการต่างประเทศ
 กรมทะเบียนการค้า กระทรวงพาณิชย์
 สำนักวิชาการและวางแผน กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ
 ข้าราชการบำนาญ

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี
 - บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ 3 บริษัท :
 1. รองประธานคณะกรรมการ บริษัท ทีพีที ไบโตรีเคมคอลลส์ จำกัด (มหาชน)
 2. กรรมการ บริษัท อุษา สยาม สติล อินดัสตริยส์ จำกัด (มหาชน)
 3. ประธานคณะกรรมการและกรรมการอิสระ บริษัท อินโดรามา โพลีเอสเตอร์ อินดัสตริยส์ จำกัด (มหาชน)
 - บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี
 - บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) ไม่มี
 - กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี
- จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552 ไม่มี
- จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552 ไม่มี

นายธีระ วิภูษิน

ตำแหน่ง

กรรมการอิสระ
 ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
 ประธานคณะกรรมการสรรหา
 กรรมการตรวจสอบ *

อายุ

60 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรีทางบริหารธุรกิจและเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยวิสคอนซิน สหรัฐอเมริกา

ประวัติการอบรม

2548 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Audit Committee Program” (ACP) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 2544 สมาชิกของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 6/2001

ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

2551 - ปัจจุบัน กรรมการตรวจสอบ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 2548 - ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท สหอุตสาหกรรม น้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน)
 2546 - ปัจจุบัน กรรมการตรวจสอบ บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)
 ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทเงินทุน กรุงเทพธนาร จำกัด (มหาชน)

ประสบการณ์อื่นๆ

2543 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 2543 - 2546 รองกรรมการผู้จัดการ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
 กรรมการ บริษัท ชันโย ยูนิเวอร์แซล อีเล็คทริก จำกัด (มหาชน)
 กรรมการและเหรัญญิก มูลนิธิเอกชนพัฒนาภูมิภาค ประเทศไทย
 กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัทของ ท.ศ.ท. และ ก.ส.ท.
 กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัทของ ป.ต.ท.
 อนุกรรมการ คณะอนุกรรมการบริหารศูนย์ระดมทุน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
 2537 - 2540 รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส กลุ่มบริษัท ฟรีเมียร์
 2533 - 2537 ผู้แทนประจำประเทศไทย บริษัท พูเด็นเซียล แอสเซต แมนเนจเม้นท์ เอเชีย จำกัด
 2518 - 2533 รองประธาน (การลงทุน) บริษัท อเมริกัน อินเตอร์เนชันแนล แอสเซตส์ จำกัด
 2517 - 2518 ผู้จัดการสินเชื่อกิจการ บริษัท เครดิตการพาณิชย์ (ประเทศไทย) จำกัด
 2516 - 2517 ประจำกองพลทหารม้า

อาชีพหลัก

กรรมการบริษัท

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ 4 บริษัท :
1. ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหา และกรรมการกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สหอุตสาหกรรม น้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน)
 2. กรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบ บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)
 3. ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน บริษัทเงินทุน กรุงเทพมหานคร จำกัด (มหาชน)
 4. ประธานคณะกรรมการและกรรมการอิสระ บริษัท อินเตอร์ไฮด์ จำกัด (มหาชน)
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ 2 บริษัท :
1. ประธานคณะกรรมการ บริษัท จัดการรักษาสีสิ่งแวดล้อม จำกัด
 2. กรรมการ บริษัท อินโนเว็กซ์ ไอเอ็นซี, สหรัฐอเมริกา
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) ไม่มี
- กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี
- จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552** ไม่มี
- จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552** ไม่มี
- หมายเหตุ : * เป็นกรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

นายภิรติ์ ธานี**ตำแหน่ง**

กรรมการ
กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

อายุ

57 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรีสาขาพาณิชยศาสตร์ จาก H.R. College of Commerce, กรุงเทพมหานคร ประเทศอินเดีย

ประวัติการอบรม

2548

สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร
“Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005

ประสบการณ์อื่นๆ

24 เม.ย. 2550 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

2542 - 2546 รองประธานคณะกรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟินิคซ์ พัลพ แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ

2532 - 2545 กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ

2523 - 2546 กรรมการผู้จัดการ บริษัท จี.เปรมจี จำกัด กรุงเทพฯ

อาชีพหลัก

ผู้บริหารบริษัท

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ *
- 6 บริษัท :
1. กรรมการ บริษัท โกลแบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
 2. กรรมการบริหาร บริษัท เกรนเทรด จำกัด
 3. กรรมการ บริษัท เปรมไทย อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล จำกัด
 4. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ทรี จำกัด *
- (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)
5. กรรมการ บริษัท แมกซวิน บิลเดอร์ส จำกัด *
- (ให้บริการด้านบริหารจัดการให้เข้าสำนักงานและ
ห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)

6. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด*
(ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานหลัก
และห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)

* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 161-162 ของรายงานประจำปีฉบับนี้

- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)

1 บริษัท : กรรมการ บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด ประเทศอินเดีย

(บริษัทย่อยที่ 49 ในหน้า 8 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)

- กิจกรรม/องค์กรอื่น

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552

ไม่มี

นายปีเตอร์ เพ็ดเดอร์เซน

ตำแหน่ง

กรรมการอิสระ

กรรมการสรรหา

อายุ

69 ปี

ประวัติการศึกษา

จบการศึกษาด้านรัฐกิจนานาชาติ จากโรงเรียนบริหารนานาชาติ Thunderbird, Glendale, Arizona, USA

ประวัติการอบรม

สิงหาคม 2549

เข้าร่วมการอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” ในเดือนสิงหาคม 2549 ซึ่งจัดอบรม 1 วัน
โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ประสบการณ์อื่นๆ

24 เม.ย. 2550 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

2530 - 2537

ผู้จัดการทั่วไป และ ที่ปรึกษา บริษัท จี. เปรมาจี จำกัด กรุงเทพฯ

2528 - 2530

ผู้จัดการทั่วไป คอนทิเนนทัล โอเวอร์ซีส์ คอร์ปอเรชั่น กรุงเทพฯ

2525 - 2528

กรรมการผู้จัดการ บริษัท คอนทิเนนทัล เกรน (ออสเตรเลีย) ชีสนี่ ออสเตรเลีย

2516 - 2525

ผู้จัดการทั่วไป, รองผู้อำนวยการ บริษัท คอนทิเนนทัล โอเวอร์ซีส์ คอร์ปอเรชั่น กรุงเทพฯ

2545 - สิ้นปี 2550

สมาชิกคณะกรรมการทั่วไป ราชกรีฑาสโมสร (The Royal Bangkok Sports Club (RBSC))

อาชีพหลัก

Grain Trader นักลงทุน

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

ไม่มี

- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

2 บริษัท :

1. กรรมการ บริษัท พัทยาฟูดอินดัสตรี จำกัด

2. กรรมการ บริษัท ฟาสท์แทร็ค เซอร์วิส จำกัด

- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

ไม่มี

- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)

ไม่มี

- กิจกรรม/องค์กรอื่น

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552

364,000 (ร้อยละ 0.04 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552

(25,000) หุ้น



คณะผู้บริหาร

นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม *	กรรมการผู้จัดการ
นายมนูรี มอยนุดดิน ฮาซิม *	กรรมการ (การพาณิชย์)
นายคูซรู คาลี วาเดีย *	กรรมการ (การเงิน)
นายไจपाल มั่นสุขานี *	กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด (บริษัทย่อยของบริษัท)
* สำหรับประวัติ และจำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง - กรุณาดูหัวข้อ ประวัติคณะกรรมการบริษัท	

นายธีลาล โกปินาธาน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
อายุ	52 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ จากมหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประกาศนียบัตรการเดินเรือ จาก Norottam Morarjee Institute of Shipping, บอมเบย์
ประสบการณ์	
2542 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2532 - 2541	ผู้จัดการฝ่ายบริการเช่าเรือ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552	1,500,000 หุ้น (ร้อยละ 0.14 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552	186,000 หุ้น

นายโกคา เวนคาตารามานา สุตาการ์

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ)
อายุ	61 ปี
ประวัติการศึกษา	Cadet, Directorate of Marine Engineering Training
ประสบการณ์	
2542 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2532 - 2541	ผู้จัดการกองเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552	10,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552	ไม่มี

นายนิลากันตัน วาสูเดวัน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย)
อายุ	48 ปี
ประวัติการศึกษา	Post Graduate Diploma in International Trade from Indian Institute of Foreign Trade Master's degree in Management Studies (M.M.S)
ประสบการณ์	
2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2542 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2538 - 2541	ผู้จัดการฝ่ายประกันภัย บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2528 - 2538	รองผู้จัดการ บริษัท Shipping Corporation of India Ltd.
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552	60,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552	(10,000 หุ้น)

นายสตีเฟน โกลา

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM)
อายุ	53 ปี
ประวัติการศึกษา	First Class Marine Engineer Graduate Directorate of Marine Engineering Training, Kolkatta, อินเดีย
ประสบการณ์	
2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2547 - 2548	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2539 - 2547	Quality Systems Manager (ISM Team) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2537 - 2539	Technical Superintendent บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด
2531 - 2537	Technical Superintendent, ESSAR SISCO Ship Management Co., Chennai, อินเดีย
2529 - 2531	ต้นกลประจำเรือ (Chief Engineer)
2521 - 2529	นายช่างประจำเรือ (Marine Engineer)
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552	80,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552	(27,000 หุ้น)

นายโกตาการาจิกิล มูราลี เมนนอน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (เทคนิค)
อายุ	54 ปี
ประวัติการศึกษา	Marine Engineer (Class One), Marine Engineering College, อินเดีย Qualified for membership of the Institute of Chartered Shipbrokers
ประสบการณ์	
2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2541 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2535 - 2541	Superintendent (เทคนิค) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2531 - 2535	Chief Engineer บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2527 - 2531	Chief Engineer, Seaarland Ship management, Austria
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552	248,000 หุ้น (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552	ไม่มี

นายภาณุมาศ กุมาร ฤ

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ)
อายุ	44 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโท สาขา Computer Science มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ กรุงเทพฯ
ประสบการณ์	
2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2543 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2539 - 2543	ผู้จัดการอาวุโส (ISM)
2539	กัปตันเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด
2531 - 2539	นายประจำเรือ (Deck Officer) บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552	255,200 หุ้น (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552	11,000 หุ้น

นายกิติน กิษชาธินาท ไวต์

ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชี และการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)
อายุ	40 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี การพาณิชย์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ อินเดีย ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาต จากสถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย
ประสบการณ์	2536 - ปัจจุบัน ผู้จัดการอาวุโส (บัญชี และการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552	ไม่มี

นางสาวสมปรรณภาพ เทพภาพลิณ

ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) เลขานุการบริษัทฯ
อายุ	39 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต จากสภาวิชาชีพบัญชี
การฝึกอบรม	ตุลาคม 2547 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
ประสบการณ์	2542 - ปัจจุบัน ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) 2539 - 2542 ผู้จัดการการเงิน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) 2535 - 2539 ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท เอสจีวี ณ ถลาง จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552	ไม่มี

นายอึ้งยง กังเณ

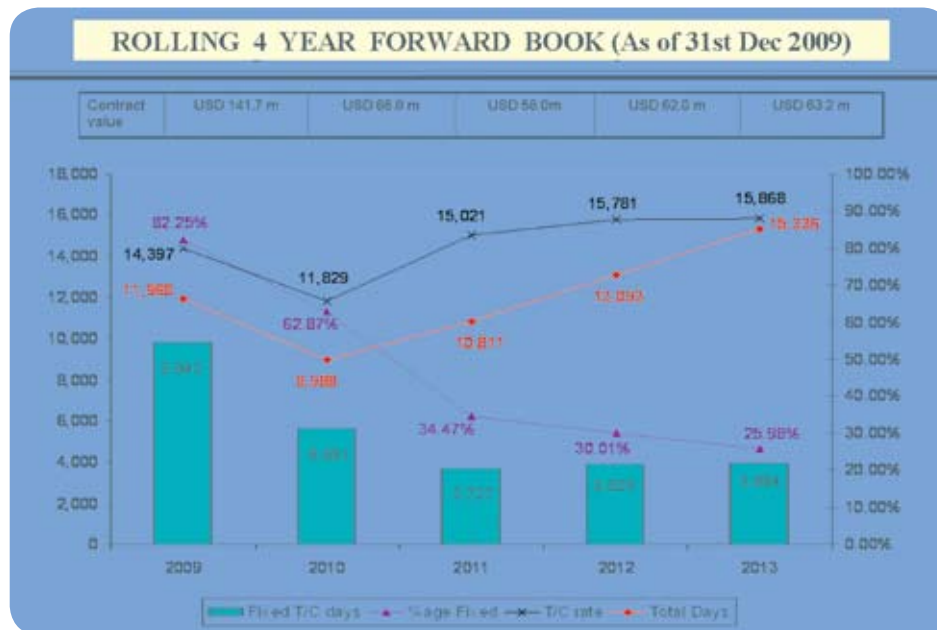
ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัทฯ)
อายุ	39 ปี
ประวัติการศึกษา	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (บัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ประสบการณ์	2539 - ปัจจุบัน ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัทฯ) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) 2536 - 2539 ผู้สอบบัญชี บริษัท ดีลอยท์ ทูช โธมัส ไซยาศ จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2552	ไม่มี



คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานประจำปีฉบับนี้)

บริษัท พีรเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอลหรือบริษัทฯ”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือเนกประสงค์ขนาดเล็กสำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง บริษัทฯ ดำเนินกลยุทธ์ในการทำธุรกิจอย่างต่อเนื่องจากปี 2547 โดยการทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง ซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือมีตั้งแต่ 3 เดือน ถึง 5 ปี ตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาสสามปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าว อัตราค่าระวางเริ่มหยุดชะงัก เนื่องจากไม่สามารถต่อสัญญาหรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ได้ ในระหว่างปี 2552 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือสำหรับเรือที่มีอยู่ไม่มากนัก และบริษัทฯ ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือสำหรับเรือมือสองที่ซื้อใหม่ ได้แก่ เรือรจเรช นารี ซึ่งเข้าร่วมกองกำลังเรือของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2552 โดยมีระยะเวลาการเช่าอย่างน้อย 12 เดือน และไม่เกิน 28 เดือน ซึ่งขึ้นอยู่กับพิจารณาของ Charterer โดย Charterer จะต้องแจ้งความประสงค์ที่จะใช้บริการเพิ่มเติมภายใน 90 วันนับจากวันแรกในสัญญา Time Charter และบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญา Charters สำหรับเรือที่ส่งต่อขึ้นใหม่เพื่อการขนส่งซีเมนต์ จำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ ทั้งนี้เป็นที่แน่นอนแล้วจำนวน 3 ลำ ส่วนอีก 1 ลำนั้น Charterer จะพิจารณาที่จะรับบริการเพิ่มเติมต่อไป รายละเอียดของรายการดังกล่าวได้แสดงไว้ในหัวข้อที่ 3.2 ผลที่ได้จากกลยุทธ์ในการทำสัญญาระยะยาวของบริษัทฯ กับผู้เช่าเรือที่มีฐานะมั่นคงที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ทำให้สัญญาเช่าเรือล่วงหน้าของบริษัทฯ ยังคงถืออยู่ ซึ่งได้แสดงตามรูปด้านล่างนี้



จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมด (แสดงในรูปด้านบน) มาจากจำนวนกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 25 ลำ ณ สิ้นปี 2552 ไม่รวมเรือที่จะซื้อเข้ามาใหม่แต่ได้รวมการรับเรือที่ส่งต่อใหม่ที่จะส่งมอบตามลำดับเวลา และเรือที่ส่งต่อใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำได้นำมารวมในประมาณการนี้ อย่างไรก็ตาม เรือเก่าจำนวน 4 ลำของบริษัทฯ ที่มีอายุมากกว่า 25 ปี อาจต้องขายเรือ/ปลดระวางเรือในปี 2553

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะของตลาดประกอบได้ที่รายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้

2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก สำหรับเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก - (โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

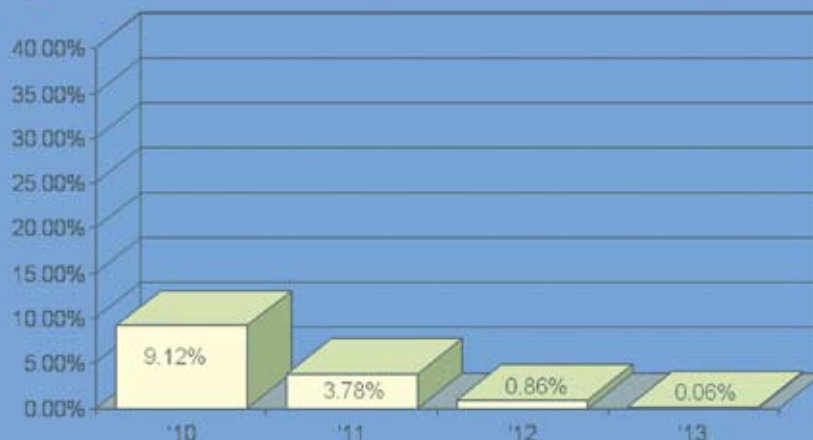


CRS: Clarksons Research Studies

จากกราฟข้างต้นแสดงถึงการลดลงอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปี 2546 ของกองเรือทั้งหมดในกลุ่มเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก อย่างไรก็ตามในระหว่างปี 2547 กองเรือโลกเพิ่มสุทธิจำนวน 1 ลำ เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2546 ในระหว่างปี 2548, 2549, 2550 และ 2551 กองเรือโลกเพิ่มขึ้นจำนวน 46 ลำ, 9 ลำ, 80 ลำ และ 55 ลำตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากอัตราการปลดระวางเรือค่อยๆ ลดลงเป็นผลให้รายได้อัตราค่าระวางเรือในระหว่างปี 2547 - 2551 ได้เพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามเป็นที่น่าสนใจที่ตั้งแต่ไตรมาสสี่ปี 2551 อัตราการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้น เนื่องจากรายได้ค่าระวางเรือในตลาดเรือลดลง อุปทานของเรือลดลง และจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในปี 2551 มีเพียง 55 ลำเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในปี 2550 จำนวน 80 ลำ ในระหว่างปี 2552 ดังที่บริษัท เคยคาดไว้ว่า อัตราการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้น กองกำลังเรือโลกลดลงสุทธิจำนวน 93 ลำ คงเหลือเท่ากับจำนวน 3,126 ลำ ณ สิ้นปี 2552 คู่ต่อเรือได้รับคำสั่งต่อเรือน้อยลงในปี 2552 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 และมีสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวนหนึ่งที่ถูกลยกเลิก ในระหว่างปี 2552 การเลื่อนระยะเวลาในการส่งมอบเรือที่สั่งต่อใหม่เพิ่มขึ้น จากเวลาส่งมอบเรือที่กำหนดตามโครงการกับเวลาในการส่งมอบเรือตามความเป็นจริง เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551

NEW BUILDINGS ON ORDER UPTO DEC 2013 (13.82%)

Number of Ships	202	133	37	2
Average Size (DWT)	12,824	10,420	22,631	20,300



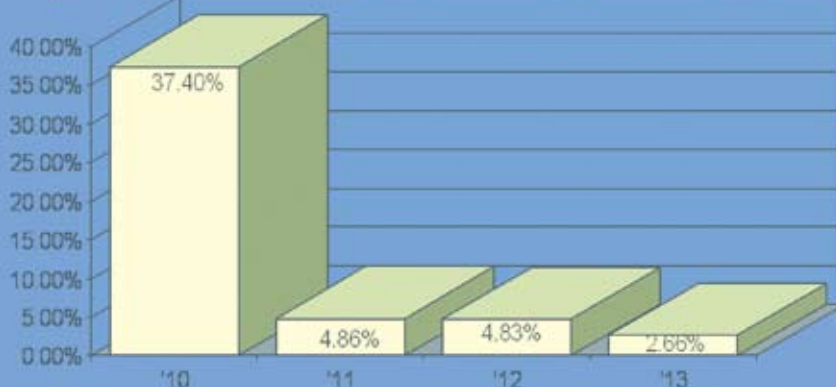
As % of Fleet Size as at 1st Jan 2010

Source : CRS/Aries

จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่า แม้ว่าปี 2553 อุปทานของเรือใหม่มีมากขึ้นเล็กน้อยจากในอดีตที่ผ่านมา แต่ในอีก 3 ปีข้างหน้า มีเรือที่ครบกำหนดส่งมอบประมาณร้อยละ 5 กว่าๆ เมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทำให้มีเรือถึงร้อยละ 49.75 ที่มีอายุมากกว่า 27 ปี ดังนั้นดูเหมือนว่าอุปทานเรือในกลุ่มเรือของบริษัทฯ จะมีภาพเป็นที่น่าสนใจอย่างยิ่งซึ่งได้อธิบายไว้ด้านล่างนี้

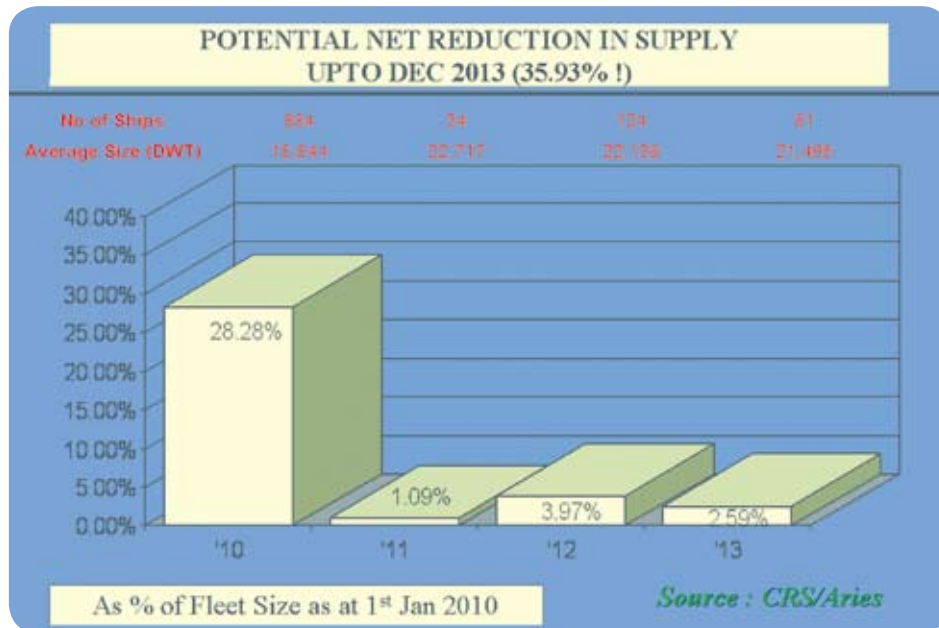
POTENTIAL SCRAPPING OF SHIPS 27 YEARS OR OLDER UPTO DEC 2013 (49.75%)

Number of Ships	< 100	102	151	65
Average Size (DWT)	12,644	22,717	22,196	21,460



As % of Fleet Size as at 1st Jan 2010

Source : CRS/Aries



จากกราฟข้างต้นและคำอธิบายที่ได้กล่าวไว้เกี่ยวกับอายุของกองเรือ (โปรดดูข้อ 1.2 ในเรื่องลักษณะการประกอบธุรกิจ และอุตสาหกรรมซึ่งแสดงในรายงานประจำปีนี้) แสดงให้เห็นว่ามากกว่าร้อยละ 54 ของเรือในกลุ่มเดียวกับบริษัทฯ จะมีอายุเกิน 20 ปี มีการปลดระวางเรือดำมากในช่วงที่ตลาดรุ่งเรืองจนกระทั่งถึงในระหว่างปี 2551 ซึ่งเป็นผลให้มีเรือเก่าคงเหลืออยู่ในการดำเนินธุรกิจ และทำให้ค่าเฉลี่ยอายุเรือสำหรับการปลดระวางในช่วงปีนี้อยู่ที่เพียง 30 ปี แทนที่จะเป็น 27 ปี ดังนั้นจึงมีการคาดการณ์ว่าอัตราการปลดระวางเรือควรจะเพิ่มขึ้น ถ้าเรือที่ส่งต่อใหม่เริ่มเข้ามาในกองกำลังเรือโลกในอัตราที่เพิ่มขึ้น และตลาดการระวางเรือยังคงปรับตัวลดลงในช่วงเวลาที่สำคัญนี้ย่อมแสดงถึงการปรับตัวของอุปสงค์และอุปทานให้สมดุล ดังนั้น อัตราการระวางเรือยังคงปรับตัวลดลงในระหว่างปี 2552

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะของตลาดนี้ ประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดง ในรายงานประจำปีนี้

3. สัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ในปี 2550 และ 2551 จำนวน 18 ลำ

3.1 สรุปรายละเอียดรายการ

เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ กับ ABG Shipyard Limited (ABG หรือผู้ต่อเรือ) ประเทศอินเดีย สำหรับสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดตเวทตัน (ในความเป็นจริงสามารถบรรทุกได้ถึง 34,000 เดตเวทตัน ดังนั้นเรือกลุ่มนี้จะขอก้าวต่อไปในรายงานฉบับนี้ ในขนาดระวางบรรทุก 34,000 เดตเวทตันต่อลำ) เรือแต่ละลำเป็นเรือสมัยใหม่ รูปทรงกล่อง ฝากระวางเปิดกว้าง และมีผนังด้านข้างเรือสองชั้น กองเรือที่ส่งต่อใหม่ดังกล่าวซึ่งรวมถึงเครื่องจักรและอุปกรณ์จะถูกสร้างขึ้นภายใต้ข้อบังคับและกฎเกณฑ์ของ Nippon Kaiji Kyokai (“NKK” หรือ “สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society)”) ต่อมาเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2550 บริษัทฯ ได้ลงนาม ในสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่อีกจำนวน 3 ลำ กับ ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดียสำหรับสั่งซื้อเรือประเภหสินค้าแห่งเทกอง (ขนาดซูปราแมกซ์) จำนวน 3 ลำ มีขนาดระวาง 54,000 เดตเวทตัน ดังนั้นในปี 2550 บริษัทฯ สั่งต่อเรือทั้งสิ้น 15 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ต่อมาเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่อีกจำนวน 3 ลำ กับ ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย สำหรับสั่งซื้อเรือประเภหสินค้าแห่งเทกอง (ขนาดซูปราแมกซ์) จำนวน 3 ลำ มีขนาดระวาง 54,000 เดตเวทตัน โดยเรือขนาดซูปราแมกซ์แต่ละลำเป็น เรือสมัยใหม่มีผนังด้านข้างเรือสองชั้นกองเรือที่ส่งต่อใหม่ดังกล่าวซึ่งรวมถึงเครื่องจักรและอุปกรณ์จะถูกสร้างขึ้นภายใต้ข้อบังคับ และกฎเกณฑ์ของ The American Bureau of Shipping (“ABS” หรือ “สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society)”) โดยสมาคมจัดชั้นเรือที่กล่าวมาข้างต้นแต่งตั้งตัวแทนไปทำการตรวจสอบการต่อเรือ ณ ผู้ต่อเรือ การตัดสินใจในเรื่องเกี่ยวกับมาตรฐานและคุณสมบัติของเรือจะถูกกำหนดและรับรองโดยสมาคมจัดชั้นเรือ อีกทั้ง บริษัทฯ มีพนักงานของบริษัทฯ ไปติดตาม ดูแลความคืบหน้าของการต่อเรือตลอดเวลา

รายละเอียดต้นทุนเรือ ตารางการจ่ายเงินงวด การเบิกเงินกู้ (ซึ่งได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 6.3 ด้านล่างนี้) และ
ประมาณวันที่เรือเสร็จ มีดังนี้

เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญา	วันรับมอบเรือโดยประมาณ	ขนาดระวางบรรทุก	จำนวนเงินตามสัญญาฯ (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2550 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2551 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2552 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่ายไปแล้ว ณ 31 ธันวาคม 2552 (เหรียญสหรัฐ)
329	20 กรกฎาคม 2550	30 มิถุนายน 2553	32,000	29,999,997	5,999,999	*5,999,999	* 5,999,999	17,999,997
330	20 กรกฎาคม 2550	31 ตุลาคม 2553	32,000	29,999,997	5,999,999	-	* 11,999,998	17,999,997
331	20 กรกฎาคม 2550	31 มีนาคม 2554	32,000	29,999,997	5,999,999	-	* 11,999,998	17,999,997
333	20 กรกฎาคม 2550	30 เมษายน 2554	32,000	29,999,997	5,999,999	-	* 11,999,998	17,999,997
334	20 กรกฎาคม 2550	31 สิงหาคม 2554	32,000	29,999,997	5,999,999	-	* 5,999,999	11,999,998
335	20 กรกฎาคม 2550	31 ธันวาคม 2554	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	5,999,999
336	20 กรกฎาคม 2550	30 เมษายน 2555	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	5,999,999
337	20 กรกฎาคม 2550	31 สิงหาคม 2555	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	5,999,999
338	20 กรกฎาคม 2550	31 ธันวาคม 2555	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	5,999,999
339	20 กรกฎาคม 2550	30 เมษายน 2556	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	5,999,999
340	20 กรกฎาคม 2550	31 สิงหาคม 2556	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	5,999,999
342	20 กรกฎาคม 2550	31 ธันวาคม 2556	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	5,999,999
313	14 กันยายน 2550	31 ธันวาคม 2553	54,000	37,999,998	7,599,999	*7,599,999	* 7,600,000	22,799,998
315	14 กันยายน 2550	30 มิถุนายน 2554	54,000	37,999,998	7,599,999	*7,599,999	-	15,199,998
316	14 กันยายน 2550	31 ธันวาคม 2554	54,000	37,999,998	7,599,999	-	* 7,599,999	15,199,998
347	11 กุมภาพันธ์ 2551	31 พฤษภาคม 2555	54,000	37,999,998	-	7,599,999	* 7,599,999	15,199,998
348	11 กุมภาพันธ์ 2551	31 ตุลาคม 2555	54,000	37,999,998	-	7,599,999	* 7,599,999	15,199,998
349	11 กุมภาพันธ์ 2551	31 ธันวาคม 2555	54,000	37,999,998	-	7,599,999	* 7,599,999	15,199,998
รวม			708,000	587,999,952	94,799,985	43,999,994	85,999,988	224,799,967

* จากการเบิกถอนเงินกู้ในสัญญาสินเชื่อมีหลักประกันสำหรับการต่อเรือใหม่นี้

รายละเอียดแสดงเงินงวดที่จะต้องจ่ายตามขั้นตอนความสำเร็จของงานสำหรับเรือขนาดระวางบรรทุก 32,000
เดทเวกตัน และ 54,000 เดทเวกตัน มีดังนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์	เรือขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวกตัน	เรือขนาดระวางบรรทุก 54,000 เดทเวกตัน
งวดที่ 1	ลงนามในสัญญา	5,999,999	7,599,999
งวดที่ 2	ตัดแผ่นเหล็กขึ้นแรก	5,999,999	7,599,999
งวดที่ 3	เสร็จสิ้นการวางกระดูกงูเรือ (โครงเรือ)	5,999,999	7,600,000
งวดที่ 4	ปล่อยเรือลงน้ำ	6,000,000	7,600,000
งวดที่ 5	ส่งมอบเรือ	6,000,000	7,600,000
รวม		29,999,997	37,999,998

การจ่ายเงินในแต่ละงวดดังกล่าวข้างต้น (ยกเว้นการจ่ายเงินงวดสุดท้าย) จะจ่ายเมื่อบริษัทฯ ได้รับหนังสือคำประกัน
เงินงวดที่จะจ่ายจากธนาคารที่มีชื่อเสียง เพื่อประกันว่าจะได้รับเงินคืนถ้ามีความผิดพลาดที่เกิดจากคู่ต่อเรือ

3.2 สัญญาสั่งต่อเรือใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์

(ก) บันทึกความเข้าใจ (“MOU”) และสัญญา Charters กับบริษัท Ultratech Cement Limited

บริษัทฯ ได้ลงนามใน MOU เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2552 และได้ลงนามในสัญญา Long Term Time Charter (“สัญญา Charters”) เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2552 กับบริษัท Ultratech Cement Limited, Mumbai, ประเทศอินเดีย (“Charterer”) สำหรับสัญญา Charters จำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ (ทั้งนี้เป็นที่แน่นอนแล้วจำนวน 3 ลำ ส่วนอีก 1 ลำนั้น Charterer จะพิจารณาที่จะรับบริการเพิ่ม

เดิมต่อไป) โดยเรือทั้ง 4 ลำเป็นเรือที่ส่งต่อขึ้นใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์ (“เรือ”) ซึ่งสัญญา Charters ดังกล่าวมีรายละเอียดที่สำคัญต่างๆ ดังต่อไปนี้

ตารางการส่งมอบเรือ :

เรือลำที่ 1 - กำหนดส่งมอบระหว่าง 30 กรกฎาคม 2554 ถึง 15 สิงหาคม 2554

เรือลำที่ 2 - กำหนดส่งมอบระหว่าง 1 พฤศจิกายน 2555 ถึง 31 มกราคม 2556

เรือลำที่ 3 - กำหนดส่งมอบระหว่าง 1 พฤศจิกายน 2556 ถึง 31 มกราคม 2557

เรือลำที่ 4 (กรณีที่ Charterer แจ้งความประสงค์จะใช้บริการเรือเพิ่ม) - กำหนดส่งมอบระหว่าง 1 กุมภาพันธ์ 2557 ถึง 30 เมษายน 2557

สรุปสาระสำคัญของเนื้อหาของสัญญา Charters

บริษัทฯ หรือ ตัวแทนของบริษัทฯ (“เจ้าของเรือ”) เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในเรือและจะดำเนินการให้เรือบริการแก่ Charterer จำนวนทั้งสิ้น 3 ลำ และอาจเพิ่มอีก 1 ลำ (ซึ่งขึ้นอยู่กับพิจารณาของ Charterer โดย Charterer จะต้องแจ้งความประสงค์ที่จะใช้บริการเพิ่มเติม ภายในวันที่ 30 เมษายน 2554) โดยมีกำหนดระยะเวลา 15 ปี ซึ่ง Charterer สามารถต่อสัญญา Charters ดังกล่าวนี้อีกครั้งละ 5 ปี เป็นจำนวน 2 ครั้ง (ซึ่งจะมีระยะเวลารวมทั้งสิ้น 15+5+5 = 25 ปี) สำหรับเรือแต่ละลำ

เรือ

เป็นเรือที่ส่งต่อขึ้นใหม่เพื่อการขนส่งซีเมนต์ โดยส่งต่อขึ้นตามลักษณะที่ได้ตกลงไว้กับ Charterer โดยเฉพาะ

อัตราค่าบริการเรือ (“Charter Rate”)

Charter Rate สำหรับระยะเวลา 15 ปีแรก เท่ากับ 15,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ หลังจากนั้น ในกรณีที่ Charterer เลือกต่อสัญญาไปอีก 5 ปี Charter Rate จะลดลงจำนวน 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ กล่าวคือ Charter Rate ในปีที่ 16 ถึง ปีที่ 20 จะเป็น 13,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ และถ้า Charterer เลือกต่อสัญญาไปอีก 5 ปี Charter Rate ในปีที่ 21 ถึง ปีที่ 25 จะเป็น 11,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ

อย่างไรก็ตาม หาก Charterer ต้องการให้เรือจอดเทียบในประเศอินเดีย (ถือธงประเศอินเดีย) เจ้าของเรือจะรับดำเนินการให้ โดย Charter Rate จะเพิ่มขึ้นอีก 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับแต่ละช่วงเวลา ดังนั้น Charter Rate ในกรณีนี้จะเท่ากับ 17,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับระยะเวลา 15 ปีแรก และจะลดลง 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับแต่ละครั้งของการต่อสัญญาครั้งละ 5 ปี

ค่าปรับ

กรณีที่เจ้าของเรือไม่สามารถส่งมอบเรือให้ Charterer ได้ภายในระยะเวลาตามตารางการส่งมอบเรือข้างต้น เจ้าของเรือจะต้องชำระค่าปรับจำนวน 4,250 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือต่อวันที่ได้ส่งมอบล่าช้า

(v) ร่วมทุนกับบริษัท PFS Shipping (Singapore) Pte. Limited (บริษัทในกลุ่มบริษัท ABG)

บริษัทฯ ลงนามในสัญญาร่วมทุน (Joint Venture Agreement) กับบริษัท PFS Shipping (Singapore) Pte. Limited (“PFS”) ซึ่งเป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์และถือหุ้นทั้งหมดโดยบริษัท PFS Shipping (India) Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มบริษัท ABG ประเทศอินเดีย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปฏิบัติตาม MOU และสัญญา Charters รวมทั้งเพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจที่คล้ายคลึงกันอื่นๆ ที่มีลักษณะการเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือเพื่อขนส่งซีเมนต์ในประเทศอินเดียโดยลงทุนในสัดส่วนที่เท่ากัน

วัตถุประสงค์ของสัญญาร่วมทุน

เพื่อปฏิบัติตาม MOU และสัญญา Charters รวมทั้งเพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจที่คล้ายคลึงกันอื่นๆ ที่มีลักษณะการเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือเพื่อขนส่งซีเมนต์ในประเทศอินเดีย บริษัทฯ และกลุ่มบริษัท ABG (โดยผ่าน PFS) จึงได้ลงนามในสัญญาร่วมทุน โดยคาดว่าความแข็งแกร่งและชื่อเสียงของกลุ่มบริษัท ABG ในประเทศอินเดียจะช่วยให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจกับผู้ผลิตซีเมนต์รายอื่นๆ ในประเทศอินเดียได้ในอนาคต นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท ABG ยังน่าจะเป็นช่องทางให้บริษัทฯ สามารถติดต่อกับผู้ต่อเรือที่มีชื่อเสียงของประเทศอินเดีย (กล่าวคือ บริษัท ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย (“ABG”) ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มบริษัท ABG) เพื่อต่อเรือที่มีลักษณะเฉพาะ (เรือเพื่อขนส่งซีเมนต์) ตามสัญญา Charters ที่มีอยู่หรือที่จะทำขึ้นในอนาคตได้

สาระสำคัญของเงื่อนไขและข้อตกลงในสัญญาร่วมทุน

- บริษัทฯ และ PFS จะจัดตั้งบริษัทร่วมทุนซึ่งมีวัตถุประสงค์เป็นการเฉพาะขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ภายใต้ชื่อ “Associated Bulk Carriers Pte. Ltd.” (“บริษัทร่วมทุน”) โดยต่างจะลงทุนในสัดส่วนที่เท่ากัน
- บริษัทร่วมทุนจะเข้าเป็นคู่สัญญาใน MOU แทนบริษัทฯ

- บริษัทร่วมทุนจะเป็นผู้ส่งต่อเรือจาก ABG ในราคาประมาณ 28.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อลำเรือ ในการนี้ บริษัทร่วมทุนและ ABG จะลงนามในสัญญาส่งต่อเรือใหม่ซึ่งมีเงื่อนไขและข้อตกลงตามมาตรฐาน และประเพณีปฏิบัติโดยทั่วไปของสัญญาต่อเรือในลักษณะนี้
- บริษัทร่วมทุนจะจัดตั้งบริษัทย่อยที่มีวัตถุประสงค์เป็นการเฉพาะในประเทศสิงคโปร์ (“SPV”) เพื่อเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือแต่ละลำ โดยแต่ละ SPV จะเป็นเจ้าของเรือภายใต้สัญญา Charters ตั้งแต่ขณะรับมอบเรือและตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อตกลงในสัญญา Charters
- บริษัทฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการและการดำเนินธุรกิจทั้งหมดของบริษัทร่วมทุน SPV และเรือทุกลำ
- ในกรณีที่ Charterer ไม่ใช้สิทธิขอขยายระยะเวลาการเช่าเหมาลำภายใต้เงื่อนไขในบันทึกความเข้าใจและ/หรือตามสัญญา Charters PFS (หรือตัวแทนของ PFS) จะเช่าเหมาลำเรือต่างๆ ดังกล่าวในอัตราค่าบริการ (“Charter Rate”) ที่ลดลงจำนวน 2,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำต่อวัน ซึ่งต่ำกว่าอัตราที่ Charterer จะเป็นผู้จ่ายหาก Charterer ตกลงต่อสัญญา Charters นอกจากนี้ ในกรณีที่ Charterer ไม่ใช้สิทธิขอขยายระยะเวลาการเช่าเหมาลำ PFS มีสิทธิซื้อเรือ (ลำหนึ่งหรือหลายลำ) ในราคาตามมูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคตโดยคำนวณจาก Charter Rate ที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น
- บริษัทฯ คาดว่า แหล่งเงินทุนที่จะใช้ในการส่งต่อเรือจะมาจากเงินกู้ยืมจากธนาคารเป็นหลัก โดยส่วนที่เหลือจะได้รับการสนับสนุนจากบริษัทฯ และ PFS ในจำนวนที่เท่าๆ กัน
- บริษัทฯ หรือตัวแทนของบริษัทฯ มีสิทธิเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการบริหารจัดการเรือจากบริษัทร่วมทุน (หรือ SPV ซึ่งเป็นเจ้าของเรือ) ตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมทุน รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นจริงจากการบริหารจัดการดังกล่าว นอกจากนี้ บริษัทฯ หรือตัวแทนของบริษัทฯ ยังมีสิทธิเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการควบคุมดูแลการต่อเรือตลอดระยะเวลาการต่อเรือตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมทุนด้วย

3.3 การซื้อเรือมือสอง:

บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่ส่งมอบเรือแล้วจำนวน 20 ลำ ในปี 2552 ซึ่งได้อธิบายไว้ในหัวข้อ 3.4 มีผลให้กองกำลังเรือของบริษัทฯ ลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการที่จะรักษาสถานะกองกำลังเรือและปรับอายุเรือ บริษัทฯ จะต้องดำเนินการทดแทนเรือเก่า (ด้วยการปลดระวาง หรือขาย) และเพื่อให้เป็นไปตามแผนการลดอายุกองเรือ บริษัทฯ ได้ซื้อเรือมือสองเข้ามาใหม่ 1 ลำ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

รายละเอียดของเรือ : เรือมีชื่อว่า “โรเซลลา” และเปลี่ยนชื่อเป็น “รจเรช นารี” เป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของมีขนาดระวางบรรทุก 29,870 เดทเวตตัน สร้างในประเทศญี่ปุ่น ในปี พ.ศ. 2548 เรือลำนี้ส่งมอบให้กับบริษัทฯ เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2552

ราคาซื้อเรือ : ราคาซื้อเรือเท่ากับ 22.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 734.27 ล้านบาท

3.4 การขายเรือเก่า:

เรือเดินทะเลมีอายุการใช้งานจำกัด และเมื่อเรือมีอายุมาก เรือเหล่านี้ต้องถูกปลดระวาง บริษัทฯ ได้ขายเรือไปจำนวน 21 ลำ ซึ่งเป็นเรือที่ส่งมอบแก่ผู้ซื้อแล้วในปี 2552 จำนวน 20 ลำ และอีกจำนวน 1 ลำส่งมอบในเดือนมกราคม 2553

รายละเอียดของเรือจำนวน 20 ลำ ที่ส่งมอบให้กับผู้ซื้อ:

ลำดับที่	วันที่ในสัญญา	วันที่ส่งมอบเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้างพ.ศ.	ขนาดระวางบรรทุก	ราคายาว (ล้านบาท)	กำไรจากการขายเรือ (ล้านบาท)	ราคายาว (ล้านบาทสหรัฐ)	กำไรจากการขายเรือ (ล้านบาทสหรัฐ)
1	12 ธ.ค. 2551	10 ก.พ. 2552	ฝนอรุณ นารี	2527	22,835	108.79	(6.08)	3.12	0.06
2	21 ม.ค. 2552	16 ก.พ. 2552	มัลลิกา นารี	2527	23,386	120.29	46.76	3.45	1.00
3	6 ม.ค. 2552	24 ก.พ. 2552	ศุภวรรณ นารี	2528	25,729	115.06	(84.53)	3.30	(2.07)
4	5 มี.ค. 2552	18 มี.ค. 2552	สุธาทิพย์ นารี	2526	25,404	63.09	(12.38)	1.79	(0.18)
5	13 มี.ค. 2552	30 มี.ค. 2552	รมิตา นารี	2526	23,360	107.58	43.13	3.05	0.91
6	28 ก.พ. 2552	6 เม.ย. 2552	แวนดา นารี	2528	23,849	117.92	45.15	3.30	0.73
7	8 เม.ย. 2552	21 เม.ย. 2552	วราลี นารี	2525	25,413	100.06	68.62	2.80	1.71
8	13 มี.ค. 2552	30 เม.ย. 2552	มโนราห์ นารี	2527	29,159	109.76	16.24	3.10	0.70
9	11 เม.ย. 2552	12 พ.ค. 2552	ศิริรัตน์ นารี	2527	29,125	109.76	65.88	3.10	1.52
10	11 พ.ค. 2552	28 พ.ค. 2552	วรดา นารี	2526	25,424	107.99	49.65	3.05	1.50
11	7 พ.ค. 2552	8 มิ.ย. 2552	พัชระ นารี	2527	25,403	131.24	52.19	3.80	1.80
12	24 มี.ค. 2552	12 มิ.ย. 2552	โกเมน นารี	2526	23,796	105.34	28.48	3.05	1.04
13	29 พ.ค. 2552	29 มิ.ย. 2552	โอบอล นารี	2525	28,780	110.52	57.49	3.20	1.81
14	16 มิ.ย. 2552	2 ก.ค. 2552	ภวิตรา นารี	2528	21,654	145.25	89.50	4.15	2.25
15	27 พ.ค. 2552	20 ก.ค. 2552	ดารินทร์ นารี	2527	30,898	147.00	32.78	4.20	1.36
16	3 มิ.ย. 2552	1 ก.ย. 2552	มณีนุช นารี	2526	21,341	125.68	39.71	3.70	1.41
17	15 ก.ย. 2552	25 ก.ย. 2552	อรณา นารี	2526	33,005	143.51	60.06	4.23	1.97
18	10 ก.ย. 2552	6 ต.ค. 2552	สุนนา นารี	2527	23,423	146.94	83.75	4.35	2.14
19	28 ส.ค. 2552	15 ต.ค. 2552	ธามิส นารี	2525	34,072	131.74	38.33	3.90	1.35
20	23 ก.ค. 2552	12 พ.ย. 2552	กนก นารี	2528	33,024	165.14	45.45	4.95	1.87
รวมกำไรจากการขายเรือทั้งหมด 20 ลำ					529,080	2,412.68	760.21	69.59	22.87

3.5 แผนการปรับปรุงกองเรือสำหรับอนาคต:

บริษัทฯ วางแผนระยะสั้น/ระยะกลางสำหรับการสั่งต่อเรือใหม่ หรือซื้อเรือมือสอง บริษัทฯ ยังหาราคาเรือสั่งต่อใหม่ที่ น่าสนใจอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ซื้อเรือมือสองเข้ามาใหม่จำนวน 1 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อ 3.3 ในขณะนี้บริษัทฯ ยังต้องขายเรือ/ ปลดระวางเรือเก่าจำนวน 4 ลำหรือมากกว่า เมื่อเรือเก่าเหล่านี้หมดสัญญา Charters บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าจำนวน 21 ลำ ตามที่ได้ อธิบายไว้ในหัวข้อ 3.4 (สำหรับเรือเก่าที่มีอายุมากกว่า 20 ปี) ในขณะเดียวกันบริษัทฯ รอโอกาสในการซื้อเรือมือสองในราคาที่เหมาะสม ที่สุด อายุน้อยและมีอุปกรณ์บนเรือที่ทันสมัย

4. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของ บริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีไทยที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และงบการเงินแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐ คำนิยามต่างๆ ที่เกี่ยวกับคำทางการเงินและการดำเนินงาน ดังนี้

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยแสดงเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (Opex) - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ คำนวณโดยถือว่ามี 365 วันทำการในรอบปี ซึ่งไม่รวมค่าเสื่อมราคาแต่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือดัดบัญชีตามนโยบาย ทางการบัญชี (گردناดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.7) ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นต้นทุนที่ต้องเกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือ ค่าซ่อมแซม ค่าประกันภัย ค่าน้ำมัน ต้นทุน การจัดการ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือดัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงินหมายถึง ต้นทุนในการเดินเรือซึ่งไม่รวมค่าใช้จ่ายในการ ซ่อมแซมและสำรวจเรือดัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในเที่ยวนั้นๆ ได้แก่ ค่าน้ำมัน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือ ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือแบบเป็นระยะเวลา (Time Charter) ลูกค้า (ผู้เช่าเรือ) เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือที่เกิดขึ้น และค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) บริษัท เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด อย่างไรก็ตาม เมื่อบริษัท จะรวมค่าใช้จ่ายรายเที่ยวที่อาจเกิดขึ้นนั้นในค่าระวางเรือที่บริษัท จะคิดกับลูกค้า ทำให้อัตราค่าระวางเรือที่บริษัท กำหนดขึ้นในการเช่าแบบเป็นรายเที่ยวใกล้เคียงกับการเช่าแบบเป็นระยะเวลา

ต้นทุนจากการเดินเรือรวม - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงินหมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นรายเที่ยว

รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยแสดงเป็นเงินเหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ (TC Rate) - ค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำโดยถือว่ามี 350 วันในรอบปี อัตราค่าเช่าค่าระวางเฉลี่ยต่อลำคำนวณจากการนำรายได้สุทธิจากการเดินเรือหารด้วยจำนวนวันที่ใช้ในการเดินเรือเท่ากับ 350 วันและจำนวนเรือ

รายได้จากการเดินเรือ - รายได้จากการเดินเรือหมายถึง รายได้ค่าเช่าเรือและรายได้ค่าระวางเรือที่ได้รับ ในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเรือแบบเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเรือแบบเป็นรายเที่ยว

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ - รายได้จากการเดินเรือสุทธิหมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ

ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ - บริษัท ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห้งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษา และการปรับปรุงอื่นๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม โดยปกติบริษัท จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครั้งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขึ้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัท บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชี (Dry-Docking Cost) ภายในระยะเวลาสองปีจากการสำรวจเรือขึ้นต้น และเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปีสำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม และสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคา แต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัท ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี ในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย (Opex) เพื่อเป็นการครบถ้วนสำหรับค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

ค่าเสื่อมราคา - ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่งรวมถึงต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีดังที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

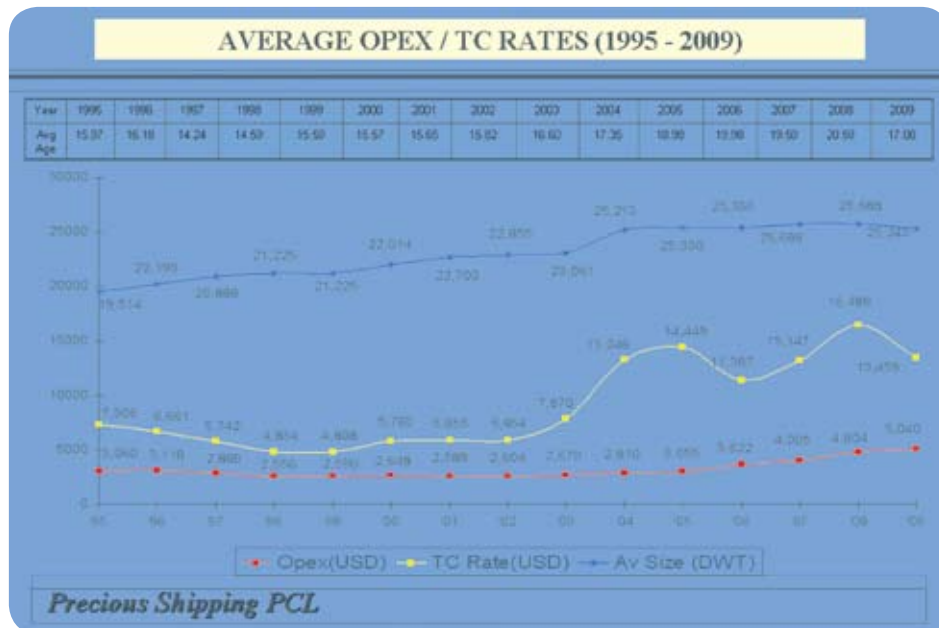
วันหยุดการเดินเรือ - วันหยุดการเดินเรือหมายถึง วันที่ไม่มีการเดินเรือ เนื่องจากเหตุผลทางด้านเทคนิค และอาจหมายถึงเรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเรือที่อู่แห้ง หรือที่กลางทะเล หรือที่ท่าเรือ หรือในกรณีเรือเสีย

กำไรขั้นต้น - หมายถึงรายได้จากการเดินเรือหักด้วยต้นทุนจากการเดินเรือ

อัตรากำไรขั้นต้น - เกิดจากกำไรขั้นต้นหารด้วยรายได้จากการเดินเรือ แสดงค่าเป็นร้อยละ

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร - ค่าใช้จ่ายในการบริหารหมายถึง เงินเดือนสำหรับพนักงานที่อยู่สำนักงาน ค่าเช่าสำนักงาน ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน ค่าใช้จ่ายในการบริหารยังรวมถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือด้วย อย่างไรก็ตามสำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือ (Opex) บริษัท ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องของค่าใช้จ่ายในการบริหารคือ ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ ไม่รวมคำนวณในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

5. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ



ในระหว่างปี 2552 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 13,459 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 5,040 เหรียญสหรัฐอเมริกา

การปรับตัวของตลาดค่าระวางเรือในปี 2552 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสของปี 2551 มีดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยสำหรับปี 2552 เท่ากับ 2,617 จุด เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยในระหว่างปี 2551 เท่ากับ 6,390 จุด ส่งผลให้บริษัทฯ ได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยที่ 13,459 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งลดลงร้อยละ 18 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 4,804 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2551 เป็น 5,040 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2552 โดยยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม [จัดทำโดย Moore Stephens & Co.]

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม 2551 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2551 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2552 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	1,768	1,622	1,709
ค่าเสบียงคลัง	169	184	179
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	287	224	229
รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ	2,224	2,030	2,117
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	334	279	304
ค่าพัสดุภัณฑ์อื่นๆ	377	260	196
รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าพัสดุภัณฑ์	711	539	500
ค่าอะไหล่	422	263	227
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	410	119	129
รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	832	382	356

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม 2551 เหรียญสหรัฐ [ต่อวัน]	บริษัท 2551 เหรียญสหรัฐ [ต่อวัน]	บริษัท 2552 เหรียญสหรัฐ [ต่อวัน]
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดขอบที่มีต่อสินค้า และบุคคลที่สาม	290	188	340
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ	290	229	181
รวมค่าเบี้ยประกันภัย	580	417	521
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	36	0	0
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	559	367	447
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	197	50	70
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	792	417	517
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	5,139	3,785	4,011

เหตุผลหลักที่ทำให้ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ ในปี 2552 เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนมีดังนี้

- เงินเดือนลูกเรือเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2551 เนื่องจากความต้องการลูกเรือทั่วโลกเพิ่มสูงขึ้นจากการขาดแคลนลูกเรือและวิศวกรที่มีคุณภาพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือไม่มีการเปลี่ยนแปลงในปี 2552
- ต้นทุนในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเพิ่มขึ้น แต่ค่าอะไหล่และค่าพาสดักกันทลดลง เนื่องจากเศรษฐกิจโลกที่ตกต่ำ
- ต้นทุนเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเรียกร้องเพิ่มค่าเบี้ยประกันภัยโดยผู้ให้ประกันภัย (P&I Insurers) เพื่อช่วยค้ำจุนด้านการเงินในกิจการประกันภัย จากถูกผลกระทบวิกฤตด้านการเงินของโลก

6. วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้

6.1 วงเงินสินเชื่อสำหรับจัดซื้อเรือมือสองจาก Den Norske Bank (DNB) ในฐานะเป็นผู้ให้กู้และผู้จัดหาเงินกู้ร่วมกับธนาคารต่างประเทศอื่นๆ (DNB และเจ้าหนี้เงินกู้)

ในระหว่างปี 2551 บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อ 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับ 4 ธนาคารสำหรับจัดซื้อเรือมือสองซึ่งวงเงินสินเชื่อดังกล่าวจะสิ้นสุดสัญญาวันที่ 31 ธันวาคม 2551 และในระหว่างปี 2552 บริษัทฯ ได้ขยายระยะเวลาสำหรับสินเชื่อดังกล่าวอีก 12 เดือน โดยวันสิ้นสุดสัญญาคือวันที่ 31 ธันวาคม 2552 โดยมีวงเงินสินเชื่อลดลงเท่ากับจำนวน 100 ล้านดอลลาร์อเมริกา ต่อมาบริษัทฯ ได้ขอยกเลิกวงเงินสินเชื่อหมุนเวียนมีหลักประกันนี้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 29 ตุลาคม 2552 ทั้งนี้เนื่องจากบริษัทฯ ไม่ได้ใช้วงเงินดังกล่าว และระยะเวลาการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อจะสิ้นสุดในสิ้นปีนี้ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีเงินสดสำรองและวงเงินสินเชื่ออื่น (ตามที่ได้อธิบายในหัวข้อ 6.2 และ 6.3) เพื่อใช้ในการซื้อเรือมือสอง ซึ่งสามารถเบิกใช้ได้ ถ้าบริษัทฯ ต้องการซื้อเรือมือสองหนึ่งลำหรือมากกว่าในอนาคต ดังนั้นเนื่องจากน่าจะเป็นที่แน่นอนว่าบริษัทฯ คงจะไม่เบิกถอนวงเงินสินเชื่อดังกล่าว ในระหว่างปี 2009 จึงเป็นการที่ดีที่จะยกเลิกวงเงินดังกล่าวและประหยัดการจ่ายค่าธรรมเนียมการใช้วงเงิน

6.2 วงเงินสินเชื่อสำหรับจัดซื้อเรือมือสองจาก BTMU และธนาคารอื่น 4 แห่ง

บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันจำนวน 250 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับ ธนาคารแห่งโตเกียว-มิทซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารธนาชาติ (ทั้งหมดคือ ผู้จัดหาเงินและผู้ให้กู้) เพื่อบริษัทฯ ใช้เงินกู้ในการซื้อเรือมือสองเพิ่มเติม เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2553

เงื่อนไขหลักของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

- ผู้กู้** : บริษัท พีรียส์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (PSL) และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศสิงคโปร์และ/หรือ ในประเทศไทยซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือ
- ผู้ให้กู้** : ธนาคารแห่งโตเกียว-มิทซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด (“BTMU”) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) (“BAY”), ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) (“KBank”) ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”) และ ธนาคารธนาชาติ (“Thanachart”)

ผู้ให้บริการ Swap (สำหรับ IRS ถ้ามี)	: BTMU, BAY และ KBank
ตัวแทนผู้ให้กู้	: KBank
ตัวแทนหลักประกัน	: BTMU
จำนวนวงเงินสินเชื่อ	: วงเงินสินเชื่อมีหลักประกันสำหรับเบิกถอนได้หลายครั้งโดยรวมสูงสุดได้จำนวน 250 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
วัตถุประสงค์	: เพื่อให้ในการซื้อเรือขนส่งสินค้าของจำนวนสูงสุดไม่เกินร้อยละ 60 ของราคาเรือ โดยเรือมีขนาดเดดเวทตัน ระหว่าง 18,000 เดดเวทตัน - 58,000 เดดเวทตัน และอายุไม่เกิน 10 ปี เรือที่ซื้อจะจดทะเบียนในประเทศไทย หรือในประเทศสิงคโปร์ (หรือประเทศอื่นๆ ที่ยอมรับได้) และโดยเรือหนึ่งลำในเรือทุกๆ ลำที่ซื้อจะต้องจดทะเบียนเป็นเรือธงสัญชาติสิงคโปร์
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	: เบิกถอนได้จนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2554
การชำระคืนเงินต้น	: เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากสิ้นสุดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้โดยชำระคืนเป็นรายไตรมาสเป็นเวลา 8 ปี ชำระงวดละ 1/32 ของจำนวนเงินกู้ที่ได้ เบิกถอนรวมทั้งหมด
อัตราดอกเบี้ย	: LIBOR 3 เดือน + ส่วนเพิ่ม
การป้องกันความเสี่ยง ของอัตราดอกเบี้ย [Interest Rate Hedging]	: ผู้ให้บริการ Swap จะจัดให้มีการป้องกันความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย กรณีที่ผู้กู้ร้องขอ โดยใช้หลักประกันเดียวกับสัญญาเงินกู้
ค่าธรรมเนียมการ จัดหาเงิน	: ร้อยละ 1.25% ของวงเงินกู้
ค่าธรรมเนียมการรักษา วงเงินกู้	: ร้อยละ 0.70% ต่อปี ของวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกถอน
หลักประกัน	: ผู้กู้จะต้องให้และส่งมอบหลักประกันดังต่อไปนี้ : ก. จดจำนองเรือเป็นลำดับแรกสำหรับเรือที่จะซื้อ (ทั้งนี้ จำนวนเงินกู้ทั้งหมด ณ เวลาสิ้นสุดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ จะต้องไม่เกินร้อยละ 65 ของมูลค่าเรือ); ข. จำน่าหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้อง ยกเว้น PSL; ค. โฉนดผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้ของเรือ และบัญชีเงินรายได้ บัญชีเงินชำระคืนและบัญชีเงินหลักประกัน; ง. โฉนดผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ; และ จ. โฉนดผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาการประกันภัยเรือ โดยหลักประกันทั้งหมดจะเป็นหลักประกันร่วมกันตลอดจนจนกว่าจะได้ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมด
ข้อตกลงทางการเงิน	: PSL จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาส จากงบการเงินแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาดังนี้ : - 1. อัตราส่วนเงินกู้สุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (Net Funded Debt to Total Shareholders Equity) ณ ช่วงเวลาที่กำหนด จะต้องไม่เกิน 2:1. 2. อัตราส่วนเงินกู้สุทธิต่อรายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าใช้จ่ายตัดจ่าย (Net Funded Debt to EBITDA) ของ 4 ไตรมาสที่ผ่านมา ณ ช่วงเวลาที่กำหนดจะต้องไม่เกินกว่า 5:1 3. มียอดเงินสดคงเหลืออย่างน้อย 100,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งกลุ่มของ PSL เป็นเจ้าของ 4. อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio ("DSCR") จะต้องไม่ต่ำกว่า 1.1 เท่า
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	: มูลค่าตลาด(the Fair Market Value)ของเรือทั้งหมดที่เป็นหลักประกัน ตลอดระยะเวลาของสัญญาเงินกู้ จะต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ

- ข้อตกลงอื่นๆ** : เงินปันผล : PSL และผู้ถือหุ้น(บริษัทย่อยที่บริษัทถือหุ้นทั้งหมด) สามารถจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นได้ เว้นแต่เมื่อเกิดการผิดสัญญา หรือเหตุการณ์ใดๆ ที่จะนำไปสู่การผิดสัญญาและมีเงินที่ครบกำหนดค้างชำระ
- การเป็นบริษัทจดทะเบียน** : PSL จะคงการเป็นบริษัทจดทะเบียน ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยตลอดระยะเวลาของสัญญาเงินกู้
- ข้อตกลงเกี่ยวกับผู้บริหาร** : จะถือว่าการผิดสัญญาเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ผู้บริหาร คือ นายคาลิด ฮาซิม นายมูเนียร์ ฮาซิม และ นายคูซรู วาเดย์ พ้นจากการเป็นผู้บริหารของ PSL (เว้นแต่การเสียชีวิตและทุพพลภาพ) และเว้นแต่จะได้ผู้บริหารอื่นที่ยอมรับได้มาแทนที่ภายใน 90 วัน

6.3 วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือมือสองจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารอื่นในประเทศอีก 2 ธนาคาร (KTB และเจ้าหนี้เงินกู้)

ในระหว่างปี 2551 บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อ 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับ 3 ธนาคารในประเทศสำหรับซื้อเรือมือสองซึ่งวงเงินสินเชื่อดังกล่าวจะสิ้นสุดสัญญาวันที่ 18 มกราคม 2552 เนื่องจากผลกระทบจากวิกฤตการณ์ทางการเงินโลก ผู้ให้กู้ไม่สามารถขยายระยะเวลาเบิกวงเงินกู้ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาดำเนินการได้ในช่วงต้นปี 2552 จึงได้เปลี่ยนเป็นวงเงินกู้สกุลเงินบาท โดยมีระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ภายในวันที่ 18 มกราคม 2553 อย่างไรก็ตามเมื่อคำนึงถึงความเสี่ยงที่อาจมีขึ้น บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ(swap)จากผู้ให้กู้เดิม สำหรับการเปลี่ยนแปลงหนี้เงินกู้สกุลเงินบาท (ณ เวลาเบิกถอนเงินกู้) ไปเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยการใช้ USD/THB Swap เมื่อเงินกู้ได้ถูกเบิกใช้ เงินกู้ที่เบิกถอนดังกล่าวจะถูกคำนวณในสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกาทันที ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่อาจเกิดขึ้นจากเงินต้นของเงินกู้ดังกล่าว

เงื่อนไขหลักของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

- ผู้กู้** : บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) / ร่วมกันกับแต่ละบริษัทย่อยซึ่งเป็นเจ้าของเรือ (รวมกันเรียกว่า “ผู้กู้”)
- ผู้ให้กู้** : ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน)
- จำนวนเงินกู้** : ส่วน A: วงเงินจำนวน 8.75 พันล้านบาท
ส่วน B: วงเงินสินเชื่อสำหรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
วงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ: วงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศตามสัญญา จำนวน 8.75 พันล้านบาท
- วัตถุประสงค์** : ส่วน A: เพื่อซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดเล็กลำต่อใหม่หรือมือสอง ซึ่งมีอายุ 10 ปีและ / หรือมากกว่า 10 ปีแต่น้อยกว่า 15 ปี ซึ่งจะให้ผู้กู้มีถึงร้อยละ 20 ของวงเงินสินเชื่อ
ส่วน B: เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดจากการโอนเงินเข้าหรือโอนเงินออกในการดำเนินธุรกิจเป็นปกติ ตามอัตราตลาด
วงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ: เพื่อใช้ในการเปลี่ยนเงินกู้สกุลเงินบาทเป็นสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
- ระยะเวลาเบิกเงินกู้** : ในช่วงระยะเวลาจนถึงวันที่ 18 มกราคม 2553
- ระยะเวลาของสินเชื่อ** : 13 ปี นับจากวันซึ่งได้มีการเบิกถอนเงินครั้งแรก
- ระยะเวลาก่อนครบกำหนดชำระคืนเงินต้น** : 12 เดือน นับจากการเบิกถอนเงินครั้งแรก
- อัตราดอกเบี้ย** : 3 เดือน คำนวณเป็นเงินบาท ร้อยละ MLR - 1
- การชำระคืนเงินต้น** : ชำระเป็นรายไตรมาส จำนวน 48 งวดเท่าๆ กัน (ระยะเวลา 12 ปี) ของจำนวนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด นับจากวันแรกที่จ่ายชำระคืนซึ่งเท่ากับ 12 เดือน หลังจากมีการเบิกถอนเงินครั้งแรก
- ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงิน** : ร้อยละ 1 ต่อปีของจำนวนวงเงินที่ไม่ได้เบิกถอนโดยจ่ายเป็นรายไตรมาส
- หลักประกัน** : หลักประกันของสินเชื่อโดยหลักมีดังต่อไปนี้
i) จัดจำนวนเป็นลำดับแรกของเรือซึ่งผู้กู้เป็นเจ้าของ โดยมีมูลค่ารวมอย่างน้อย 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ก่อนการเบิกถอนครั้งแรก ทั้งนี้ไม่เกิน 1.75 พันล้านบาท เมื่อมีการแปลงค่าในอัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบัน

- ii) จดจำนองเป็นลำดับแรกของเรือขนส่งสินค้าแห่งกองขนาดเล็กที่จะซื้อเข้ามา
 - iii) การโอนผลประโยชน์ในกรรมกรรมประกันภัยและเงินได้ของเรือที่เป็นหลักประกัน
 - iv) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้
- ข้อตกลงของหลักประกัน :** ในช่วงระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้: จำนวนมูลค่ารวมของเรือซึ่งเป็นหลักประกันจะต้องมีอย่างน้อยร้อยละ 167 ของจำนวนเงินกู้คงเหลือ
- หลังจากพ้นระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้: จำนวนมูลค่ารวมของเรือซึ่งเป็นหลักประกันจะต้องมีอย่างน้อยร้อยละ 154 ของจำนวนเงินกู้คงเหลือ
- ข้อตกลงทางการเงิน :** ผู้กู้จะปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการประเมินผลเป็นรายไตรมาส โดยคำนวณจากงบการเงินรวมแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐของพีเอสแอล ดังนี้
- i) อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (Funded Debt / Total Shareholders' Equity) สูงสุดไม่เกิน 2 เท่า ;
 - ii) อัตราส่วนหนี้สินต่อ EBITDA สูงสุดไม่เกิน 5 เท่า
 - iii) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐต่อลำ สำหรับเรือที่พีเอสแอลเป็นเจ้าของ
 - iv) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า

ข้อตกลงที่ไม่เกี่ยวกับการเงิน : บริษัทฯ ไม่มีข้อจำกัดใดๆ ที่ไม่เกี่ยวกับการเงินที่มีสาระสำคัญ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ เบิกใช้วงเงินสินเชื่อในส่วนนี้จำนวน 734.27 ล้านบาท เพื่อซื้อเรือจำนวน 1 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้นในหัวข้อที่ 3.3 บริษัทฯ ได้แปลงค่าเงินบาทของเงินต้น จำนวน 734.27 ล้านบาท เป็นจำนวน 22.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามวงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น วงเงินกู้ที่สามารถเบิกถอนได้จนถึงวันที่ 18 มกราคม 2553 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ อยู่ระหว่างเจรจากับผู้ให้กู้สำหรับการขยายระยะเวลาการใช้งวงเงินสินเชื่ออีก จนถึงสิ้นปี 2553 ซึ่งบริษัทฯ คาดว่าจะได้รับการอนุมัติการขยายระยะเวลาสำหรับสินเชื่อดังกล่าวและไม่มีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในรายการที่สำคัญในสัญญาสินเชื่อ เช่น วงเงินกู้ วันครบกำหนดชำระเงินกู้ อัตราดอกเบี้ย และค่าธรรมเนียมต่างๆ

6.4 วงเงินสินเชื่อสำหรับการสั่งซื้อเรือใหม่จากธนาคารดีเอ็นบี นอร์ แบงก์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ (DnB NOR Bank ASA, Singapore Branch) ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารต่างประเทศอื่นๆ (DNB, KBANK และเจ้าหนี้เงินกู้)

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อที่มีหลักประกันระยะยาว ใช้สำหรับเรือที่สั่งซื้อใหม่จำนวน 398,400,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคารดีเอ็นบี นอร์ แบงก์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ (DnB NOR Bank ASA, Singapore Branch) ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารต่างประเทศอื่นๆ สำหรับเรือสั่งซื้อใหม่จำนวน 15 ลำ (เรือขนส่งสินค้าแห่งกองขนาดเล็ก 9 ลำ โดยแต่ละลำมีระวางบรรทุก 32,000 เดตเวตัน และเรือขนส่งสินค้าแห่งกองขนาดใหญ่ 6 ลำ โดยแต่ละลำมีระวางบรรทุก 54,000 เดตเวตัน ซึ่งทั้งหมดจะส่งมอบในปี 2553 และ 2555)

เงื่อนไขหลักของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

- ผู้กู้ :** บริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) และ/หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวนสูงสุด 15 บริษัทย่อย ซึ่งตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายสิงคโปร์ หรือภายใต้กฎหมายไทย หรือภายใต้เขตอำนาจของกฎหมายใดๆ ซึ่งผู้ให้กู้ยอมรับ
- ผู้ค้ำประกัน :** พีเอสแอล
- ผู้ให้กู้ :** ธนาคารดีเอ็นบี นอร์ แบงก์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ดีเอ็นบี นอร์”) ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารต่างประเทศหลายแห่ง
- นายทะเบียน :** ดีเอ็นบี นอร์

(Bookrunners) /

ผู้รับประกัน (Underwriters) /

ผู้จัดการผู้มีอำนาจ (Mandated Lead

Arranger (“MLA”) และ

ตัวแทนและตัวแทนหลักประกัน

Facility Agent and Security Agent

ผู้จัดการร่วม

: ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

ประเภทสินเชื่อ:

วัตถุประสงค์

: เป็นเงินกู้มีหลักประกันสำหรับก่อนรับเรือและเมื่อรับเรือเพื่อใช้ในการสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 15 ลำ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

เรือขนส่งสินค้าเทกองขนาดเอนต์ไฮส์:

เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทแฮนด์ไฮส์ จำนวน 9 ลำ โดยแต่ละลำมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดตเวทตัน แต่ละลำถูกต่อโดยผู้ต่อเรือ ABG จำกัด ประเทศอินเดีย ราคาต่อเรือแต่ละลำอยู่ที่ประมาณ 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

เรือขนส่งสินค้าเทกองขนาดซูปราแม็กซ์:

เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทซูปราแม็กซ์ จำนวน 6 ลำ โดยแต่ละลำมีขนาดระวางบรรทุก 54,000 เดตเวทตัน แต่ละลำถูกต่อโดยผู้ต่อเรือ ABG จำกัด ประเทศอินเดีย ราคาต่อเรือแต่ละลำอยู่ที่ประมาณ 38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

วงเงินสินเชื่อสูงสุด

: จำนวนเงินกู้สูงสุดถึง 398.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือตามที่ได้กล่าวข้างต้น) ซึ่งประกอบด้วย 15 ส่วน ดังต่อไปนี้

สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาดเอนต์ไฮส์ มีวงเงินสินเชื่อสูงสุดถึง 216 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยแบ่งเป็น 9 ส่วนย่อย ดังนี้

วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

จำนวนเงิน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ต่อหนึ่งส่วน) หรือร้อยละ 60 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

เท่ากับจำนวนเงิน 24 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ต่อหนึ่งส่วน) หรือร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาดซูปราแม็กซ์ มีวงเงินสินเชื่อสูงสุดถึง 182.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยแบ่งเป็น 6 ส่วนย่อย ดังนี้

วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

จำนวนเงิน 22.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ต่อหนึ่งส่วน) หรือร้อยละ 60 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

เท่ากับจำนวนเงิน 30.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ต่อหนึ่งส่วน) หรือร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อและการชำระคืน:

การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ

: **สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ:**

ให้เป็นไปตามขั้นตอนของการต่อเรือที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือ

สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ:

เท่ากับร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ และจะถูกเบิกถอนในเวลารับเรือ

การชำระคืน

: **สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ:**

สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือจะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อรับเรือแต่ละลำ

สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ:

สินเชื่อในแต่ละส่วนจะถูกชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาส แต่จะงวดเท่ากับ 1/60 ของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ และส่วนที่เหลือ (balloon amount) จะเท่ากับเงินกู้คงเหลือของส่วนนั้นๆ จะจ่ายชำระเมื่อครบกำหนดสุดท้าย ทั้งนี้การชำระเงินกู้คืนงวดแรก จะเริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน

ณ วันครบกำหนด จำนวนเงินกู้คงเหลือทั้งหมดจะถูกชำระคืน และจำนวนเงินกู้ในแต่ละส่วนลดลงเป็นศูนย์

วันครบกำหนด : 10 ปี นับจากวันที่ได้เบิกเงินกู้สำหรับเรือลำแรก ดังนั้นวันครบกำหนดของสัญญาเงินกู้นี้จะประมาณเดือนมีนาคม พ.ศ. 2563

ดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียม:

อัตราดอกเบี้ย : จำนวนรวมของ LIBOR และส่วนเพิ่ม

ส่วนเพิ่ม (Margin) : ร้อยละ 1.20 ต่อปี

ระยะเวลาดอกเบี้ย : ทุก 3 เดือน

ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงิน : ร้อยละ 0.35 ต่อปี ของจำนวนที่ยังไม่ได้เบิกถอนของวงเงินกู้ทั้งหมด

หลักประกัน : ผู้กู้และผู้ค้ำประกันมีหลักประกันดังต่อไปนี้

สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ:

- ก) การจำนำหุ้นของผู้กู้ คือหุ้นบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องยกเว้นพีเอสแอล
- ข) หลักประกันจากผู้ค้ำประกัน ถ้าพีเอสแอลไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม
- ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาส่งต่อเรือ
- ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินรายงวด ซึ่งเกี่ยวเนื่องจากสัญญาการส่งต่อเรือของพีเอสแอล

สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ:

- ก) การจดจำนองเรือให้เป็นอันดับแรก
 - ข) การจำนำหุ้นของผู้กู้ คือหุ้นบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องยกเว้นพีเอสแอล
 - ค) หลักประกันจากผู้ค้ำประกัน ถ้าพีเอสแอลไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม
 - ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ
 - จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินประกันภัยทั้งหลาย
 - ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือ และการจดจำนำบัญชีเงินได้ (บัญชีจะถูกเปิดเพื่อเรือแต่ละลำ) และบัญชีเงินชำระคืน
- ทั้งนี้หลักประกันดังกล่าวทั้งหมดจะเป็นหลักประกันที่ผู้กู้กันจนกว่าจะชำระคืนเงินกู้ทั้งหมด

ข้อตกลงต่างๆ:

ข้อตกลงทางการเงิน : พีเอสแอลจะปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐของผู้ค้ำประกัน ดังนี้

- ก) อัตราส่วนเงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (Funded Debt / Total Shareholder's Equity) สูงสุดไม่เกิน 2 เท่า
- ข) อัตราส่วนหนี้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่าย (EBITDA) สูงสุดไม่เกิน 5 เท่า
- ค) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อลำ

ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ

: **การจดทะเบียนเรือ:** เรือจะถูกจดทะเบียนที่ประเทศไทย หรือประเทศสิงคโปร์ และประเทศซึ่งยอมรับโดยตัวแทนสินเชื่อ โดยทั้งนี้ผู้กู้สามารถจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ สูงสุดจำนวน 7 ลำ

มูลค่าเรือขั้นต่ำ: คือราคาตลาดรวมของเรือที่รับมอบ จะต้องมียอดค่าอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดคงเหลือรวมของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

ข้อตกลงอื่นๆ

: **เงินปันผล:** ไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับการจ่ายเงินปันผลของพีเอสแอล ส่วนผู้กู้ร่วมที่เป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ก็สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้ หากมิได้ปรากฏว่าเกิดเหตุการณ์อันเป็นการผิดสัญญา หรือมิได้เกิดเหตุการณ์ซึ่งจะนำไปสู่การผิดสัญญา และเหตุการณ์ดังกล่าวยังคงดำเนินอยู่

การเป็นบริษัทจดทะเบียน: พีเอสแอลจะยังคงเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตลอดระยะเวลาของสัญญาสินเชื่อ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ เปิดใช้วงเงินสินเชื่อดังกล่าวจำนวน 107.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

7. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากการเงินจากงบการเงินแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

งบการเงินสกุลเงินบาทได้ตรวจสอบโดย บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด และถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยบริษัทฯ และมีการสอบทานโดยนักบัญชีอิสระ - บริษัท เบเคอร์ ทิลลี่ คอร์ปอเรท แอ็ดไวเซอร์ เซอร์วิสเชส (ประเทศไทย) จำกัด จากเหตุผลที่ได้อธิบายในหน้ารายงานก่อนงบการเงินแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (แยกแสดงต่างหากในรายงานประจำปี) บริษัทฯ เห็นว่างบการเงินแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาจะแสดงถึงผลการดำเนินงานสำหรับปีที่แท้จริงและเห็นภาพของบริษัทฯ มากกว่า และรวมถึงสินทรัพย์ หนี้สิน ณ วันที่ในงบดุล

ตามตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขที่แสดงนั้นได้นำมาจากการเงินแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งสอบทานและรับรองโดย บริษัท เบเคอร์ ทิลลี่ คอร์ปอเรท แอ็ดไวเซอร์ เซอร์วิสเชส (ประเทศไทย) จำกัด

สำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่	31 ธันวาคม 2551 ล้านเหรียญสหรัฐ	31 ธันวาคม 2552 ล้านเหรียญสหรัฐ
งบกำไรขาดทุน		
รายได้รวม	258.60	184.95
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	254.87	153.50
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA)*	167.10	86.04
ค่าเสื่อมราคา*	15.02	14.23
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	152.08	71.81
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	3.86	7.69
กำไรจากการดำเนินงาน	148.22	64.12
กำไรอื่นที่มีใช้กำไรจากการดำเนินงาน	0.56	25.27
กำไรสุทธิก่อนภาษี	148.78	89.39
ภาษีเงินได้	0.64	1.30
กำไรสุทธิ	148.14	88.09
งบดุล		
เงินลงทุนในบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	2.91	3.51
เรือเดินทะเล (ราคาทุน)	480.08	357.87
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	48.95	21.76
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	96.25	176.06
สินทรัพย์หมุนเวียน	104.52	181.93
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างต่อเรือใหม่	139.18	227.56
สินทรัพย์รวม	514.37	644.58
เงินกู้มีหลักประกัน	21.07	128.08
หนี้สินหมุนเวียน	22.17	14.59
หนี้สินไม่มีหมุนเวียน	7.58	6.46
รวมหนี้สิน	50.82	149.13

สำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่	31 ธันวาคม 2551 ล้านเหรียญสหรัฐ	31 ธันวาคม 2552 ล้านเหรียญสหรัฐ
ทุนเรือนหุ้น	35.31	35.31
ส่วนของผู้ถือหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ	463.55	495.44
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (ดอลลาร์สหรัฐ)	0.45	0.48
เงินปันผลต่อหุ้น (เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปี)	2.80	1.80
ผลตอบแทนจากเงินปันผล**	16%	10%
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ทั้งหมด	31%	15%
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น	34%	18%
อัตราส่วน (เท่า)		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	4.71	12.47
เงินกู้/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.05	0.26
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.11	0.30
เงินกู้/ EBITDA	0.13	1.49
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้	43.29	11.19
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	43.29	11.19

* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรืออยู่แล้วเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัท ที่กำหนดให้มีการเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ

** ผลตอบแทนจากเงินปันผล คิดเป็นร้อยละของราคาปิดของหุ้นสามัญของบริษัท ณ วันสิ้นปี

7.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมลดลงจาก 258.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2551 เป็น 184.95 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมรายการกำไรจากการขายเรือจำนวน 22.87 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ในปี 2552 รายได้จากการเดินเรือสุทธิลดลงจาก 254.87 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2551 เป็น 153.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2552 ซึ่งสาเหตุหลักเกิดจากการลดลงของรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ในปี 2552 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 และเนื่องจากจำนวนเรือที่ลดลงในระหว่างปี จากการขายเรือเก่าในกองกำลังเรือบริษัท รายได้เฉลี่ยต่อวันที่ลดลง เนื่องจากเรือบางลำมีสัญญาเช่าเรือสิ้นสุดในระหว่างปี และทำสัญญาใหม่ในอัตราที่ต่ำกว่าสัญญาเช่าเรือที่เคยทำในระหว่างปี 2551 รายได้ของบริษัท มาจากจำนวนเรือเฉลี่ย 33 ลำ ในระหว่างปี 2552 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือเฉลี่ย 44 ลำในปี 2551 ทำให้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานหรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ได้ลดลงจาก 167.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2551 เป็น 86.04 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2552 สำหรับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำลดลงจาก 16,489 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2551 เป็น 13,459 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2552 ในขณะที่เดียวกันต้นทุนการเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันต่อลำเพิ่มขึ้นจาก 4,804 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2551 เป็น 5,040 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2552 จากที่กล่าวมาข้างต้นจึงเป็นผลให้กำไรขั้นต้นในปี 2552 ปรับตัวลดลงจากปี 2551

ถึงแม้ว่าต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำจะเพิ่มขึ้น แต่ก็ยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 5 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคาลดลงจาก 15.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2551 เป็น 14.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2552 เนื่องจากการลดลงของจำนวนเรือเฉลี่ยในระหว่างปี 2552 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 ซึ่งเกิดจากการขายและได้ส่งมอบเรือแล้วจำนวน 20 ลำในปี 2552

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจาก 3.86 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2551 เป็น 7.69 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2552 ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่าค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับปี 2552 ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการจัดหางานเงินสินเชื่อใหม่ในปี 2552 ค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้มีหลักประกันของบริษัทฯ ในระหว่างปี 2552 และค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่ายจากการยกเลิก

วงเงินสำหรับการจัดหาซื้อเรือมือสอง (ซึ่งได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 6.1) ส่วนดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจากภาระผูกพันการซื้อเรือมือสองซึ่งยังคงค้างอยู่เป็นต้นทุนของสินทรัพย์

เนื่องจากภาระหนี้ค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา อัตราแลกเปลี่ยน ณ สิ้นปี 2552 ต่ำกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เป็นผลให้การแปลงสินทรัพย์

หมุนเวียนจากเงินบาทเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่อัตราแลกเปลี่ยนที่ต่ำกว่า ทำให้มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 0.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2552

ผลของอัตราค่าไถ่เริ่มต้นที่ลดลงเนื่องจากจำนวนวันในการเดินเรือลดลง ทำให้กำไรจากการดำเนินงานลดลงเท่ากับ 64.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับ

148.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2551

ภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มขึ้นจาก 0.64 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2551 เป็น 1.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2552 ซึ่งปี 2552 ภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นภาษีจากราย

ได้ที่รับจากลูกค้าจากการคืนเรือก่อนสิ้นสุดระยะเวลาในสัญญาเช่าเรือ จำนวน 1.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ทำให้กำไรสุทธิของบริษัทฯ ลดลงจาก 148.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2551 เป็น 88.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2552

7.2 สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

■ งบลงทุน

ตารางข้างล่างนี้เป็นการสรุปสถานการณ์ทางการเงินในต่างประเทศ ในงบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 (ตัวเลขเป็นเหรียญสหรัฐอเมริกา)

โครงการลงทุน	งบลงทุน		รวม	***ค่าเผื่อสำหรับ	ยอดคงเหลือ (สุทธิ)		
	ราคาทุน	ส่วนปรับปรุง วิธีอื่นที่เกี่ยวข้อง		งบลงทุน จ่ายล่วงหน้า	รวม	งบลงทุน จ่ายล่วงหน้า	รวม
งบลงทุนระยะสั้น							
SLPG	872,727	(323,596)	549,131	549,131	1,116,791	0	0
งบลงทุนระยะยาว							
ISPL - Haldia	2,037,650	1,471,090	3,508,740	0	0	3,508,740	3,508,740
รวมทั้งหมด	2,910,377	1,147,494	4,057,871	549,131	1,116,791	3,508,740	3,508,740

* ส่วนปรับปรุงตามวิธีส่วนได้เสีย หมายถึงการปรับปรุง (+ / -) ตามวิธีส่วนได้เสีย

** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า หมายถึง เงินลงทุนที่จ่ายไปในฐานะผู้ถือหุ้น และแสดงไว้ภายใต้ “สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น”

*** ค่าเผื่อสำหรับ “เงินลงทุนในหุ้นสามัญ” แสดงรายการในรูปแบบของค่าเผื่อผลขาดทุนในเงินลงทุน (Allowance for possible loss on other investments) ส่วนค่าเผื่อในเรื่องอื่นๆ แสดง

รายการในรูปแบบของหนี้สูญและค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ (Bad debts and allowance for doubtful accounts) ซึ่งบริษัทฯ บันทึกไว้ในปี 2545

ในระหว่างปี 2551 บริษัทฯ ย่อยของของบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาซื้อขายหุ้นจำนวน 4.92 ล้านหุ้น ในบริษัท อินเทอร์เน็ตประเทศไทย (มหาชน) จำกัด (มหาชน) คิดเป็น

จำนวนเงิน 110.46 ล้านบาทในปี 2551 เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2551 บริษัทฯ คาดว่ารายการดังกล่าวจะเสร็จสมบูรณ์ในปี 2553 และผลจากการลงทุนซื้อหุ้นเพิ่มในครั้งนี้ จะทำให้ส่วนได้เสียใน

บริษัทดังกล่าวเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 33.55

ในระหว่างปี 2549 บริษัทฯ ได้ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทฯ จำกัด ซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทยจำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าตราไว้หุ้นละ 10 บาท บริษัทฯ

ชำระค่าหุ้นแล้วหุ้นละ 5 บาท เป็นจำนวนเงิน 0.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2552 บริษัทฯ ไม่มีการลงทุนเพิ่มเติมในบริษัทฯ จำกัด

■ สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 เพิ่มขึ้นจำนวน 77.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจากการไม่มีเงินกู้คงค้างที่ต้องจ่ายชำระในระหว่างปี 2552 ทำให้บริษัท มีเงินสดส่วนเกินจากการดำเนินงาน เงินสดคงเหลือนี้สุทธิหลังจากการจ่ายเงินปันผลจำนวน 60.36 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในระหว่างปี 2552 ลูกหนี้สุทธิจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดเพิ่มขึ้นจำนวน 0.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล บริษัท จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วัน ในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) จึงไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้นยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินที่จะได้รับจากตัวแทนผู้เช่าเรือและรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว

■ สินทรัพย์ถาวร

มูลค่าของสินทรัพย์ถาวรของบริษัท ลดลงจากปีก่อน เนื่องจากการขายเรือและได้ส่งมอบเรือแล้วจำนวน 20 ลำ และค่าเสื่อมราคาที่เกิดขึ้นในระหว่างปี 2552 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัท มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 25 ลำ (เรือที่คงเหลืออยู่จำนวน 24 ลำ และเรือที่ซื้อเข้ามาใหม่ในเดือนตุลาคมและมีกำหนดรับมอบในเดือนธันวาคมจำนวน 1 ลำ) ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกำลังกองเรือในรายงานประจำปีนี้ บริษัท ลงนามในสัญญาขายเรือจำนวน 21 ลำ ซึ่งได้ส่งมอบเรือในระหว่างปี 2552 จำนวน 20 ลำ และจะส่งมอบเรืออีก 1 ลำในปี 2553

รายละเอียดของเรือจำนวน 20 ลำ ที่ส่งมอบให้กับผู้ซื้อได้แสดงไว้ในหัวข้อที่ 3.4

■ เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่

บริษัท ได้ลงนามในสัญญาจ้างต่อเรือใหม่จำนวน 12 ฉบับ สำหรับสั่งต่อเรือใหม่ขนาดแอนด์ไฮสจำนวน 12 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดตเวตัน และบริษัท ได้ลงนามในสัญญาจ้างต่อเรือใหม่จำนวน 6 ฉบับ สำหรับสั่งต่อเรือใหม่ขนาดซูปราแมกซ์ จำนวน 6 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 54,000 เดตเวตัน กับผู้ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย ในระหว่างปี 2550 ถึงปี 2551 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัท จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่เป็นจำนวนเงิน 224.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาดังที่ได้อธิบายไว้แล้วในข้อ 3 ข้างต้น

■ หนี้สินรวม

ณ วันสิ้นปี 2552 บริษัท มีเงินกู้ที่มีหลักประกันจำนวน 128.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากสัญญาสินเชื่อสำหรับสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 107.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามที่ได้อธิบายไว้แล้วข้างต้น ซึ่งจ่ายให้กับผู้ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดียในการจ่ายเงินค่าต่อเรือครั้งที่สองและครั้งที่สาม สำหรับเรือ 10 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในข้อ 3 บริษัท เบิกถอนเงินกู้จำนวน 734.27 ล้านบาท สำหรับซื้อเรือโรเซลล่า ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 บริษัท เปลี่ยนสกุลเงินกู้จากเงินบาทจำนวน 734.27 ล้านบาท เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐจำนวน 22.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามวงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ซึ่งได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 6.3 ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่ายแสดงหักจากเงินกู้ยืมตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอน จำนวน 1.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ดังนั้นหนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจาก 50.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2551 เป็น 149.13 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2552

■ ส่วนของผู้ถือหุ้น

เนื่องจากบริษัท มีกำไรสุทธิจำนวน 88.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในระหว่างปี เงินปันผลจ่ายระหว่างปี 2552 จำนวน 60.36 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2.00 บาทต่อหุ้น) และการเพิ่มขึ้นสุทธิในส่วนเกินทุนจากการตีราคา และการแปลงค่าทางการเงิน และส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยจำนวน 4.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ทำให้มีส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ขณะนี้เป็นจำนวน 495.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเพิ่มขึ้นจำนวน 31.89 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน การเพิ่มขึ้นในส่วนของผู้ถือหุ้นได้อธิบายไว้แล้วข้างต้น มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นเพิ่มขึ้นจาก 0.45 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2551 เป็น 0.48 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2552

7.3 ความสามารถในการก่อหนี้ (Leverage) สภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการชำระหนี้ (Coverage)

ความเสี่ยงด้านสินเชื่อของบริษัท เป็นไปในทางที่ดีขึ้นตั้งแต่มีการปรับโครงสร้างหนี้ในปี 2543 กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ยังคงอยู่ในระดับที่เหมาะสมในระหว่างปี 2552 และบริษัท มีเงินกู้ที่มีหลักประกันคงค้าง ณ สิ้นปี 2552 จำนวน 128.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ทำให้อัตราส่วนการก่อหนี้ Leverage Ratio ยังคงแข็งแกร่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 ระดับหนี้สินของบริษัท อยู่ที่ 1.49 เท่าของกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ภาพรวมหนี้สินของบริษัท (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ) เพิ่มขึ้นเป็น 0.30 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จาก 0.11 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ที่มีหลักประกันตามที่ได้อธิบายไว้ในตอนต้น

ความสามารถในการชำระหนี้ (debt service cover) ของบริษัทฯ สำหรับปี 2552 อยู่ที่ 11.19 เท่า อัตราส่วนของกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ต่อดอกเบี้ยจ่าย ปรับตัวดีขึ้นตั้งแต่ปี 2543 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 อยู่ที่ 11.19 เท่า อัตราส่วนทั้งสองนี้แสดงให้เห็นถึงความสามารถอันแข็งแกร่งของบริษัทฯ ต่อการชำระหนี้สินที่มีอยู่ หรือความสามารถในการจัดหาเงินทุนนำมาปรับเปลี่ยนกำลังกองเรือของบริษัทฯ

8. การวิเคราะห์งบการเงินรวมเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

8.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

■ รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับปี 2552 ลดลงประมาณร้อยละ 37 เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการเดินเรือสุทธิสำหรับปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักจากการลดลงของรายได้จากการเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) ในปี 2552 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 เนื่องจากจำนวนเรือที่ลดน้อยลงในระหว่างปี จากการขายเรือเก่าในกองกำลังเรือบริษัท รายได้เฉลี่ยต่อวันที่ลดลง เนื่องจากเรือบางลำมีสัญญาเช่าเรือสิ้นสุดในระหว่างปี และทำสัญญาใหม่ในอัตราที่ต่ำกว่าสัญญาเช่าเรือที่เคยทำในระหว่างปี 2551 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเท่ากับ 13,459 เหรียญสหรัฐอเมริกาส์สำหรับปี 2552 เมื่อเปรียบเทียบกับ 16,489 เหรียญสหรัฐอเมริกาส์สำหรับปี 2551 ซึ่งลดลงประมาณร้อยละ 18 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยมีจำนวนเรือเฉลี่ย 33 ลำในระหว่างปี 2552 เปรียบเทียบจำนวนเรือเฉลี่ย 44 ลำในระหว่างปี 2551

■ ในระหว่างปี 2552 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงประมาณร้อยละ 19 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนเรือที่ลดลงในระหว่างปี

■ ในระหว่างปี 2552 ต้นทุนในการเดินเรือรวมลดลงประมาณร้อยละ 11 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน รายจ่ายท่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น เนื่องจากการให้บริการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (voyage charter) เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน ต้นทุนในการเดินเรือรวมลดลงมีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในระหว่างปี 2552 ตามที่ได้อธิบายไว้แล้วข้างต้น

■ กำไรขั้นต้นในปี 2552 ลดลงประมาณร้อยละ 42 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน และเป็นที่สังเกตได้ว่าอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปีได้ลดลงจากร้อยละ 77 มาเป็นร้อยละ 69 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ทั้งนี้เนื่องจากการลดลงของรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำ และการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย (Opex)

■ จากการลดลงของรายได้จากการเดินเรือ ทำให้รายได้รวม (ไม่รวมรายการกำไรจากการขายเรือ) ระหว่างปี 2552 ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน

■ ค่าใช้จ่ายในการบริหารสำหรับปี 2552 ลดลงจำนวน 122.48 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 จากการลดลงของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคคลในส่วนการลดลงของโบนัสค้างจ่ายจากกำไรสุทธิที่ลดลง

■ ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับปี 2552 เพิ่มขึ้นจำนวน 135.17 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่าค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับปี 2552 ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการจัดหาเงินสินเชื่อใหม่ในปี 2552 ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงินกู้มีประกันของบริษัทฯ ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี 2552 ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่ายจากการยกเลิกวงเงินกู้สำหรับการจัดหาซื้อเรือมือสอง (ซึ่งได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 6.1) ส่วนดอกเบี้ยที่เกิดจากการเบิกถอนวงเงินกู้สำหรับสั่งต่อเรือใหม่ได้บันทึกเป็นต้นทุนของสินทรัพย์

■ ค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) ในปี 2552 ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน มีสาเหตุมาจากการลดลงของจำนวนเรือเฉลี่ยในปี 2552 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 โดยเป็นผลมาจากการขายเรือเก่าซึ่งได้ส่งมอบเรือแล้วจำนวน 20 ลำในปี 2552

■ ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี 2552 ลดลงจาก 1,085.16 ล้านบาทในปี 2551 เป็น 934.61 ล้านบาทในปี 2552 มีสาเหตุมาจากการลดลงของจำนวนเรือเฉลี่ยในปี 2552 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 โดยเป็นผลมาจากการขายเรือเก่าจำนวน 20 ลำในปี 2552

■ บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 43.63 ล้านบาทสำหรับปี 2552 เช่นเดียวกับการบันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 61.13 ล้านบาทสำหรับปี 2551 รายการกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากแปลงค่าเงินสดคงเหลือสกุลดอลลาร์สหรัฐมาเป็นเงินบาท

ทำให้บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 3,047.06 ล้านบาทสำหรับปี 2552 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวน 4,938.59 ล้านบาทในปี 2551

8.2 การวิเคราะห์งบดุล

■ สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 เพิ่มขึ้นจำนวน 2,405.80 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จากการไม่มีรายการจ่ายชำระหนี้ในระหว่างปี 2552 ทำให้บริษัทฯ มีกระแสเงินสดส่วนเกินจากการดำเนินงาน เงินสดนี้สุทธิตั้งหลังจากการจ่ายเงินปันผลจำนวน 2,078.74 ล้านบาท ในระหว่างปี 2552 ลูกหนี้สุทธิตั้งจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดลดลงจำนวน 4.69 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน บริษัทฯ มีสภาพคล่องที่ดีอย่างต่อเนื่องตลอดมาด้วยการมีเงินสดที่มากเพียงพอที่จ่ายได้ทุกเวลา

■ มูลค่าของสินทรัพย์ถาวรของบริษัทฯ ลดลงจากปีก่อนเนื่องจากการขายเรือเก่าซึ่งได้ส่งมอบเรือแล้วจำนวน 20 ลำ และค่าเสื่อมราคาที่เกิดขึ้นในระหว่างปี บริษัทฯ จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่จำนวน 7,714.97 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในข้อ 3 มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น เนื่องจากเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือที่จ่ายในระหว่างปีจำนวนเงิน 3,007.34 ล้านบาท เป็นเงินที่เบิกถอนจากสัญญาสินเชื่อมีหลักประกันจากธนาคาร และกำไรสุทธิที่ได้รับและอื่นๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี

■ หนี้สินหมุนเวียนลดลงจำนวน 288.75 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ณ สิ้นปี 2552 บริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกันจำนวน 4,291.70 ล้านบาท ซึ่งเป็นการเบิกถอนเงินกู้ในวงเงินสินเชื่อสำหรับสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 3,593.00 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในตอนต้น สำหรับจ่ายให้กับผู้ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย เพื่อจ่ายค่าต่อเรือวงที่สองและวงที่สาม สำหรับเรือที่สั่งต่อใหม่จำนวน 10 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้แล้วในข้อ 3 บริษัทฯ เบิกเงินกู้จำนวน 734.27 ล้านบาท เพื่อซื้อเรือโรเซลลา ตามที่ได้อธิบายไว้ในข้อ 3.3 ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่ายแสดงหักจากวงเงินกู้ตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอน จำนวน 35.57 ล้านบาท

■ หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 1,783.08 ล้านบาทในปี 2551 เป็น 5,003.77 ล้านบาทในปี 2552 มีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้มีหลักประกัน ตามที่ได้อธิบายไว้แล้วในตอนต้น

■ เนื่องจากบริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 3,047.06 ล้านบาท เงินปันผลจ่ายจำนวน 2,078.74 ล้านบาท (2.00 บาทต่อหุ้น) ซึ่งจ่ายไปแล้วในระหว่างปี 2552 การลดลงสุทธิจำนวน 9.41 ล้านบาทของส่วนเกินทุนจากการตีราคา และผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในระหว่างปี ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ขณะนี้เป็นจำนวน 17,136.36 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจำนวน 958.91 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

8.3 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

■ ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 3,096.56 ล้านบาท ซึ่งลดลงประมาณร้อยละ 49 เมื่อเปรียบเทียบกับกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของปีก่อน เนื่องจากกำไรขั้นต้นที่ลดลงตามที่ได้อธิบายข้างต้น

■ หลังจากการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 2,625.89 ล้านบาทไว้สำหรับใช้ไปในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

■ ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดรับจากการขายเรือเก่าซึ่งได้ส่งมอบเรือแล้วจำนวน 20 ลำ เป็นจำนวน 2,369.56 ล้านบาท กระแสเงินสดจ่ายสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือจำนวน 1,017.35 ล้านบาท และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 3,016.58 ล้านบาท (ซึ่งรวมจำนวนดอกเบี้ยจ่ายที่บันทึกเป็นต้นทุนของสินทรัพย์ จากการเบิกถอนเงินกู้ในวงเงินสินเชื่อสำหรับสั่งต่อเรือใหม่) หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิในกิจกรรมลงทุนจำนวน 1,645.68 ล้านบาท

■ ในระหว่างปี บริษัทฯ เบิกเงินกู้ที่มีหลักประกันจากธนาคารจำนวน 3,007.34 ล้านบาท เพื่อเป็นการจ่ายชำระค่าจ้างต่อเรือวงที่สองและวงที่สาม สำหรับเรือ 10 ลำ ให้กับผู้ต่อเรือ ABG ดังที่ได้อธิบายไว้ในข้อ 3 และเบิกเงินจำนวน 734.27 ล้านบาทสำหรับซื้อเรือดังที่ได้อธิบายไว้ในข้อ 3.3 มีการจ่ายเงินปันผลเป็นเงินสดจำนวน 2,078.74 ล้านบาท หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 1,659.92 ล้านบาท กระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่ดี และการบริหารเงินทุนหมุนเวียนที่มีประสิทธิภาพทำให้บริษัทฯ มีเงินสดคงเหลือที่เพียงพอโดยไม่มีปัญหาสภาพคล่องแต่อย่างใด



รายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปีการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอและใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ และการประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและการดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจได้อย่างมีเหตุผลว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอที่จะรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อให้ทราบถึงจุดอ่อนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

ในการนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทุกท่าน เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบควบคุมภายในและความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ได้แสดงไว้ในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ในรายงานประจำปีนี้แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นและความเชื่อถือได้ของงบการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552

ในนามของคณะกรรมการ
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

(คาลิต บอยบุญดิน ฮาซิม)
กรรมการผู้จัดการ

(คูชुरु คาลี วาติย์)
กรรมการบริหาร

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท พรีเมียม ไลฟ์ จำกัด (มหาชน)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบดุลรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551 งบกำไรขาดทุนรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวม และงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท พรีเมียม ไลฟ์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท พรีเมียม ไลฟ์ จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน ซึ่งผู้บริหารของกิจการเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้ ส่วนข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า ข้าพเจ้าไม่ได้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัทย่อยในต่างประเทศจำนวน 5 บริษัทที่รวมอยู่ในงบการเงินรวมนี้ ซึ่งมี ยอดสินทรัพย์คิดเป็นร้อยละ 14.23 และร้อยละ 9.49 ของยอดสินทรัพย์รวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551 ตามลำดับ และยอดรายได้คิดเป็นร้อยละ 3.87 และร้อยละ 1.43 ของยอดรายได้รวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปี ตามลำดับ งบการเงินของบริษัทย่อยดังกล่าวตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีอื่น โดยข้าพเจ้าได้รับรายงานของผู้สอบบัญชีนั้นและความเห็นของข้าพเจ้าในส่วนที่เกี่ยวข้องกับจำนวนเงินของรายการต่างๆ ของบริษัทย่อยดังกล่าวซึ่งรวมอยู่ในงบการเงินรวมได้ถือตามรายงานของผู้สอบบัญชีอื่นนั้น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป ซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าต้องวางแผนและปฏิบัติตามเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่างบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการทั้งที่เป็นจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักการบัญชีที่กิจการใช้และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งผู้บริหารเป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึงความเหมาะสมของการแสดงรายการที่นำเสนอในงบการเงินโดยรวม ข้าพเจ้าเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวประกอบกับรายงานของผู้สอบบัญชีอื่นที่กล่าวถึงในวรรคแรกให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

จากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้าและรายงานของผู้สอบบัญชีอื่น ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท พรีเมียม ไลฟ์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท พรีเมียม ไลฟ์ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

ชยพล ศุภเศรษฐ์

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3972

บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด
กรุงเทพฯ: 2 กุมภาพันธ์ 2553



งบดุล

บริษัท พีรเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2552	2551	2552	2551
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 17	5,848,782,201	3,350,024,741	2,246,681,628	914,837,752
เงินลงทุนชั่วคราว - สุทธิ 6	27,500,000	-	27,500,000	-
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ 7	42,078,391	46,765,842	-	-
ลูกหนี้และเงินทดรองจ่ายแก่บริษัทย่อย 8	-	-	282,681,149	1,102,945,345
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย 9	-	-	2,119,480,660	176,287,039
น้ำมันเชื้อเพลิง	-	6,667,192	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินทดรองจ่ายแก่กับตันเรือ	54,093,717	102,137,723	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	35,304,785	89,737,672	-	-
อื่นๆ	35,959,713	42,589,372	18,475,916	20,632,606
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	125,358,215	234,464,767	18,475,916	20,632,606
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	6,043,718,807	3,637,922,542	4,694,819,353	2,214,702,742
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินลงทุนในบริษัทย่อย - สุทธิ 10	-	-	5,703,026,841	5,663,012,341
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย 11	143,219,374	122,566,201	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น 12	10,130,430	10,130,430	10,130,430	10,130,430
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ 13	7,780,922,468	9,080,505,371	17,222,574	26,282,292
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ - สุทธิ 14	46,911,635	54,825,388	46,911,635	54,825,388
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล 15	7,809,282,007	4,720,520,133	7,809,282,007	4,720,520,133
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย - สุทธิ 16	291,253,234	330,740,492	291,253,234	330,740,492
เงินล่วงหน้าค่าซื้อหุ้นในบริษัทร่วมที่ถือโดย บริษัทย่อย 11.2	11,538,699	-	-	-
อื่นๆ	3,152,306	3,322,306	2,615,865	2,615,865
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	8,162,137,881	5,109,408,319	8,150,062,741	5,108,701,878
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	16,096,410,153	14,322,610,321	13,880,442,586	10,808,126,941
รวมสินทรัพย์	22,140,128,960	17,960,532,863	18,575,261,939	13,022,829,683

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบดุล (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2552	2551	2552	2551
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า	44,727,575	96,213,245	2,363,783	1,209,938
เจ้าหนี้และเงินทดรองจ่ายจากบริษัทย่อย 8	-	-	2,183,872,302	1,618,831,861
เงินรับล่วงหน้าค่าขายเรือเดินทะเล 17	29,158,895	21,891,418	-	-
รายได้รับล่วงหน้า	79,029,033	211,642,085	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	49,382,671	101,031,624	-	-
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี 18	165,690,296	147,794,957	152,196,487	135,676,932
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	45,489,571	112,153,882	9,119,622	8,419,749
ประมาณการภาษีเงินได้นิติบุคคล	24,631,203	11,082,386	-	-
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	31,427,877	54,438,912	30,273,349	53,084,164
อื่นๆ	19,347,683	21,383,258	4,378,906	5,150,796
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	335,969,301	447,885,019	195,968,364	202,331,641
รวมหนี้สินหมุนเวียน	488,884,804	777,631,767	2,382,204,449	1,822,373,440
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี 18	173,011,023	217,850,070	159,089,829	199,435,375
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเล	42,050,177	48,106,741	-	-
เจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	8,124,620	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิ 16, 19	4,291,698,801	739,495,539	3,578,235,298	739,495,539
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	4,514,884,621	1,005,452,350	3,737,325,127	938,930,914
รวมหนี้สิน	5,003,769,425	1,783,084,117	6,119,529,576	2,761,304,354

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบดุล (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2552	2551	2552	2551
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน				
หุ้นสามัญ 1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	1,039,520,600	1,039,520,600	1,039,520,600	1,039,520,600
ทุนที่ออกและชำระแล้ว				
หุ้นสามัญ 1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	1,039,520,600	1,039,520,600	1,039,520,600	1,039,520,600
ส่วนเกินทุน				
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	411,429,745	411,429,745	411,429,745	411,429,745
ส่วนเกินทุนหุ้นที่ซื้อคืน	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์				
ของบริษัทย่อย - สุทธิ	203,452,059	103,711,800	-	-
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	(22,850,674)	120,183,371	-	-
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	103,952,060	103,952,060	103,952,060	103,952,060
- บริษัทย่อย	513,220,000	496,020,000	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	37,782,784	24,692,961	37,782,784	24,692,961
ยังไม่ได้จัดสรร	14,652,874,052	13,694,533,528	10,690,601,362	8,509,484,151
รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	17,111,826,438	16,166,489,877	12,455,732,363	10,261,525,329
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยของบริษัทย่อย	24,533,097	10,958,869	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	17,136,359,535	16,177,448,746	12,455,732,363	10,261,525,329
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	22,140,128,960	17,960,532,863	18,575,261,939	13,022,829,683

งบกำไรขาดทุน

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2552	2551	2552	2551
รายได้				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้ค่าเช่าเรือ	5,109,100,239	8,337,105,438	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ	414,544,962	198,694,145	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	5,523,645,201	8,535,799,583	-	-
รายได้จากการให้บริการ 8	16,753,312	2,831,834	150,529,957	94,428,000
กำไรจากการจำหน่ายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์ 13	760,279,523	137,933	71,428	-
ดอกเบี้ยรับ 8	38,065,092	49,565,052	20,794,985	14,587,830
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	43,626,627	61,130,752	-	33,925,762
รายได้อื่น	26,508,055	319,174	2,145,200	27,687
เงินปันผลรับ 8, 10	-	-	4,700,110,297	4,700,417,749
รวมรายได้	6,408,877,810	8,649,784,328	4,873,651,867	4,843,387,028
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	1,500,155,882	1,855,744,943	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	106,262,509	32,696,621	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิง	105,422,379	37,805,454	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	1,711,840,770	1,926,247,018	-	-
ค่าเสื่อมราคา 13	934,609,148	1,085,164,801	9,285,209	9,545,256
ต้นทุนการให้บริการ	9,614,509	23,322,154	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร 8	255,345,894	377,828,499	209,618,020	359,087,002
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	138,106,205	147,374,215	122,848,778	130,907,756
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	9,698,521	11,131,965	1,124,608	1,477,044
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	-	3,866,778	-
รวมค่าใช้จ่าย	3,059,215,047	3,571,068,652	346,743,393	501,017,058

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ซีฟู้ด จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2552	2551	2552	2551
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	3,349,662,763	5,078,715,676	4,526,908,474	4,342,369,970
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย 11.1	22,317,306	10,167,494	-	-
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้ นิติบุคคล	3,371,980,069	5,088,883,170	4,526,908,474	4,342,369,970
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(265,811,637)	(130,644,868)	(253,961,304)	(129,918,973)
กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	3,106,168,432	4,958,238,302	4,272,947,170	4,212,450,997
ภาษีเงินได้นิติบุคคล 25	(45,536,596)	(21,374,441)	-	-
กำไรสุทธิสำหรับปี	3,060,631,836	4,936,863,861	4,272,947,170	4,212,450,997
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) สุทธิ				
กำไรสุทธิตัวที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่	3,047,056,978	4,938,592,249	4,272,947,170	4,212,450,997
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ของบริษัทย่อย	13,574,858	(1,728,388)	-	-
กำไรสุทธิสำหรับปี	3,060,631,836	4,936,863,861	4,272,947,170	4,212,450,997
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน 27				
กำไรสุทธิตัวที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่	2.93	4.75	4.11	4.05

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท พรีเมียมชิพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2551

(หน่วย : บาท)

งบการเงินรวม													
หมายเหตุ	ส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่												
	งบเรือนหุ้น ถือและ ชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	ส่วนเกินหุ้น หุ้นกู้ซื้อคืน	ส่วนเกินทุน จากการซื้อราคา สินทรัพย์ของ บริษัทย่อย	ผลต่างจาก การแปลงค่า งบการเงิน	กำไรสะสม					รวมส่วน ของผู้ถือหุ้น บริษัทใหญ่	ส่วนของผู้ถือหุ้น ส่วนน้อยของ บริษัทย่อย	รวม
						จัดสรรแล้ว		สำรองเพื่อ กิจกรรม ความรับผิดชอบต่อสังคม	ยังไม่ได้จัดสรร				
						สำรองตามกฎหมาย							
						บริษัทฯ	บริษัทย่อย						
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550 รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น: ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน ตัดจำนวนส่วนเกินทุนจากการซื้อราคา สินทรัพย์ของบริษัทย่อยสำหรับปี 21	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	123,965,882	86,324,046	103,952,060	467,720,000	-	11,646,881,980	14,052,240,125	12,691,179	14,064,931,304	
	-	-	-	-	33,859,325	-	-	-	-	33,859,325	-	33,859,325	
	-	-	-	(20,254,082)	-	-	-	-	20,258,004	3,922	(3,922)	-	
รวมรายได้ (ค่าใช้จ่าย) ที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี 22	-	-	-	(20,254,082)	33,859,325	-	-	-	20,258,004	33,863,247	(3,922)	33,859,325	
จัดสรรสำรองตามกฎหมาย 23	-	-	-	-	-	-	-	-	4,938,592,249	4,938,592,249	(1,728,388)	4,936,863,861	
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรม ความรับผิดชอบต่อสังคม 30	-	-	-	(20,254,082)	33,859,325	-	-	-	4,958,850,253 (28,300,000)	4,972,455,496	(1,732,310)	4,970,723,186	
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ	-	-	-	-	-	-	28,300,000	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	24,692,961	(24,692,961)	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	(2,858,205,744)	(2,858,205,744)	-	(2,858,205,744)	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,711,800	120,183,371	103,952,060	496,020,000	24,692,961	13,694,533,528	16,166,489,877	10,958,869	16,177,448,746	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น: ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน เพิ่มขึ้นจากการซื้อราคาสินทรัพย์ 21	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,711,800	120,183,371	103,952,060	496,020,000	24,692,961	13,694,533,528	16,166,489,877	10,958,869	16,177,448,746	
	-	-	-	-	(143,034,045)	-	-	-	-	(143,034,045)	-	(143,034,045)	
ตัดจำนวนส่วนเกินทุนจากการซื้อราคา สินทรัพย์ของบริษัทย่อยสำหรับปี 21	-	-	-	120,053,134	-	-	-	-	-	120,053,134	-	120,053,134	
	-	-	-	(20,312,875)	-	-	-	-	20,313,505	630	(630)	-	
รวมรายได้ (ค่าใช้จ่าย) ที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น กำไรสุทธิสำหรับปี 22	-	-	-	99,740,259	(143,034,045)	-	-	-	20,313,505	(22,980,281)	(630)	(22,980,911)	
จัดสรรสำรองตามกฎหมาย 23	-	-	-	-	-	-	-	-	3,047,056,978	3,047,056,978	13,574,858	3,060,631,836	
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรม ความรับผิดชอบต่อสังคม - สุทธิ 23	-	-	-	-	(143,034,045)	-	-	-	3,067,370,483 (17,200,000)	3,024,076,697	13,574,228	3,037,650,925	
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ 30	-	-	-	-	-	-	-	-	(13,089,823)	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	(2,078,740,136)	(2,078,740,136)	-	(2,078,740,136)	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	203,452,059	(22,850,674)	103,952,060	513,220,000	37,782,784	14,652,874,052	17,111,826,438	24,533,097	17,136,359,535	

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ไลฟ์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนเรือนหุ้น ที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	ส่วนเกินทุน หุ้นกู้ซื้อคืน	กำไรสะสม		
				จัดสรรแล้ว		ยังไม่ได้จัดสรร
				สำรอง ตามกฎหมาย	สำรองเพื่อ กิจกรรม ความรับผิดชอบต่อสังคม	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550 กำไรสุทธิสำหรับปี จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม ต่อสังคม เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	-	7,179,931,859
	-	-	-	-	-	4,212,450,997
	-	-	-	-	24,692,961	(24,692,961)
	-	-	-	-	-	(2,858,205,744)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	24,692,961	10,261,525,329
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 กำไรสุทธิสำหรับปี จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม - สุทธิ เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	24,692,961	10,261,525,329
	-	-	-	-	-	4,272,947,170
	-	-	-	-	13,089,823	(13,089,823)
	-	-	-	-	-	(2,078,740,136)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	37,782,784	12,455,732,363

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2552	2551	2552	2551
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	3,106,168,432	4,958,238,302	4,272,947,170	4,212,450,997
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล				
เป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	945,195,421	1,085,862,357	19,871,483	10,242,812
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	9,698,521	11,131,965	1,124,608	1,477,044
จำหน่ายอุปกรณ์และคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	198,980	538,428	198,980	15,338
ขาดทุน (กำไร) จากการจำหน่ายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์	(760,279,523)	(137,933)	(71,428)	-
ค่าตัดจำหน่ายส่วนต่ำกว่ามูลค่าเงินลงทุนในตราสารหนี้	(828,916)	(4,196,977)	(828,916)	(4,196,977)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทรวมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	(22,317,306)	(10,167,494)	-	-
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	2,658,544	50,669,413	2,658,544	50,669,413
โอนกลับประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเล	(6,056,564)	(20,844,998)	-	-
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(155,401,827)	17,360,454	(71,439,641)	17,805,239
ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	8,124,620	-	-	-
ดอกเบี้ยรับ	(30,604,061)	(22,309,161)	(18,539,772)	(9,008,244)
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	3,096,556,321	6,066,144,356	4,205,921,028	4,279,455,622
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้า	11,421,117	(19,347,427)	-	-
ลูกหนี้และเงินทดรองจ่ายแก่บริษัทย่อย	-	-	841,073,193	(280,676,049)
น้ำมันเชื้อเพลิง	(101,540,115)	(1,030,667)	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	99,778,639	22,160,705	10,973,907	10,033,529
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	170,000	702,147	-	780,294
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	(71,222,999)	27,821,702	(1,088,338)	(225,048)
เจ้าหนี้และเงินทดรองจ่ายจากบริษัทย่อย	-	-	565,040,441	258,390,227
รายได้รับล่วงหน้า	(132,863,640)	40,147,963	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(126,415,743)	94,444,843	(8,382,805)	93,309,732
หนี้สินไม่หมุนเวียน	(44,839,047)	121,903,070	(40,345,547)	110,836,842
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,731,044,533	6,352,946,692	5,573,191,879	4,471,905,149
จ่ายดอกเบี้ย	(61,612,094)	-	(61,612,094)	-
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(43,542,340)	(230,699,349)	(8,037,035)	(2,976,959)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,625,890,099	6,122,247,343	5,503,542,750	4,468,928,190

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2552	2551	2552	2551
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
ซื้อเงินลงทุนชั่วคราว	(1,824,020,000)	(1,957,368,497)	(1,824,020,000)	(1,957,368,497)
เงินสดรับจากการจำหน่ายเงินลงทุนชั่วคราว	1,797,348,916	1,961,565,474	1,797,348,916	1,961,565,474
เงินปันผลรับจากบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	-	10,653,816	-	-
ซื้ออุปกรณ์และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเดินทะเล	(1,017,346,044)	(640,549,919)	(462,474)	(11,075,123)
ซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	(2,871,500)	(12,027,328)	(2,871,500)	(12,027,328)
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	(3,016,580,891)	(1,473,937,448)	(3,016,580,891)	(1,473,937,448)
เงินสดรับจากการจำหน่ายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์	2,369,562,680	137,944	308,410	-
ลงทุนเพิ่มในบริษัทย่อย	-	-	(40,014,500)	(45,000,000)
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่าซื้อหุ้นในบริษัทร่วมที่ถือโดยบริษัทย่อย	(11,538,699)	-	-	-
เงินรับล่วงหน้าค่าขายเรือเดินทะเล	29,158,895	21,891,418	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยเพิ่มขึ้น	-	-	(2,029,593,961)	-
ดอกเบี้ยรับ	30,604,061	22,309,161	18,539,772	9,008,244
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(1,645,682,582)	(2,067,325,379)	(5,097,346,228)	(1,528,834,678)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(2,948,050)	(87,933,966)	(2,948,050)	(87,933,966)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	3,741,608,040	725,909,097	3,007,335,540	725,909,097
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ	(2,078,740,136)	(2,858,205,744)	(2,078,740,136)	(2,858,205,744)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	1,659,919,854	(2,220,230,613)	925,647,354	(2,220,230,613)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(141,369,911)	45,089,134	-	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	2,498,757,460	1,879,780,485	1,331,843,876	719,862,899
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	3,350,024,741	1,470,244,256	914,837,752	194,974,853
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	5,848,782,201	3,350,024,741	2,246,681,628	914,837,752
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบงบกระแสเงินสด				
รายการที่ใช้เงินสด				
เงินปันผลรับจากบริษัทย่อยโดยหักกลบลบหนี้กับลูกหนี้เจ้าหนี้บริษัทย่อย	-	-	4,700,110,297	4,700,417,749
ตัดจำหน่ายส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อยตามสัดส่วนที่บริษัทฯ ถือหุ้น	20,312,875	20,254,082	-	-
ตัดจำหน่ายส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อยตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	630	3,922	-	-
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายเป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	8,453,843	374,800	8,453,843	374,800
โอนดอกเบี้ยจ่ายเป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	2,115,046	6,660,769	2,115,046	6,660,769
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายแสดงหักจากเงินกู้ยืมระยะยาว	31,322,921	4,251,235	10,513,924	4,251,235
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายให้บริษัทย่อยตามสัดส่วนการเบิกถอนเงินกู้ยืม	-	-	20,808,997	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551

1. ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) จัดตั้งขึ้นเป็นบริษัทมหาชนและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักในด้านการลงทุนในกิจการซึ่งดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยมีที่อยู่ตามที่ตั้งทะเบียนตั้งอยู่เลขที่ 8 อาคาร คาเธีย์เฮาส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ สยาม บางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินฉบับภาษาไทยนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการ พ.ศ. 2547 และการแสดงรายการในงบการเงินได้ทำขึ้นเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้าลงวันที่ 30 มกราคม 2552 ออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯ ใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลมาจากงบการเงินฉบับภาษาไทยดังกล่าว

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “บริษัทฯ”) และบริษัทย่อย (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “บริษัทย่อย”) ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ ทั้งทางตรง และทางอ้อม		ร้อยละของ สินทรัพย์ที่รวม อยู่ในสินทรัพย์รวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ร้อยละของรายได้ ที่รวมอยู่ในรายได้ รวมสำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
			2552	2551	2552	2551	2552	2551
			%	%	%	%	%	%
บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทฯ								
1. บริษัท ฟรีเซียส เมททิลท์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.13	1.21	5.60	4.32
2. บริษัท ฟรีเซียส วิซเซส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	1.08	0.94	6.41	4.63
3. บริษัท ฟรีเซียส สโตนส์ ชิปปิง จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	2.68	3.68	1.57	1.24
4. บริษัท ฟรีเซียส มินเนอร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	1.95	3.15	6.47	4.73
5. บริษัท ฟรีเซียส แลนด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.01	0.47	1.99	2.96
6. บริษัท ฟรีเซียส ริเวอร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	2.30	3.01	2.32	1.76
7. บริษัท ฟรีเซียส เลคส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.63	0.91	4.64	3.00
8. บริษัท ฟรีเซียส ซีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.91	1.33	2.36	4.02
9. บริษัท ฟรีเซียส สตาร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.85	1.02	2.10	1.95
10. บริษัท ฟรีเซียส โอเชียนลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.74	1.05	2.38	1.61
11. บริษัท ฟรีเซียส แพลนเนตลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	-	1.44	0.85	6.75
12. บริษัท ฟรีเซียส ไดมอนดลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	1.71	2.43	3.71	3.53
13. บริษัท ฟรีเซียส แซฟไฟร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	1.53	2.04	2.38	1.63
14. บริษัท ฟรีเซียส เอ็มเมอรัลลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	3.40	4.88	4.31	2.79
15. บริษัท ฟรีเซียส รูบี้ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	-	0.58	1.41	2.76
16. บริษัท ฟรีเซียส โอปอลลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.01	0.39	3.02	3.46
17. บริษัท ฟรีเซียส การ์เน็ตลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	3.46	5.24	3.75	2.45
18. บริษัท ฟรีเซียส เพิร์ลลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.01	0.39	2.74	3.14

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ ทั้งทางตรง และทางอ้อม		ร้อยละของ สินทรัพย์ที่รวม อยู่ในสินทรัพย์รวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ร้อยละของรายได้ ที่รวมอยู่ในรายได้ รวมสำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม	
			2552	2551	2552	2551	2552	2551
			%	%	%	%	%	%
19. บริษัท พรีเมียม ฟลาวเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	-	0.68	1.25	4.26
20. บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.01	0.70	1.60	1.40
21. บริษัท พรีเมียม ทรีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.07	0.92	0.22	3.48
22. บริษัท พรีเมียม ฟอนดส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.63	0.95	4.52	2.44
23. บริษัท พรีเมียม เว็นเจอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	-	0.43	1.46	2.86
24. บริษัท พรีเมียม แคปปิตอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.85	1.11	2.38	2.79
25. บริษัท พรีเมียม จัสมินส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	3.76	0.94	5.79	5.98
26. บริษัท พรีเมียม ออกไซด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	2.27	3.70	3.13	5.16
27. บริษัท พรีเมียม ลาภูนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.97	1.17	1.67	1.32
28. บริษัท พรีเมียม คลิฟส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	1.05	1.34	1.82	1.41
29. บริษัท พรีเมียม ฮิลล์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	1.15	1.47	1.97	1.43
30. บริษัท พรีเมียม เมาน์เทนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	1.23	1.48	1.96	1.40
31. บริษัท พรีเมียม รีสอร์ทส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	1.33	1.77	1.96	1.40
32. บริษัท พรีเมียม ซิตีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	1.70	2.00	2.41	1.83
33. บริษัท พรีเมียม คอมเมิร์ซ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.41	0.39	1.95	1.43
34. บริษัท พรีเมียม ออเนามันท์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99	0.03	0.64	3.02	2.46
35. บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด	คลังเก็บสินค้า ลอยน้ำ*	ไทย	69.99	69.99	-	-	-	-
36. บริษัท พรีเมียม สตอเจจ เทอมินัลส์ จำกัด	คลังเก็บสินค้า ลอยน้ำ*	ไทย	69.99	69.99	-	-	-	-
37. บริษัท เทปส์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด	ธุรกิจเดินเรือ*	สิงคโปร์	100.00	100.00	-	-	-	-
38. บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (ปานามา) เอส เอ	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ	ปานามา	99.99	99.99	0.37	1.86	0.01	0.21
39. บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (เมอริเชียส) ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี*	เมอริเชียส	100.00	100.00	-	-	0.35	-
40. บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (สิงคโปร์) ฟิฟตี้ ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00	12.47	7.81	0.32	0.16
41. บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (ยูเค) ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	อังกฤษ	99.99	99.99	0.04	0.04	0.01	(0.09)
42. บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด	ผู้บริหารเรือ ทางด้านเทคนิค	ไทย	99.99	99.99	1.25	0.95	0.26	0.04
43. บริษัท พรีเมียม โปรเจกต์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด	ผู้บริหารการลงทุน	สิงคโปร์	100.00	100.00	-	-	-	-
บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย								
44. บริษัท แรฟพีด พอร์ท ลิสซิง ฟิฟตี้ ลิมิเตด	มารีน คอนสตรัคชั่น*	สิงคโปร์	100.00	100.00	-	-	-	-
45. บริษัท พีเอสแอล บัลค์ เทอร์มินัลส์ ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี*	เมอริเชียส	100.00	100.00	-	-	-	-
46. บริษัท พีเอสแอล อินเวสต์เมนต์ ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี*	เมอริเชียส	100.00	100.00	-	-	-	-
47. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล โลเกอริจ ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี	เมอริเชียส	100.00	100.00	0.70	0.75	-	0.12
48. บริษัท พีเอสแอล ทูนิ ชิปปิง ฟิฟตี้ ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	64.06	64.06	1.02	0.89	2.75	1.24
49. บริษัท เรจิดอร์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด	ธุรกิจเดินเรือ*	สิงคโปร์	100.00	100.00	-	-	-	-

* หยุดดำเนินธุรกิจแล้ว

- ข) บริษัทฯ จัดทำงบการเงินโดยรวมบริษัทย่อยทั้งหมดในงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่ได้นำมา ซึ่งเป็นวันที่บริษัทฯ มีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯ สิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น
- ค) งบการเงินของบริษัทย่อยจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินเช่นเดียวกับบริษัทฯ และจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกัน
- งบการเงินของบริษัทรวมจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินแตกต่างจากบริษัทฯ ไม่เกิน 3 เดือน ทั้งนี้ช่วงระยะเวลาของงวดบัญชีและความแตกต่างของงบการเงินเหมือนกันในทุกงวดบัญชีและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกัน
- ง) งบการเงินของบริษัทย่อยและบริษัทรวมซึ่งจัดตั้งในต่างประเทศได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ในงบดุลสำหรับรายการสินทรัพย์และหนี้สิน และใช้อัตราแลกเปลี่ยนถ่วงเฉลี่ยรายเดือนสำหรับรายการที่เป็นรายได้และค่าใช้จ่าย ผลต่างที่เกิดขึ้นจากการแปลงค่าดังกล่าวได้แสดงไว้เป็นรายการ “ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน” ในส่วนของผู้ถือหุ้น
- จ) ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อย รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญและเงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทฯ และส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว
- ฉ) ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยคือส่วนของกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่เป็นส่วนได้เสียที่ไม่ได้เป็นของกลุ่มบริษัทฯ ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบกำไรขาดทุนรวมและแสดงในส่วนของผู้ถือหุ้นในงบดุลรวมโดยแสดงเป็นรายการแยกต่างหากจากส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของบริษัทใหญ่
- 2.3 บริษัทฯ ได้จัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการเพื่อประโยชน์ต่อสาธารณะ ซึ่งแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

3. การประกาศใช้มาตรฐานการบัญชีใหม่

ในเดือนมิถุนายน 2552 สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกประกาศสภาวิชาชีพบัญชี ฉบับที่ 12/2552 เรื่อง การจัดเลขนับแบบมาตรฐานการบัญชีของไทยให้ตรงตามมาตรฐานการบัญชีระหว่างประเทศ การอ้างอิงเลขมาตรฐานการบัญชีในงบการเงินนี้ได้ถือปฏิบัติตามประกาศสภาวิชาชีพบัญชีฉบับดังกล่าว

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกประกาศสภาวิชาชีพบัญชี ฉบับที่ 86/2551 และฉบับที่ 16/2552 ให้ใช้มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน และแนวปฏิบัติทางการบัญชีใหม่ดังต่อไปนี้

3.1 มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน และแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่มีผลบังคับใช้ในปัจจุบัน

แม่บทการบัญชี (ปรับปรุง 2550)

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2550)

การด้อยค่าของสินทรัพย์

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 5

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงาน

(ปรับปรุง 2550)

ที่ยกเลิก

แนวปฏิบัติทางการบัญชีสำหรับการบันทึกสิทธิการเช่า

แนวปฏิบัติทางการบัญชีสำหรับการรวมธุรกิจภายใต้การควบคุมเดียวกัน

มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน และแนวปฏิบัติทางการบัญชีข้างต้นถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2552 เป็นต้นไป ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินแล้วเห็นว่ามาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2550) และแนวปฏิบัติทางการบัญชีสำหรับการรวมธุรกิจภายใต้การควบคุมเดียวกันไม่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจของบริษัทฯ ส่วนแม่บทการบัญชี (ปรับปรุง 2550) มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2550) และแนวปฏิบัติทางการบัญชีสำหรับการบันทึกสิทธิการเช่าไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินสำหรับปีปัจจุบัน

3.2 มาตรฐานการบัญชีที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ในปัจจุบัน

		วันที่มีผลบังคับใช้
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 20	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล	1 มกราคม 2555
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2550)	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1 มกราคม 2554
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 40	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	1 มกราคม 2554

อย่างไรก็ตาม กิจการสามารถนำมาตราฐานการบัญชีฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2550) และมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 40 มาถือปฏิบัติก่อนกำหนดได้

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินแล้วเห็นว่ามาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 20 และมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 ไม่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจของบริษัทฯ ส่วนมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2550) จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงินสำหรับปีเริ่มใช้มาตรฐานการบัญชีดังกล่าว

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้จากการเดินเรือ

รายได้จากการเดินเรือ (ประกอบด้วย รายได้ค่าเช่าเรือ (Hire income) ซึ่งเกิดจากการเช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และรายได้ค่าระวางเรือ (Freight income) ซึ่งเกิดจากการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter)) และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องบันทึกบัญชีตามเกณฑ์คงค้าง

รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้วโดยพิจารณาถึงขั้นความสำเร็จของงาน

ดอกเบี้ยรับ

ดอกเบี้ยถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อมีสิทธิในการรับเงินปันผล

4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

4.3 ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้าแสดงตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ บริษัทฯ และบริษัทย่อยบันทึกค่าเผ่อนี้ลงสลับจะสูญสำหรับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้

4.4 น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงแสดงมูลค่าตามราคาทุน (วิธีเข้าก่อน-ออกก่อน) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และจะถือเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการเดินเรือเมื่อมีการเบิกใช้

4.5 เงินลงทุน

- ก) เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่จะครบกำหนดชำระภายใน 1 ปี และที่จะถือจนครบกำหนด แสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย บริษัทฯ ตัดบัญชีส่วนเกิน/ส่วนต่ำกว่ามูลค่าตราสารหนี้ตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ซึ่งจำนวนที่ตัดจำหน่ายนี้จะแสดงเป็นรายการปรับกับดอกเบี้ยรับ
- ข) เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไป ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผ่อนการด้อยค่า (ถ้ามี)
- ค) เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย
- ง) เงินลงทุนในบริษัทย่อยที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน

4.6 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

ที่ดินและอาคารชุดแสดงมูลค่าตามราคาที่เป็นใหม่หักค่าเสื่อมราคาสะสม (สำหรับอาคารชุด) เรือเดินทะเล และอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผ่อนการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

บริษัทย่อยแห่งหนึ่งบันทึกมูลค่าเริ่มแรกของที่ดินและอาคารชุดในราคาทุน ณ วันที่ได้สินทรัพย์มา หลังจากนั้นบริษัทย่อยดังกล่าวจัดให้มีการประเมินราคาที่ดินและอาคารชุดโดยผู้ประเมินราคาอิสระและบันทึกสินทรัพย์ดังกล่าวในราคาที่เป็นใหม่ ทั้งนี้ บริษัทย่อยจัดให้มีการประเมินราคาสินทรัพย์ดังกล่าวเป็นครั้งคราวเพื่อมิให้ราคาตามบัญชี ณ วันที่ในงบดุลแตกต่างจากมูลค่ายุติธรรมอย่างมีสาระสำคัญ

บริษัทย่อยบันทึกส่วนต่างซึ่งเกิดจากการตีราคาสินทรัพย์ดังต่อไปนี้

- บริษัทย่อยบันทึกราคาตามบัญชีของสินทรัพย์ที่เพิ่มขึ้นจากการตีราคาใหม่ในบัญชี “ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อย” ในส่วนของผู้ถือหุ้นในงบดุล อย่างไรก็ตาม หากสินทรัพย์นั้นเคยมีการตีราคาลดลงและบริษัทย่อยได้รับรู้ราคาที่ลดลงเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนแล้ว ส่วนที่เพิ่มจากการตีราคาใหม่นี้จะถูกรับรู้เป็นรายได้ไม่เกินจำนวนที่เคยลดลง ซึ่งรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนปีก่อนแล้ว
- บริษัทย่อยรับรู้ราคาตามบัญชีของสินทรัพย์ที่ลดลงจากการตีราคาใหม่เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน อย่างไรก็ตาม หากสินทรัพย์นั้นเคยมีการตีราคาเพิ่มขึ้นและยังมียอดคงค้างของบัญชี “ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อย” อยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้น ส่วนที่ลดลงจากการตีราคาใหม่จะถูกนำไปหักออกจาก “ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อย” ไม่เกินจำนวนซึ่งเคยตีราคาเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ชนิดเดียวกัน และส่วนที่เกินจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

4.7 ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคาของเรือเดินทะเล อาคารชุดและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนหรือราคาที่ดีใหม่ของสินทรัพย์หลังจากหักมูลค่าซาก โดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณดังนี้

เรือเดินทะเลและอุปกรณ์	3 - 25 ปี
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	2 ปี และ 4 ปี ตามลำดับ
อาคารชุด	20 ปี
สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า	5 ปี
อื่นๆ	5 ปี
ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน	
ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดิน	

4.8 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมที่เกิดจากเงินกู้ยืมที่นำไปใช้ในการจัดหาหรือก่อสร้างสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมที่จะใช้หรือขาย ได้นำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามประสงค์ ต้นทุนการกู้ยืมอื่นๆ ถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมของกิจการ

4.9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าตัดจำหน่าย

บริษัทฯ วัสดุมูลค่าเริ่มแรกสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ได้มาแบบแยกต่างหากด้วยราคาทุน ต้นทุนของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ได้มาจากการรวมธุรกิจคือมูลค่าดีริกรรม ณ วันที่ซื้อ และภายหลังการรับรู้รายการครั้งแรก สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

บริษัทฯ คิดค่าตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ทราบได้แน่นอนอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์นั้น และจะมีการประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีข้อบ่งชี้ที่ทำให้สินทรัพย์อาจเกิดการด้อยค่าได้ บริษัทฯ จะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ทราบได้แน่นอนทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดมีอายุการให้ประโยชน์ดังนี้

คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ 5 ปี และ 10 ปี

ไม่มีการคิดค่าตัดจำหน่ายสำหรับคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ระหว่างพัฒนา

4.10 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนการทำสัญญาวงเงินสินเชื่อและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายตามสัดส่วนของเงินกู้ยืมที่ได้เบิกถอนแล้วจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามอายุของเงินกู้

ค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายรวมอยู่ในการคำนวณต้นทุนการกู้ยืม

4.11 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับ

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ หรือถูกควบคุมโดยบริษัทฯ ไม่ว่าจะโดยตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯ

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลซึ่งมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญกับบริษัท ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัท ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัท

4.12 เงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่างเดือนแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่เกิดรายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลืออยู่ ณ วันที่ในงบดุลแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ในงบดุล กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนได้รวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

4.13 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ทุกวันที่ในงบดุล บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะทำการประเมินว่ามีข้อบ่งชี้ซึ่งแสดงว่าสินทรัพย์ของ บริษัทฯ และบริษัทย่อยด้อยค่าลงหรือไม่ หากมีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า หรือเมื่อต้องทำการประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์เป็นรายปี บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะทำการประมาณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์หมายถึง มูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า และหากพบว่าราคาตามบัญชีของสินทรัพย์นั้นมีมูลค่าสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน แสดงว่าสินทรัพย์ดังกล่าวเกิดการด้อยค่า บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะลดมูลค่าของสินทรัพย์ลงให้เท่ากับมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ ประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์จะถูกคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย บริษัทฯ และ บริษัทย่อยใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้มาจากการจำหน่ายสินทรัพย์ในงบดุล หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อกับผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน ยกเว้นที่ดินและอาคารชุดซึ่งใช้วิธีการตีราคาใหม่และได้บันทึกส่วนเกินทุนจากการตีราคาใหม่ไว้ในส่วนของผู้ถือหุ้นแล้ว ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์จะถูกนำไปลดจากส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ก่อนในจำนวนที่ไม่เกินส่วนเกินทุนที่เคยบันทึกไว้

ณ วันที่ในงบดุล บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะประเมินว่ามีข้อบ่งชี้ที่แสดงให้เห็นว่ารายการขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่ค่าความนิยมที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้รับรู้ในงวดก่อนได้หมดไปหรือลดลงหรือไม่ หากมีข้อบ่งชี้ดังกล่าว บริษัทฯ และบริษัทย่อยต้องประมาณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์นั้น และกลับรายการบัญชีขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่ค่าความนิยมที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยรับรู้ในงวดก่อน

4.14 ผลประโยชน์พนักงาน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยรับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมและกองทุนสำรองเลี้ยงชีพเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

4.15 ประมาณการหนี้สิน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าบริษัทฯ และบริษัทย่อยจะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดปล่อยภาระผูกพันนั้น และบริษัทฯ และบริษัทย่อยสามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเล

บริษัทย่อยบันทึกประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเลเมื่อได้รับการแจ้งคำเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้เช่าเรือโดยบันทึกตามมูลค่าประมาณการความเสียหายสูงสุดที่บริษัทย่อยต้องรับผิดชอบหลังจากที่ได้พิจารณามูลค่าความเสียหายที่จะได้รับคืนจากบริษัทประกันตามที่ระบุไว้ในสัญญากรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้อง

4.16 ภาษีเงินได้

บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศไทยบันทึกภาษีเงินได้โดยคำนวณจากกำไรสุทธิทางภาษีตามกฎหมายภาษีอากร

บริษัทย่อยในต่างประเทศคำนวณภาษีเงินได้ตามวิธีและอัตราภาษีที่ระบุในกฎหมายภาษีอากรของประเทศนั้น

4.17 ส่วนเกินทุนหุ้นกู้ซื้อคืน

บริษัทฯ จะรับรู้ผลต่างระหว่างราคาขายของหุ้นกู้ซื้อคืนที่สูงกว่าราคาซื้อของหุ้นกู้ซื้อคืนเข้าบัญชีส่วนเกินทุนหุ้นกู้ซื้อคืนและหากราคาขายของหุ้นกู้ซื้อคืนต่ำกว่าราคาซื้อของหุ้นกู้ซื้อคืน บริษัทฯ จะนำผลต่างหักจากส่วนเกินทุนหุ้นกู้ซื้อคืนให้หมดไปก่อน แล้วจึงนำผลต่างที่เหลืออยู่ไปหักจากบัญชีกำไรสะสม

4.18 ธุรสารอนุพันธ์

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ลูกหนี้และเจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ในงบดุล กำไรขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศดังกล่าวจะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุน

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการผลกระทบของเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนในอนาคตที่อาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ได้แก่

ค่าเผื่อนับสงสัยจะสูญของลูกหนี้

ค่าเผื่อนับสงสัยจะสูญของลูกหนี้เกิดจากการปรับมูลค่าของลูกหนี้จากความเสี่ยงด้านเครดิตที่อาจเกิดขึ้น ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยใช้การวิเคราะห์สถานะของลูกหนี้รายตัว ประสบการณ์การเก็บเงินในอดีต การวิเคราะห์อายุลูกหนี้และการเปลี่ยนแปลงของสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การใช้ประมาณการและข้อสมมติฐานที่แตกต่างกันอาจมีผลต่อจำนวนค่าเผื่อนับสงสัยจะสูญ ดังนั้น การปรับปรุงค่าเผื่อนับสงสัยจะสูญอาจมีขึ้นได้ในอนาคต

มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่ไม่มีการซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาค่าได้ในตลาดซื้อขายคล่อง ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยคำนวณตามหลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าที่เป็นที่ยอมรับกันทั่วไป ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณมาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงสภาพคล่อง และข้อมูลความสัมพันธ์ และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของเรือเดินทะเล อาคารชุดและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารใช้ประมาณอายุการใช้งานและมูลค่าซากเมื่อเลิกใช้งานของเรือเดินทะเล อาคารชุดและอุปกรณ์ และได้มีการทบทวนอายุการใช้งานและมูลค่าซากหากมีการเปลี่ยนแปลง

บริษัทย่อยแห่งหนึ่งแสดงที่ดินและอาคารชุดด้วยราคาที่เป็นใหม่ มูลค่ายุติธรรมจากการตีราคาใหม่ได้ประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระโดยใช้วิธีเปรียบเทียบราคาตลาด ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารได้มีการพิจารณาข้อสมมติและประมาณการเพื่อให้ผู้ประเมินราคาอิสระใช้ในการประเมินมูลค่ายุติธรรม

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ และจะพิจารณาการด้อยค่าหากมีข้อบ่งชี้ ในการบันทึกและวัดมูลค่าเริ่มแรกและการพิจารณาการด้อยค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนนั้น จำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจของฝ่ายบริหารในการประมาณมูลค่าของสินทรัพย์ที่คาดว่าจะได้รับในอนาคต โดยวิธีประมาณการกระแสเงินสดคิดลด ซึ่งประมาณการกระแสเงินสดดังกล่าวอาจเปลี่ยนแปลงได้เนื่องจากภาวะการแข่งขัน แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของรายได้ โครงสร้างต้นทุน การเปลี่ยนแปลงของอัตราคิดลด ภาวะอุตสาหกรรมและภาวะตลาดที่เกี่ยวข้อง

6. เงินลงทุนชั่วคราว

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2552	2551
เงินลงทุนในตราสารหนี้ ตัวแลกเปลี่ยน	27,500	-

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 เงินลงทุนในตราสารหนี้ของบริษัทฯ จำนวน 27.50 ล้านบาท เป็นตัวแลกเปลี่ยนสกุลเงินบาทที่มีกำหนดชำระคืนภายในเดือนมกราคม 2553 คิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 1.22 ต่อปี

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม							
	งบเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย	
	2552	2551	2552	2551	2552	2551	2552	2551
	พันอินเดีย รูป	พันอินเดีย รูป	%	%				
<u>เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น</u> <u>โดยบริษัทย่อย</u> บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด	64,592	64,592	50.00	50.00	31,716	31,716	19,365	19,365
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุน							(19,365)	(19,365)
เงินลงทุนชั่วคราว - สุทธิ							-	-

บริษัทย่อย (บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (เมอริเชียส) จำกัด) บันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นในประเทศอินเดียตามวิธีส่วนได้เสียจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2543 เท่านั้น เนื่องจากฝ่ายบริหารของบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะเสนอขายเงินลงทุนดังกล่าว ดังนั้น จึงได้จัดประเภทเงินลงทุนดังกล่าวเป็นเงินลงทุนชั่วคราวในสินทรัพย์หมุนเวียนและบันทึกค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนเต็มจำนวน

7. ลูกหนี้การค้า

ยอดคงเหลือของลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551 แยกตามอายุหนี้ที่คงค้างนับจากวันที่ในใบแจ้งหนี้ได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2552	2551
<u>อายุหนี้ค้างชำระ</u>		
ไม่เกิน 3 เดือน	29,378	61,271
3 - 6 เดือน	1,528	3,203
6 - 12 เดือน	15,422	190
มากกว่า 12 เดือน	8,944	8,000
รวม	55,272	72,664
หัก: ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(13,194)	(25,898)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	42,078	46,766

8. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างปี บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทฯ และบริษัทเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2552	2551	2552	2551	
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย (ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการให้บริการ - ค่าบริหาร	-	-	69,432	94,428	อัตราคงที่ต่อลำต่อวันโดยอ้างอิงกับค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัทฯ
รายได้จากการให้บริการ - ค่านายหน้าขายเรือเดินทะเล	-	-	71,732	-	ร้อยละ 3 ของราคาขายเรือเดินทะเล
รายได้จากการให้บริการ - ค่านายหน้าจากเงินชดเชยจากการยกเลิกสัญญาให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า	-	-	9,366	-	ร้อยละ 5 ของเงินชดเชยจากการยกเลิกสัญญาให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า
เงินปันผลรับ	-	-	4,700,110	4,700,418	ตามที่ประกาศจ่าย
ดอกเบี้ยรับ	-	-	5,293	-	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.50 ต่อปี
ค่าเช่าอาคารชุดจ่าย	-	-	9,297	9,249	ราคาตลาด
รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
เงินปันผลรับ	-	10,654	-	-	ตามที่ประกาศจ่าย
ค่าตัวเครื่องบินจ่าย	14,579	15,801	3,034	3,806	ราคาตลาด
ค่าเช่าและบริการจ่าย	6,145	8,310	4,831	4,882	ราคาตลาด

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551 มีรายละเอียด ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2551	เพิ่มขึ้น	ลดลง	2552
ลูกหนี้และเงินทดรองจ่ายแก่บริษัทย่อย				
บริษัท ฟรีเซียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	21,445	-	21,445	-
บริษัท ฟรีเซียส มินอรัลส์ จำกัด	-	571,884	562,375	9,509
บริษัท ฟรีเซียส แชนไฟร์ส จำกัด	33,590	-	33,590	-
บริษัท ฟรีเซียส เอ็มเมอรัลส์ จำกัด	12,468	-	12,468	-
บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด	160	22	-	182
บริษัท ฟรีเซียส สตอเรจ เทอมนัลส์ จำกัด	86	22	-	108
บริษัท เทบส์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด	990	69	-	1,059
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	300,134	48,269	341,252	7,151
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (เมอริเชียส) ลิมิเตด	119,400	1,356	-	120,756
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิฟตี้ ลิติเตด	438,366	-	438,366	-
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	13,653	9,160	7,003	15,810
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	162,362	460,904	495,520	127,746
บริษัท ฟรีเซียส โปรเจคส์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด	291	69	-	360
รวม	1,102,945	1,091,755	1,912,019	282,681

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2551	เพิ่มขึ้น	ลดลง	2552
เจ้าหนี้และเงินทดรองจ่ายจากบริษัทย่อย				
บริษัท ฟรีเซียส เมท์ทอล์ก จำกัด	139,634	525,024	362,710	301,948
บริษัท ฟรีเซียส วิชเชส จำกัด	193,566	333,082	402,455	124,193
บริษัท ฟรีเซียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	-	142,766	106,919	35,847
บริษัท ฟรีเซียส มินอรัลส์ จำกัด	81,311	-	81,311	-
บริษัท ฟรีเซียส แลนด์ จำกัด	83,262	199,251	191,686	90,827
บริษัท ฟรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด	4,047	156,026	154,718	5,355
บริษัท ฟรีเซียส เลคส์ จำกัด	71,922	280,026	294,410	57,538
บริษัท ฟรีเซียส ซีส์ จำกัด	41,140	141,542	151,638	31,044
บริษัท ฟรีเซียส สตาร์ส จำกัด	28,167	131,509	121,162	38,514
บริษัท ฟรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด	49,552	149,695	130,962	68,285
บริษัท ฟรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	15,450	258,563	159,188	114,825
บริษัท ฟรีเซียส ไดมอนด์ส จำกัด	51,237	289,447	305,288	35,396
บริษัท ฟรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด	-	124,418	80,455	43,963
บริษัท ฟรีเซียส เอ็มเมอรัลด์ จำกัด	-	339,168	294,775	44,393
บริษัท ฟรีเซียส รูบี้ จำกัด	8,257	185,600	99,847	94,010
บริษัท ฟรีเซียสโอปอลส์ จำกัด	90,395	237,968	235,975	92,388
บริษัท ฟรีเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด	3,114	341,180	308,479	35,815
บริษัท ฟรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด	87,273	230,236	229,320	88,189
บริษัท ฟรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	60,609	174,372	141,526	93,455
บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรนซ์ จำกัด	8,168	235,533	136,041	107,660
บริษัท ฟรีเซียส ทรีส์ จำกัด	20,699	136,353	78,166	78,886
บริษัท ฟรีเซียส พอนด์ส จำกัด	36,120	256,920	264,372	28,668
บริษัท ฟรีเซียส เว้นเจอร์ส จำกัด	49,706	147,827	109,301	88,232
บริษัท ฟรีเซียส แคปปิตอลส์ จำกัด	74,743	151,769	167,101	59,411
บริษัท ฟรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	109,676	493,355	526,739	76,292
บริษัท ฟรีเซียส ออกิดส์ จำกัด	72,051	264,992	327,264	9,779
บริษัท ฟรีเซียส ลาภูนส์ จำกัด	27,777	97,004	96,190	28,591
บริษัท ฟรีเซียส คลิฟส์ จำกัด	5,454	127,045	106,735	25,764
บริษัท ฟรีเซียส ฮิลล์ จำกัด	25,228	112,545	105,115	32,658
บริษัท ฟรีเซียส เมาน์เทนส์ จำกัด	18,211	88,671	83,246	23,636
บริษัท ฟรีเซียส รีสอร์ท จำกัด	21,267	123,494	104,609	40,152
บริษัท ฟรีเซียส ซิตีส์ จำกัด	42,850	126,043	138,353	30,540
บริษัท ฟรีเซียส คอมเมทส์ จำกัด	48,216	149,074	154,689	42,601
บริษัท ฟรีเซียส ออานาแนทส์ จำกัด	49,730	297,596	277,850	69,476
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	-	2,089,992	2,044,451	45,541
รวม	1,618,832	9,138,086	8,573,046	2,183,872

ยอดคงเหลือของลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยเป็นรายการที่เกิดจากบัญชีเดินสะพัดระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อยเหล่านั้น ซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบันทึกค่าเผื่อนี้ลงบัญชีจะสูญเสียสำหรับหนี้ดังกล่าว เงินทดรองจ่ายแก่/จากบริษัทย่อยไม่มีการคิดดอกเบี้ย

9. เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย

เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นทั้งหมดเป็นตั๋วสัญญาใช้เงินสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 0.50 ต่อปี และมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม โดยมีรายการเคลื่อนไหวในระหว่างปีดังต่อไปนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2551	เพิ่มขึ้น	ขาดทุนที่ยัง ไม่เกิดขึ้นจริง จากการแปลงค่า อัตราแลกเปลี่ยน	2552
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเต็ด	176,287	2,029,594	(86,400)	2,119,481

10. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อย ประกอบด้วยเงินลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทดังต่อไปนี้

(หน่วย : พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		เงินปันผลรับ สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2552	2551	2552	2551	2552	2551	2552	2551
			%	%				
บริษัท ฟรีเซียส เมท์ทิลท์ จำกัด	250,000	250,000	99.99	99.99	250,000	250,000	255,000	217,499
บริษัท ฟรีเซียส วิชเชส จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	230,000	229,999	289,800	227,699
บริษัท ฟรีเซียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	260,000	260,000	99.99	99.99	260,000	260,000	39,000	-
บริษัท ฟรีเซียส มินเนอรัลส์ จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	230,000	230,000	482,999	218,499
บริษัท ฟรีเซียส แลนด์ จำกัด	84,000	84,000	99.99	99.99	84,000	84,000	142,799	150,359
บริษัท ฟรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด	234,000	234,000	99.99	99.99	234,000	234,000	93,600	-
บริษัท ฟรีเซียส เลคส์ จำกัด	99,000	99,000	99.99	99.99	99,000	99,000	257,399	100,979
บริษัท ฟรีเซียส ซีลส์ จำกัด	100,000	100,000	99.99	99.99	100,000	100,000	120,000	261,998
บริษัท ฟรีเซียส สตาร์ส จำกัด	105,000	105,000	99.99	99.99	105,000	105,000	31,500	124,949
บริษัท ฟรีเซียส โอเซียนส์ จำกัด	175,000	175,000	99.99	99.99	175,000	175,000	70,000	68,250
บริษัท ฟรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	100,000	100,000	99.99	99.99	100,000	100,000	115,000	431,997
บริษัท ฟรีเซียส ไดมอนด์ส จำกัด	205,000	205,000	99.99	99.99	205,000	205,000	174,250	174,249
บริษัท ฟรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด	144,000	144,000	99.99	99.99	144,000	143,999	7,200	136,799
บริษัท ฟรีเซียส เอ็มเมอรัลด์ จำกัด	366,000	366,000	99.99	99.99	366,000	366,000	183,000	73,200
บริษัท ฟรีเซียส รูบี้ส์ จำกัด	84,000	84,000	99.99	99.99	84,000	84,000	50,400	168,839
บริษัท ฟรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	74,000	74,000	99.99	99.99	74,000	74,000	210,899	205,718
บริษัท ฟรีเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด	379,000	379,000	99.99	99.99	379,000	378,999	151,600	37,900
บริษัท ฟรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด	73,000	73,000	99.99	99.99	73,000	72,999	197,099	148,919
บริษัท ฟรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	76,000	76,000	99.99	99.99	76,000	75,999	110,200	278,918
บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด	96,000	96,000	99.99	99.99	96,000	95,999	81,600	43,200
บริษัท ฟรีเซียส ทรีส์ จำกัด	80,000	80,000	99.99	99.99	80,000	79,999	68,000	185,599

(หน่วย : พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		เงินปันผลรับ สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2552	2551	2552	2551	2552	2551	2552	2551
			%	%				
บริษัท ฟรีเซียส ฟอนด์ส จำกัด	84,000	84,000	99.99	99.99	84,000	83,999	226,799	50,400
บริษัท ฟรีเซียส เวินเจอร์ส จำกัด	80,000	80,000	99.99	99.99	80,000	79,999	76,000	187,999
บริษัท ฟรีเซียส แคปปิตอลส์ จำกัด	200,000	200,000	99.99	99.99	200,000	199,999	90,000	145,000
บริษัท ฟรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	98,000	98,000	99.99	99.99	98,000	97,999	328,299	327,318
บริษัท ฟรีเซียส ออคิเดิล จำกัด	217,000	217,000	99.99	99.99	217,000	216,999	260,400	249,549
บริษัท ฟรีเซียส ลาเวนเดอร์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	139,999	139,999	35,000	56,000
บริษัท ฟรีเซียส คลิฟส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	139,999	139,999	42,000	60,200
บริษัท ฟรีเซียส ฮิลล์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	139,999	139,999	63,000	44,800
บริษัท ฟรีเซียส เมาน์เทนส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	139,999	139,999	42,000	67,200
บริษัท ฟรีเซียส ริสอร์ทส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	139,999	139,999	56,000	49,000
บริษัท ฟรีเซียส ซิตีส์ จำกัด	170,000	170,000	99.99	99.99	170,000	169,999	76,500	68,000
บริษัท ฟรีเซียส คอมเมิร์ซ จำกัด	71,100	71,100	99.99	99.99	71,100	71,099	78,210	27,018
บริษัท ฟรีเซียส ออเนชั่นส์ จำกัด	68,100	68,100	99.99	99.99	68,099	68,099	194,084	112,364
บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด	2,500	2,500	69.99	69.99	648	648	-	-
บริษัท ฟรีเซียส สตอเรจ เทอมนัลส์ จำกัด	6,000	6,000	69.99	69.99	4,199	4,199	-	-
บริษัท เทบส์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด	0.0365	0.0365	100.00	100.00	0.0365	0.0365	-	-
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	250	250	99.99	99.99	250	250	-	-
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (เม็กซิโก) ลิมิเตด	250	250	100.00	100.00	250	250	135	-
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิฟตี้ ลิมิเตด	363,338	363,338	100.00	100.00	363,338	363,338	338	-
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	250	250	99.99	99.99	250	250	-	-
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด	100,000	60,000	99.99	99.99	206,995	166,995	-	-
บริษัท ฟรีเซียส โปรเจกต์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด	0.0345	0.0345	100.00	100.00	0.0345	0.0345	-	-
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย					5,708,124	5,668,110	4,700,110	4,700,418
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุน ในบริษัทย่อย					(5,097)	(5,097)		
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย - สุทธิ					5,703,027	5,663,013		

บริษัทฯ ได้นำเงินปันผลกลับไปหักกลบลบหนี้กับยอดคงค้างบัญชีลูกหนี้เจ้าหนี้บริษัทย่อยในงบดุล

ในระหว่างปีปัจจุบัน เงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงดังนี้

เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2552 บริษัทฯ ได้ซื้อหุ้นจากผู้ถือหุ้นส่วนน้อยของบริษัทย่อยในประเทศ 37 บริษัท โดยซื้อหุ้นเพิ่มบริษัทละ 4 หุ้น ในราคาตามมูลค่าที่ตราไว้ อย่างไรก็ตามการซื้อหุ้นดังกล่าวมิได้ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบริษัทย่อยเปลี่ยนแปลงไปแต่อย่างใด

เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2552 บริษัทย่อยในประเทศ (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด) ได้ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน โดยบริษัทฯ ได้ซื้อเงินลงทุนเพิ่มตามสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันนั้นด้วยมูลค่าที่ตราไว้ของหุ้นสามัญของบริษัทย่อยดังกล่าวเป็นจำนวนเงินรวม 40.00 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2551 เงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงดังนี้

เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2551 บริษัทย่อยในประเทศ (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปป์ เอเยนซี จำกัด) ได้ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน โดย บริษัทฯ ได้ซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนนั้นทั้งจำนวนด้วยมูลค่าตราไว้ของหุ้นสามัญของบริษัทย่อยดังกล่าวเป็นจำนวนเงินรวม 45.00 ล้านบาท

11. เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

11.1 รายละเอียดของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย : พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้น ในประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วน เงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชี ตามวิธีส่วนได้เสีย	
			2552	2551	2552	2551	2552	2551
			%	%				
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	ก่อสร้างและพัฒนา ท่าเทียบเรือ	อินเดีย	22.40	22.40	87,701	87,701	143,219	122,566

(หน่วย : พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	งบการเงินรวม			
	เงินปันผลรับ จากบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อยสำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุน ในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อยสำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2552	2551	2552	2551
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	-	10,654	22,317	10,167

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551 ซึ่งรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวม คำนวณจากงบการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2552 และ 2551 ซึ่งผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีของ บริษัทฯ แล้ว

11.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย : พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ทุนเรียกชำระ ณ วันที่ 30 กันยายน		สินทรัพย์รวม ณ วันที่ 30 กันยายน		หนี้สินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน		รายได้รวม สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน		กำไรสุทธิ สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน	
	2552	2551	2552	2551	2552	2551	2552	2551	2552	2551
	พันอินเดีย รูปี	พันอินเดีย รูปี								
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรเวท ลิมิเตด	440,580	440,580	837,200	790,178	314,511	336,002	455,557	489,526	99,631	45,391

เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2551 บริษัท อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล ไลเทอรัเรจ ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัทฯ (โดยการถือหุ้นผ่านบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (เมอริเซียส) ลิมิเตด) ได้ลงนามในสัญญาซื้อหุ้นจำนวน 4.92 ล้านหุ้นในบริษัท อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดย์) ไพรวาท ลิมิเตด กับผู้ถือหุ้นเดิม คิดเป็นจำนวนเงิน 110.46 ล้านบาท ซึ่งการซื้อหุ้นดังกล่าวจะมีผลบังคับเมื่อได้รับอนุมัติจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับบริษัทรวมในประเทศนั้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังไม่ได้บันทึกรายการซื้อเงินลงทุนดังกล่าวในปีก่อน ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัทย่อยได้จ่ายชำระเงินล่วงหน้าค่าซื้อหุ้นตามสัญญาดังกล่าวให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมเป็นจำนวนเงินประมาณ 15.93 ล้านบาท หรือประมาณ 11.54 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้บันทึกเงินจำนวนนี้ในบัญชี “เงินล่วงหน้าค่าซื้อหุ้นในบริษัทร่วมที่ถือโดยบริษัทย่อย” ในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นในงบดุล การซื้อหุ้นดังกล่าวยังไม่ได้รับอนุมัติจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นบริษัทฯ จึงยังไม่สามารถทำให้การซื้อหุ้นเสร็จสมบูรณ์ได้ในปี 2552 แต่บริษัทฯ คาดว่ารายการดังกล่าวจะเสร็จสมบูรณ์ภายในปี 2553 เมื่อการลงนามในสัญญาซื้อหุ้นมีผลบังคับและหุ้นได้ถูกซื้อโดยบริษัทฯ การลงทุนซื้อหุ้นเพิ่มในครั้งนี้จะทำให้บริษัทฯ มีส่วนได้เสียในบริษัทดังกล่าว (บริษัท อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดย์) ไพรวาท ลิมิเตด) เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 33.55

12. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

บริษัทฯ ได้ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท บทด จำกัด จำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าตราไว้หุ้นละ 10 บาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3 ของทุนจดทะเบียน บริษัทฯ ชำระค่าหุ้นแล้วหุ้นละ 5 บาท คิดเป็นจำนวนเงิน 10.13 ล้านบาท

13. ทັถิณ อາคาร๓ละอุปกรณ๑

(หน่วย : คะแนน)

งบการเงินรวม								
	สินทรัพย์ ซึ่งแสดงมูลค่า ตามราคา ที่ตีใหม่	สินทรัพย์ซึ่งแสดงมูลค่าตามราคาทุน						รวม
		เรือเดินทะเลและอุปกรณ์			สิ่งตกแต่ง ติดตั้งและ อุปกรณ์ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุง สินทรัพย์เข้า	
		เรือเดินทะเล และอุปกรณ์	ค่าใช้จ่ายใน การซ่อมแซม และสำรวจเรือ	รวม				
ราคาทุน/ราคาที่ตีใหม่	326,208	16,261,193	1,703,584	17,964,777	55,204	20,568	13,662	18,380,419
	267	710,503	305,644	1,016,147	931	-	-	1,017,345
	120,053	-	-	-	-	-	-	120,053
	-	(4,745,879)	(1,268,710)	(6,014,589)	(25)	(494)	-	(6,015,108)
	446,528	12,225,817	740,518	12,966,335	56,110	20,074	13,662	13,502,709
ค่าเสื่อมราคาสะสม	167,468	8,289,800	786,840	9,076,640	36,048	12,504	7,254	9,299,914
	9,820	467,130	425,602	892,732	6,084	3,078	2,582	914,296
	20,313	-	-	-	-	-	-	20,313
	-	(3,642,585)	(369,868)	(4,512,453)	(16)	(267)	-	(4,512,736)
	197,601	5,114,345	342,574	5,456,919	42,116	15,315	9,836	5,721,787
มูลค่าสุทธิตามบัญชี	158,740	7,971,393	916,744	8,888,137	19,156	8,064	6,408	9,080,505
	248,927	7,111,472	397,944	7,509,416	13,994	4,759	3,826	7,780,922
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี								1,085,165
								934,609

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกค้าง ติดค้าง และอุปกรณ์ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุง สินทรัพย์เข้า	รวม
ราคาทุน				
31 ธันวาคม 2551	27,905	19,392	10,321	57,618
ซื้อเพิ่ม	462	-	-	462
จำหน่าย	(25)	(494)	-	(519)
31 ธันวาคม 2552	28,342	18,898	10,321	57,561
ค่าเสื่อมราคาสะสม				
31 ธันวาคม 2551	14,753	11,328	5,255	31,336
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	4,293	3,078	1,914	9,285
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย	(16)	(266)	-	(282)
31 ธันวาคม 2552	19,030	14,140	7,169	40,339
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
31 ธันวาคม 2551	13,152	8,064	5,066	26,282
31 ธันวาคม 2552	9,312	4,758	3,152	17,222
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี				
2551				9,546
2552				9,285

ในเดือนธันวาคม 2552 บริษัทย่อยแห่งหนึ่งได้จัดให้มีการประเมินราคาที่ดินและอาคารชุดโดย ผู้ประเมินราคาอิสระโดยใช้วิธีเปรียบเทียบราคาตลาด (Market Approach) ตามรายงานของผู้ประเมินอิสระลงวันที่ 4 ธันวาคม 2552 ซึ่งบริษัทย่อยได้บันทึกมูลค่าที่ดีเพิ่มขึ้นจากการตีราคาจำนวน 120.05 ล้านบาทแล้ว

หากบริษัทย่อยแสดงมูลค่าของที่ดินและอาคารชุดดังกล่าวด้วยวิธีราคาทุน มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551 จะเป็นดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2552	2551
ที่ดินและอาคารชุด	29,935	34,799

ในระหว่างปีปัจจุบันบริษัทย่อยในประเทศหลายบริษัทฯ ได้จำหน่ายและส่งมอบเรือเดินทะเลจำนวนรวม 20 ลำโดยมีกำไรจากการจำหน่ายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์เป็นจำนวนรวม 760.28 ล้านบาทซึ่งได้แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวมของปีปัจจุบัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีเรือเดินทะเลและอุปกรณ์จำนวนหนึ่ง ซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ ราคาทุนของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงินประมาณ 604.99 ล้านบาท (2551: 4,151.08 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และประมาณ 9.67 ล้านบาท (2551: 6.16 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทย่อยได้จัดจำหน่ายเรือเดินทะเลจำนวน 5 ลำ ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวน 1,574.00 ล้านบาทไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 19.2

การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี

เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2551 กลุ่มบริษัทได้เปลี่ยนประมาณการมูลค่าคงเหลือ (ราคาซาก) ของเรือเดินทะเลโดยการประมาณการราคาเหล็กเพิ่มขึ้นเป็น 400.00 เหรียญสหรัฐหรืออเมริกาต่อตันจากเดิม 135.00 เหรียญสหรัฐหรืออเมริกาต่อตัน (มูลค่าคงเหลือคำนวณโดยการคูณน้ำหนักเหล็กของเรือเดินทะเล (Light Displacement Tonnage) กับประมาณการราคาเหล็กต่อตัน) การเปลี่ยนประมาณการดังกล่าวเพื่อให้เป็นไปตามราคาตลาดของเหล็กในช่วงระยะเวลาที่ทำการประมาณการ ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างเป็นสาระสำคัญจากประมาณการเดิม อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนประมาณการดังกล่าวมิได้เปลี่ยนประมาณการอายุการใช้งานของเรือเดินทะเล ผลของการเปลี่ยนแปลงทำให้กำไรสุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 ในงบกำไรขาดทุนรวมเพิ่มขึ้นจำนวนเงิน 642.20 ล้านบาท (0.62 บาทต่อหุ้น) และมูลค่าตามบัญชีของเรือเดินทะเลเพิ่มขึ้นด้วยจำนวนเดียวกัน

การทบทวนและเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีเกี่ยวกับมูลค่าคงเหลือของเรือเดินทะเลสอดคล้องกับข้อกำหนดในมาตรฐานการบัญชีสากล IAS 16 Property, Plant and Equipment และถือปฏิบัติกันเป็นการทั่วไปในอุตสาหกรรมการเดินเรือเดินทะเล นอกจากนี้ ว่างมาตรฐานการบัญชีไทยฉบับที่ 16 ฉบับปรับปรุงซึ่งผ่านการเห็นชอบโดยคณะกรรมการสภาวิชาชีพบัญชีแล้ว และรอลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาก็กำหนดให้ต้องมีการทบทวนมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์อย่างน้อยที่สุดทุกสิ้นรอบปีบัญชีหากมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์แตกต่างไปจากที่ได้เคยประมาณไว้

14. คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2552	2551
คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	56,296	44,269
ซื้อเพิ่ม	2,872	12,027
ปรับปรุง	(199)	-
ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(12,057)	(1,471)
สุทธิ	46,912	54,825
ค่าตัดจำหน่ายที่รวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนสำหรับปี	10,586	697

15. เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล

เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 14 กันยายน 2550 และ 11 กุมภาพันธ์ 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาจ้างต่อเรือเดินทะเลจำนวน 18 ฉบับกับผู้รับต่อเรือรายหนึ่ง เพื่อจ้างต่อเรือเดินทะเลประเภทขนส่งสินค้าทะเลจำนวน 18 ลำ (เรือขนาด handysize จำนวน 12 ลำ และเรือขนาด supramax จำนวน 6 ลำ) เป็นจำนวนเงินรวมประมาณ 588.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรืออเมริกา (หรือประมาณ 30.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรืออเมริกาต่อลำสำหรับเรือเดินทะเลขนาด handysize และ 38.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรืออเมริกาต่อลำสำหรับเรือเดินทะเลขนาด supramax) ทั้งนี้ ราคาของสัญญาจ้างต่อเรือเดินทะเลแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดละร้อยละ 20 ของสัญญาต่อเรือเดินทะเล การจ่ายเงินงวดดังกล่าว (ยกเว้นงวดที่ 5) บริษัทฯ จะจ่ายชำระเมื่อบริษัทฯ ได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารเพื่อค้ำประกันการคืนเงินงวด (พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี) ที่บริษัทฯ ได้จ่ายออกไปในกรณีที่ผู้รับต่อเรือไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาจ้างต่อเรือเดินทะเลได้ โดยเรือเดินทะเลที่จ้างต่อใหม่มีกำหนดการรับมอบเรือเดินทะเลในปี 2553 ถึง 2556 อย่างไรก็ตาม ถ้าผู้รับต่อเรือสามารถส่งมอบเรือเดินทะเลให้กับบริษัทฯ ก่อนกำหนด บริษัทฯ จะต้องจ่ายเงินส่วนเพิ่มให้แก่ผู้รับต่อเรือเป็นจำนวนเงินไม่เกิน 18.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรืออเมริกาสำหรับเรือเดินทะเลทั้งหมดจำนวน 18 ลำ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551 เงินล่งหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลแสดงได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2552	2551
ยอดคงเหลือต้นปี	4,720,520	3,239,547
จ่ายเพิ่ม	3,007,335	1,468,444
ต้นทุนดอกเบี้ย	63,727	6,956
โอนจากค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่าย	8,454	375
ต้นทุนอื่น	9,246	5,198
ยอดคงเหลือปลายปี	7,809,282	4,720,520

ในระหว่างปี 2552 บริษัทฯ ได้จ่ายเงินงวดให้แก่ผู้รับต่อเรือเดินทะเลเป็นจำนวนเงิน 86.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 3,007.34 ล้านบาท (2551: 44.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 1,468.44 ล้านบาท) โดยการจัดหาเงินจำนวนดังกล่าวได้มาจากการกู้ยืมเงินจากธนาคารต่างประเทศและในประเทศหลายแห่ง ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ ได้บันทึกต้นทุนการกู้ยืมเข้าเป็นราคาทุนของเงินล่งหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลเป็นจำนวน 63.73 ล้านบาท (2551: 6.96 ล้านบาท) โดยคำนวณจากอัตราดอกเบี้ยตั้งขึ้นเป็นทุนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในอัตราร้อยละ 1.45 - 2.02 (2551: ร้อยละ 4.74 - 5.14)

16. ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่าย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่ายแสดงได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2552	2551	2552	2551
ยอดคงเหลือต้นปี	330,740	298,102	330,740	298,102
จ่ายเพิ่ม	2,948	87,934	2,948	87,934
ตัดจำหน่าย	(2,658)	(50,670)	(2,658)	(50,670)
โอนไปเป็นเงินล่งหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	(8,454)	(375)	(8,454)	(375)
โอนไปบริษัทย่อยในฐานะผู้กู้	-	-	(20,809)	-
แสดงหักจากเงินกู้ยืมระยะยาว	(31,323)	(4,251)	(10,514)	(4,251)
ยอดคงเหลือปลายปี	291,253	330,740	291,253	330,740

ในระหว่างปี 2552 บริษัทฯ ได้ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่ายสำหรับการขวงเงินสินเชื่อที่ได้อำนาจไปในปีก่อนๆ เป็นจำนวน 2.66 ล้านบาท (2551: 50.67 ล้านบาท) การตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่ายนี้ใช้หลักการจัดสรรตามสัดส่วนของวงเงินที่ลดลง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่ายจำนวน 31.32 ล้านบาท (2551: 4.25 ล้านบาท) ได้แสดงเป็นรายการหักจากรายการเงินกู้ยืมระยะยาวในด้านหนี้สินในงบดุลรวมและจำนวน 10.51 ล้านบาท (2551: 4.25 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการตามสัดส่วนการเบิกถอนเงินกู้ยืม

17. เงินรับล่วงหน้าค่าขายเรือเดินทะเล

ในระหว่างปี 2552 บริษัทย่อยในประเทศหลายบริษัทได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงขายเรือเดินทะเลมือสองกับบริษัทต่างประเทศหลายบริษัท โดยผู้ซื้อจะต้องจ่ายเงินมัดจำร้อยละ 20 ของราคาขายของเรือเดินทะเลแต่ละลำ และส่วนที่เหลือจะชำระในวันส่งมอบเรือเดินทะเล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดได้รวมเงินรับล่วงหน้าข้างต้นจำนวน 0.87 ล้านดอลลาร์หรือประมาณ 29.16 ล้านบาท (2551: 0.62 ล้านดอลลาร์หรือประมาณ 21.89 ล้านบาท) ซึ่งอยู่ในบัญชีเงินฝากธนาคารที่เปิดร่วมกันระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย โดยเงินจำนวนดังกล่าวรวมถึงเงินส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 80 ของราคาขายเรือเดินทะเลแต่ละลำได้ถูกโอนเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารของบริษัทย่อยในวันที่ 7 มกราคม 2553 และบริษัทย่อยได้ส่งมอบเรือเดินทะเลให้ผู้ซื้อตามบันทึกข้อตกลงขายเรือเดินทะเลดังกล่าวแล้ว

18. ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551 ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่ายสามารถแยกตามปีที่จะถึงกำหนดจ่ายชำระให้แก่พนักงานได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

จ่ายชำระภายใน	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2552	2551	2552	2551
1 ปี	165,690	147,795	152,196	135,677
2 - 3 ปี	173,011	217,850	159,090	199,435
รวม	338,701	365,645	311,286	335,112

19. วงเงินกู้ยืมระยะยาว

19.1 วงเงินสินเชื่อเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อแบบมีหลักประกันกับธนาคารต่างประเทศและในประเทศหลายแห่งจำนวนรวม 398.40 ล้านดอลลาร์หรือประมาณ 13,100 ล้านบาท คิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม เงินกู้ยืมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 15 ลำ (เรือเดินทะเลขนาด handysize จำนวน 9 ลำ และเรือเดินทะเลขนาด supramax จำนวน 6 ลำ) จากเรือเดินทะเลที่บริษัทฯ สั่งต่อใหม่จำนวน 18 ลำ ซึ่งจำนวนเงินกู้ทั้งหมดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลจำนวน 15 ลำ รายละเอียดการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ ระยะเวลาคงกำหนด การชำระคืน และหลักประกันสามารถสรุปได้ดังนี้

สินเชื่อ/ รายละเอียด	สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือเดินทะเล	สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล
การเบิกใช้ วงเงินสินเชื่อ	เป็นไปตามขั้นความสำเร็จของงานการต่อเรือเดินทะเลที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล โดยการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อเท่ากับร้อยละ 60 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลแต่ละลำ	ร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล ซึ่งเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลแต่ละลำ ซึ่งจะถูกเบิกถอนในเวลารับเรือเดินทะเล และจะใช้วงเงินนี้ในการจ่ายคืนสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือเดินทะเลเต็มจำนวน
ระยะเวลา ครบกำหนด	เมื่อส่งมอบเรือเดินทะเลแต่ละลำ	10 ปี นับจากวันที่ได้รับเรือเดินทะเลลำแรก
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อรับเรือเดินทะเลแต่ละลำ	วงเงินสินเชื่อของเรือเดินทะเลแต่ละลำจะชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาส แต่ละงวดจะเท่ากับ 1/60 ของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเลทั้งหมด และส่วนที่เหลือจะเท่ากับเงินกู้คงเหลือของส่วนนั้นๆ ซึ่งจะจ่ายชำระเมื่อวันครบกำหนดสุดท้าย ทั้งนี้ การชำระเงินกู้คืนงวดแรกจะเริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือเดินทะเลแต่ละลำแล้ว 3 เดือน
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากบริษัท ถ้าบริษัท ไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาสั่ง ต่อเรือเดินทะเล ค) การโอนผลประโยชน์ เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินรายงวดซึ่งเกี่ยวเนื่องจากสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลของบริษัท	ก) การจดจำนองเรือเดินทะเลให้เป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือเดินทะเล ค) การค้ำประกันจากบริษัท ถ้าบริษัท ไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของค่าชดเชยต่างๆ ของเรือเดินทะเล จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินประกันภัย ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือเดินทะเล และการจดจำนำบัญชีเงินรายได้ของเรือเดินทะเลแต่ละลำและบัญชีเงินชำระคืนของบริษัท

ภายใต้สัญญาให้สินเชื่อ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
 - ข) ดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
 - ค) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐต่อเรือเดินทะเล 1 ลำ
- ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551 เงินกู้ยืมระยะยาวแสดงได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2552	2551
เงินกู้ยืมระยะยาว	3,593,000	743,747
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(14,765)	(4,251)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิ	3,578,235	739,496

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม/งบการเงินเฉพาะกิจการ
ยอดคงเหลือต้นปี	739,496
บวก: กู้เพิ่ม	3,007,335
หัก: กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(158,082)
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(10,514)
ยอดคงเหลือปลายปี	3,578,235

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ และบริษัทย่อยยังมีวงเงินกู้ยืมยังไม่ได้เบิกใช้เป็นจำนวน 291.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2551: 377.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

19.2 วงเงินสินเชื่อเพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเล

ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศได้ลงนามในสัญญาให้สินเชื่อแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อซื้อเรือเดินทะเลกับธนาคารโดยมีรายละเอียดดังนี้

วงเงินที่ 1

เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2552 บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศได้ลงนามในสัญญาให้สินเชื่อแก้ไขเพิ่มเติมจากสัญญาวงเงินสินเชื่อหมุนเวียนหลักแบบมีหลักประกันลงวันที่ 22 สิงหาคม 2548 โดย ขยายระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2552 กับธนาคารต่างประเทศหลายแห่งสำหรับวงเงินสินเชื่อจำนวน 100.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดดอกเบี้ยในอัตราลอยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม 2.50 ต่อปี (2551: 200.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดดอกเบี้ยในอัตราลอยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม 1.00 ถึง 1.40 ต่อปี) ต่อมาเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2552 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ขอยกเลิกวงเงินสินเชื่อดังกล่าวกับธนาคารต่างประเทศหลายแห่งโดยมีผลตั้งแต่วันที่ 29 ตุลาคม 2552 ทั้งนี้เนื่องจากในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัทฯ และบริษัทย่อยไม่ได้ใช้วงเงินดังกล่าว ดังนั้นจึงพิจารณายกเลิกวงเงินสินเชื่อเพื่อลดการจ่ายภาระผูกพันค่าธรรมเนียมสำหรับระยะเวลาที่เหลือสำหรับปี

วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2552 และ 29 ตุลาคม 2552 บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศได้ลงนามในสัญญาให้สินเชื่อแก้ไขเพิ่มเติมจากสัญญาให้สินเชื่อหลักลงวันที่ 18 มกราคม 2550 กับธนาคารพาณิชย์ในประเทศหลายแห่ง โดยมีรายละเอียดดังนี้

- วงเงินกู้จำนวน 8,750.00 ล้านบาท คิดดอกเบี้ยในอัตราลอยละ MLR ลบ 1 ต่อปี เงินกู้ยืมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเล โดยมีระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ภายในวันที่ 18 มกราคม 2553 และมีกำหนดชำระคืนตามสัดส่วนที่ระบุในสัญญาเป็นรายไตรมาสเท่าๆ กันภายในระยะเวลา 12 ปี โดยเริ่มต้นชำระเงินต้นหลังจากระยะเวลาปลอดการชำระหนี้ 1 ปีสิ้นสุดลงนับแต่วันที่ที่มีการเบิกถอนเงินกู้ครั้งแรก
- วงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 5.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- วงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 8,750.00 ล้านบาท (swap facility) สำหรับการเปลี่ยนหนี้เงินกู้สกุลเงินบาท (ณ เวลาเบิกถอนเงินกู้) ไปเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเมื่อเงินกู้ได้ถูกเบิกใช้ โดยมีระยะเวลาแลกเปลี่ยนและชำระคืนตามสัดส่วนเช่นเดียวกับการเบิกถอนเงินกู้และกำหนดการชำระคืนเงินกู้ และมีค่าธรรมเนียมตามที่ระบุในสัญญาในอัตราคงที่ต่อปีซึ่งขึ้นอยู่กับอัตราตลาด ณ เวลาเบิกถอนเงินกู้และแลกเปลี่ยนเงินกู้เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐแล้ว

วงเงินให้สินเชื่อดังกล่าวรับประกันโดยการจดจำนองเรือเดินทะเลของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยของเรือเดินทะเลที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือเดินทะเลที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

ภายใต้สัญญาให้สินเชื่อ บริษัทฯ และบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ดำรงรักษาอัตราส่วน total debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
 - ข) ดำรงรักษาอัตราส่วน total debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
 - ค) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือเดินทะเล 1 ลำ
 - ง) ดำรงรักษาอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1
- ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551 เงินกู้ยืมระยะยาวแสดงได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2552	2551
เงินกู้ยืมระยะยาว	734,273	-
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(20,809)	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิ	713,464	-

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม
ยอดคงเหลือต้นปี	-
บวก: กู้เพิ่ม	734,273
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(20,809)
ยอดคงเหลือปลายปี	713,464

ในระหว่างปี 2552 บริษัทย่อยในประเทศแห่งหนึ่งได้เบิกถอนเงินกู้จำนวน 734.27 ล้านบาทจากวงเงินสินเชื่อดังกล่าวจากธนาคารพาณิชย์ในประเทศหลายแห่ง โดยบริษัทย่อยได้ตกลงเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสำหรับเงินกู้ยืมทั้งจำนวนที่เบิกถอนเป็นเงินกู้ยืมในสกุลเหรียญสหรัฐอเมริกาคำนวณ 22.15 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกากับเจ้าหนี้เงินกู้ธนาคารพาณิชย์ในประเทศหลายแห่งดังกล่าว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีวงเงินกู้ยืมและวงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่ได้เบิกใช้เป็นจำนวน 8,015.73 ล้านบาท บริษัทฯ และบริษัทย่อยกำลังอยู่ในระหว่างการเจรจากับผู้ให้กู้เพื่อขอขยายระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ เป็นสิ้นเดือนธันวาคม 2553 และคาดว่าจะลงนามในสัญญาเพื่อขอขยายระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้กับผู้ให้กู้ในระยะเวลาอันสั้น

20. แผนการเสนอขายหุ้นกู้

เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2550 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติให้บริษัทฯ หรือ บริษัทย่อยของบริษัทฯ ซึ่งจะจัดตั้งขึ้นใหม่ออกและเสนอขายหุ้นกู้ภายในวงเงินไม่เกิน 1,000.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาทดแทนเงินสกุลอื่นให้แก่ผู้ลงทุนในต่างประเทศ และมอบอำนาจให้คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจพิจารณากำหนดรายละเอียดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกและเสนอขายหุ้นกู้ในภายหลัง เช่น ประเภท มูลค่า สกุลเงิน อัตราดอกเบี้ย ระยะเวลาครบกำหนด ระยะเวลาไถ่ถอน วิธีการเสนอขาย ระยะเวลาจองซื้อ วิธีการจัดสรรหุ้นกู้ และอื่นๆ เป็นต้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ หรือบริษัทย่อยข้างต้นยังไม่ได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้ดังกล่าว

21. ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อย

ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อย คือส่วนเกินทุนจากการตีราคาที่ดินและอาคารชุด ส่วนเกินทุนดังกล่าวจะทยอยตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานที่เหลืออยู่ของสินทรัพย์นั้น และบันทึกโอนไปยังกำไรสะสมโดยตรง

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2552	2551
ยอดคงเหลือต้นปี	103,712	123,966
บวก: ตีราคาเพิ่ม	120,053	-
หัก: การตัดจำหน่าย	(20,313)	(20,254)
ยอดคงเหลือปลายปี	203,452	103,712

ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ดังกล่าวไม่สามารถนำไปหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผลได้

22. สำรองตามกฎหมาย

เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 116 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บริษัทฯ ต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปี ส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียนสำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผลได้

ตามมาตรา 1202 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บริษัทฯ ย่อยที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยต้องจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนผลกำไรซึ่งบริษัททำมาหาได้ทุกคราวที่จ่ายเงินปันผลจนกว่าทุนสำรองนั้นจะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียนของบริษัท สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผลได้

23. สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทฯ มีนโยบายในการจัดสรรเงินสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมในอัตราร้อยละ 0.5 ของกำไรสุทธิแต่ละปี โดยสะสมไม่น้อยกว่า 1.75 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 25.00 ล้านบาทต่อปี การจัดสรรสำรองดังกล่าวได้รับอนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2551

ในระหว่างปี 2552 บริษัทฯ ได้จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นจำนวนเงิน 15.24 ล้านบาท (2551: 24.69 ล้านบาท) และกลับรายการสำรองเนื่องจากการจ่ายเงินบริจาคที่เกี่ยวข้องกับสำรองดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 2.15 ล้านบาท (2551: ไม่มี)

24. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายตามลักษณะที่สำคัญได้แก่

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2552	2551	2552	2551
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น				
ของพนักงานและลูกเรือ	1,182,599	1,580,625	281,687	453,474
ค่าเช่าจ่าย	5,589	3,012	3,539	2,235

25. ภาษีเงินได้นิติบุคคล

บริษัทฯ ไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2552 และ 2551 เนื่องจากบริษัทฯ มีผลขาดทุนทางภาษียกมาจากปีก่อนๆ

บริษัทฯ ย่อยได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72 ลงวันที่ 1 มกราคม 2541 นอกจากนี้ บริษัทฯ ย่อยยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเลสำหรับเรือเดินทะเล

การที่บริษัทย่อยจะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขายเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการลดอัตราและยกเว้นรัษฎากร ฉบับที่ 299 ลงวันที่ 21 กันยายน 2539 เงื่อนไขดังกล่าวรวมถึงต้องมีการซื้อเรือลำใหม่และนำไปจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ขายเรือนั้น โดยเรือที่ซื้อใหม่ดังกล่าวต้องมีอายุการใช้งานมาแล้วน้อยกว่าเรือที่ขายไป และต้องมีระวางบรรทุกไม่น้อยกว่าเรือที่ขายไป ทั้งนี้ กรณีที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้จากการขายเรือเดินทะเลดังกล่าว ห้ามมิให้นำมูลค่าต้นทุนส่วนที่เหลือของเรือที่ขายไป ไปหักเป็นรายจ่ายในการคำนวณกำไรสุทธิหรือขาดทุนสุทธิ

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทย่อยในประเทศคำนวณขึ้นในอัตราร้อยละ 30 สำหรับกำไรจากกิจกรรมที่ไม่ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้หลังจากบวกลบด้วยรายการสำรองและค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่ไม่อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษี

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทย่อยในต่างประเทศคำนวณขึ้นโดยใช้อัตราตามกฎหมายของประเทศเหล่านั้น

26. การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับสิทธิและประโยชน์ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนโดยการอนุมัติของ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1405/2550 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2550 ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ บริษัทฯ ได้รับสิทธิและประโยชน์ที่สำคัญเกี่ยวกับการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในประเทศไทยโดยได้รับอนุญาตให้ทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาต และได้รับอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามจำนวนที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร ตลอดจนได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกประเทศไทยเป็นเงินตราต่างประเทศได้

บริษัทย่อยได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีบางประการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเลสำหรับเรือเดินทะเล อาทิเช่น ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับ การส่งเสริม เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทย่อยจะต้องจดทะเบียนเรือเดินทะเลของบริษัทย่อยเป็นเรือไทย ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทย่อยได้จดทะเบียนเรือเดินทะเลจำนวน 24 ลำ (2551: 43 ลำ) เป็นเรือไทย

รายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2552 และ 2551 (ก่อนการตัดรายการระหว่างกัน) จำแนกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริม และกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมสามารถแสดงสรุปได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	กิจการที่ได้รับ การส่งเสริม		กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม				รวม	
			กิจการที่ได้รับยกเว้น ภาษีเงินได้ตามประกาศ อธิบดีกรมสรรพากร เกี่ยวกับภาษีเงินได้ ฉบับที่ 72		กิจการที่ไม่ได้รับ ยกเว้นภาษีเงินได้			
	2552	2551	2552	2551	2552	2551	2552	2551
รายได้	3,600,776	4,889,451	1,888,664	3,576,784	5,877,757	5,118,303	11,367,197	13,584,538
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	(1,681,026)	(1,901,146)	(992,584)	(1,151,634)	(1,030,609)	(905,871)	(3,704,219)	(3,958,651)
กำไรสุทธิ	1,919,750	2,988,305	896,080	2,425,150	4,847,148	4,212,432	7,662,978	9,625,887

27. กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสุทธิสำหรับปีด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ระหว่างปี

28. ข้อมูลทางการเงินจำแนกส่วนงาน

บริษัท และบริษัทย่อยประกอบธุรกิจส่วนใหญ่ภายใต้ส่วนงานทางธุรกิจเดียว คือ เป็นเจ้าของเรือเอนกประสงค์ขนาดเล็กสำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกอง (small handy sized dry bulk ships) ระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง (tramp shipping basis) รายได้เกือบทั้งหมดมาจากส่วนงานนี้ ดังนั้น บริษัท และบริษัทย่อยจึงไม่มีส่วนงานทางธุรกิจด้านอื่น นอกจากส่วนงานหลักดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

กิจกรรมทางธุรกิจในส่วนงานนี้ ได้แก่ การให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การเช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter) สำหรับการเช่าเป็นระยะเวลาดูเช่าเรือ (ลูกค้า) จะจ่ายค่าเช่าแก่ผู้ให้เช่าเรือ (ในอัตราต่อวันตามที่ตกลงกัน โดยส่วนใหญ่จะตกลงชำระค่าเช่าเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐหรืออเมริกา) ตามระยะเวลาที่กำหนด ในกรณีดังกล่าว ผู้เช่าเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด รวมทั้งรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับการเช่าเป็นรายเที่ยว ผู้เช่าเรือจะจ่ายค่าระวางเรือในอัตราต่อตัน (ส่วนใหญ่จะตกลงกันเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐหรืออเมริกา) เพื่อขนส่งสินค้าที่ระบุเฉพาะระหว่างท่าเรือที่กำหนดตั้งแต่สองท่าขึ้นไป ในกรณีนี้บริษัท (หรือบริษัทย่อย) จะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวแสดงไว้ในงบการเงินภายใต้ชื่อ “รายจ่ายท่าเรือ” (Voyage disbursement) และ “น้ำมันเชื้อเพลิง” (Bunker consumption) การเช่าเป็นระยะเวลานั้น เส้นทางเดินเรือจะถูกกำหนดหรือควบคุมโดยผู้เช่าเรือและภายใต้สัญญาเช่าเรือ โดยเส้นทางเดินเรือจะแตกต่างกันไปในแต่ละเที่ยวการเดินเรือ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัท และบริษัทย่อย ดังนั้น บริษัท และบริษัทย่อยจึงไม่นำเสนอข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานทางภูมิศาสตร์ เพราะอาจไม่สื่อความหมายและอาจทำให้เกิดความเข้าใจที่ไม่ถูกต้อง

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานของรายได้จากการเดินเรือ (และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือที่เกี่ยวข้องกับการเช่าเป็นรายเที่ยว) จึงจำแนกได้เป็นสองประเภท คือ รายได้จากการเช่าเป็นระยะเวลา และการเช่าเป็นรายเที่ยว ซึ่งแสดงภายใต้ชื่อ “รายได้ค่าเช่าเรือ” (Hire income) และ “รายได้ค่าระวางเรือ” (Freight income) ตามลำดับดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม									
	การเช่าเป็นระยะเวลา		การเช่าเป็นรายเที่ยว		รวม		ตัดบัญชี		รวม	
	2552	2551	2552	2551	2552	2551	2552	2551	2552	2551
รายได้ค่าเช่าเรือ	5,153,491	8,372,920	-	-	5,153,491	8,372,920	(44,391)	(35,815)	5,109,100	8,337,105
รายได้ค่าระวางเรือ	-	-	503,231	251,430	503,231	251,430	(88,686)	(52,735)	414,545	198,695
รวมรายได้จากการเดินเรือ	5,153,491	8,372,920	503,231	251,430	5,656,722	8,624,350	(133,077)	(88,550)	5,523,645	8,535,800
รายจ่ายท่าเรือ	-	-	(239,339)	(121,246)	(239,339)	(121,246)	133,077	88,550	(106,262)	(32,696)
น้ำมันเชื้อเพลิง	-	-	(105,422)	(37,805)	(105,422)	(37,805)	-	-	(105,422)	(37,805)
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเช่าเป็นรายเที่ยว	-	-	(344,761)	(159,051)	(344,761)	(159,051)	133,077	88,550	(211,684)	(70,501)
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ / รายได้เทียบเท่าจากการเช่าเรือเป็นระยะเวลา	5,153,491	8,372,920	158,470	92,379	5,311,961	8,465,299	-	-	5,311,961	8,465,299

ในระหว่างปี 2552 เงินชดเชยจากการยกเลิกสัญญาให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าเป็นระยะเวลาจำนวนประมาณ 184.53 ล้านบาท (2551: 31.27 ล้านบาท) ได้บันทึกรวมอยู่ในบัญชี “รายได้ค่าเช่าเรือ” ในงบกำไรขาดทุน

29. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ บริษัทย่อย และพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 บริษัทฯ บริษัทย่อย และพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้ บริหารโดย ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ในระหว่างปี 2552 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายเงินสมทบกองทุนเป็นจำนวนเงิน 2.66 ล้านบาท (2551: 2.45 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 2.40 ล้านบาท 2551: 2.22 ล้านบาท) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 บริษัทฯ และบริษัทย่อยเปลี่ยนผู้บริหาร กองทุนสำรองเลี้ยงชีพเป็นธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

30. เงินปันผลจ่าย

เงินปันผลที่ประกาศจ่ายในปี 2552 มีดังนี้

	อุมัตโดย	รวมเงินปันผล	เงินปันผลต่อหุ้น
		(ล้านบาท)	(บาท)
ก) เงินปันผลระหว่างกาลจาก ผลการดำเนินงานสำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2552	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 9 พฤศจิกายน 2552	415.74	0.40

ณ วันที่ปิดสมุดทะเบียนหุ้น จำนวนหุ้นของบริษัทฯ ที่ถือโดยบุคคลภายนอกและมีสิทธิได้รับเงินปันผลมีจำนวน 1,039,350,820 หุ้น (หลังจากหักหุ้นที่ไม่มีสิทธิได้รับเงินปันผลซึ่งนายทะเบียนหลักทรัพย์ คือ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อผู้ฝากเป็นผู้ถือหุ้นแทนผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยและสัญชาติต่างด้าวรวมจำนวน 169,780 หุ้น จากจำนวนหุ้นที่มีอยู่ 1,039,520,600 หุ้น) รวมเป็นเงินปันผลจ่ายทั้งสิ้น 415.74 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2552

	อุมัตโดย	รวมเงินปันผล	เงินปันผลต่อหุ้น
		(ล้านบาท)	(บาท)
ข) เงินปันผลระหว่างกาลจาก ผลการดำเนินงานสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2552	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 5 สิงหาคม 2552	415.74	0.40

ณ วันที่ปิดสมุดทะเบียนหุ้น จำนวนหุ้นของบริษัทฯ ที่ถือโดยบุคคลภายนอกและมีสิทธิได้รับเงินปันผลมีจำนวน 1,039,360,620 หุ้น (หลังจากหักหุ้นที่ไม่มีสิทธิได้รับเงินปันผลซึ่งนายทะเบียนหลักทรัพย์ คือ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อผู้ฝากเป็นผู้ถือหุ้นแทนผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยและสัญชาติต่างด้าว รวมจำนวน 159,980 หุ้น จากจำนวนหุ้นที่มีอยู่ 1,039,520,600 หุ้น) รวมเป็นเงินปันผลจ่ายทั้งสิ้น 415.74 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2552

	อุมัตโดย	รวมเงินปันผล	เงินปันผลต่อหุ้น
		(ล้านบาท)	(บาท)
ค) เงินปันผลระหว่างกาลจาก ผลการดำเนินงานสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2552	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 12 พฤษภาคม 2552	415.75	0.40

ณ วันที่ปิดสมุดทะเบียนหุ้น จำนวนหุ้นของบริษัทฯ ที่ถือโดยบุคคลภายนอกและมีสิทธิได้รับเงินปันผลมีจำนวน 1,039,378,300 หุ้น (หลังจากหักหุ้นที่ไม่มีสิทธิได้รับเงินปันผล ซึ่งนายทะเบียนหลักทรัพย์ คือ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อผู้ฝากเป็นผู้ถือหุ้นแทนผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยและสัญชาติต่างด้าว รวมจำนวน 142,300 หุ้น จากจำนวนหุ้นที่มีอยู่ 1,039,520,600 หุ้น) รวมเป็นเงินปันผลจ่ายทั้งสิ้น 415.75 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลเมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2552

	อุมัติโดย	รวมเงินปันผล	เงินปันผลต่อหุ้น
		(ล้านบาท)	(บาท)
ง) เงินปันผลงวดสุดท้ายจากกำไร ปี 2551	ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น วันที่ 18 มีนาคม 2552	831.50	0.80

ณ วันที่ปิดสมุดทะเบียนหุ้น จำนวนหุ้นของบริษัทฯ ที่ถือโดยบุคคลภายนอกและมีสิทธิได้รับเงินปันผลงวดสุดท้ายมีจำนวน 1,039,380,300 หุ้น (หลังจากหักหุ้นที่ไม่มีสิทธิได้รับเงินปันผลงวดสุดท้ายซึ่งนายทะเบียนหลักทรัพย์ คือ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อผู้ฝากเป็นผู้ถือหุ้นแทนผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยและสัญชาติต่างด้าว รวมจำนวน 140,300 หุ้น จากจำนวนหุ้นที่มีอยู่ 1,039,520,600 หุ้น) รวมเป็นเงินปันผลจ่ายทั้งสิ้น 831.50 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2552

เงินปันผลที่ประกาศจ่ายในปี 2551 มีดังนี้

	อุมัติโดย	รวมเงินปันผล	เงินปันผลต่อหุ้น
		(ล้านบาท)	(บาท)
ก) เงินปันผลระหว่างกาลจาก ผลการดำเนินงานสำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2551	779.53	0.75

ณ วันที่ปิดสมุดทะเบียนหุ้น จำนวนหุ้นของบริษัทฯ ที่ถือโดยบุคคลภายนอกและมีสิทธิได้รับเงินปันผลมีจำนวน 1,039,379,300 หุ้น (หลังจากหักหุ้นที่ไม่มีสิทธิได้รับเงินปันผล ซึ่งนายทะเบียนหลักทรัพย์ คือ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อผู้ฝากเป็นผู้ถือหุ้นแทนผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยและสัญชาติต่างด้าว รวมจำนวน 141,300 หุ้น จากจำนวนหุ้นที่มีอยู่ 1,039,520,600 หุ้น) รวมเป็นเงินปันผลจ่ายทั้งสิ้น 779.53 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2551

	อุมัติโดย	รวมเงินปันผล	เงินปันผลต่อหุ้น
		(ล้านบาท)	(บาท)
ข) เงินปันผลระหว่างกาลจาก ผลการดำเนินงานสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2551	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 14 สิงหาคม 2551	779.54	0.75

ณ วันที่ปิดสมุดทะเบียนหุ้น จำนวนหุ้นของบริษัทฯ ที่ถือโดยบุคคลภายนอกและมีสิทธิได้รับเงินปันผลมีจำนวน 1,039,380,300 หุ้น (หลังจากหักหุ้นที่ไม่มีสิทธิได้รับเงินปันผล ซึ่งนายทะเบียนหลักทรัพย์ คือ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อผู้ฝากเป็นผู้ถือหุ้นแทนผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยและสัญชาติต่างด้าว รวมจำนวน 140,300 หุ้น จากจำนวนหุ้นที่มีอยู่ 1,039,520,600 หุ้น) รวมเป็นเงินปันผลจ่ายทั้งสิ้น 779.54 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2551

	อเนกประสงค์โดย	รวมเงินปันผล	เงินปันผลต่อหุ้น
		(ล้านบาท)	(บาท)
ค) เงินปันผลระหว่างกาลจากผลการดำเนินงานสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2551	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 22 พฤษภาคม 2551	519.65	0.50

ณ วันที่ปิดสมุดทะเบียนหุ้น จำนวนหุ้นของบริษัทฯ ที่ถือโดยบุคคลภายนอกและมีสิทธิได้รับเงินปันผลมีจำนวน 1,039,304,995 หุ้น (หลังจากหักหุ้นที่ไม่มีสิทธิได้รับเงินปันผลซึ่งนายทะเบียนหลักทรัพย์ คือ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้ฝากเป็นผู้ถือหุ้นแทนผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยและสัญชาติต่างดาว รวมจำนวน 215,605 หุ้น จากจำนวนหุ้นที่มีอยู่ 1,039,520,600 หุ้น) รวมเป็นเงินปันผลจ่ายทั้งสิ้น 519.65 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551

	อเนกประสงค์โดย	รวมเงินปันผล	เงินปันผลต่อหุ้น
		(ล้านบาท)	(บาท)
ง) เงินปันผลงวดสุดท้ายจากกำไรปี 2550	ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น วันที่ 27 มีนาคม 2551	779.48	0.75

ณ วันที่ปิดสมุดทะเบียนหุ้น จำนวนหุ้นของบริษัทฯ ที่ถือโดยบุคคลภายนอกและมีสิทธิได้รับเงินปันผลงวดสุดท้ายมีจำนวน 1,039,311,395 หุ้น (หลังจากหักหุ้นที่ไม่มีสิทธิได้รับเงินปันผลงวดสุดท้าย ซึ่งนายทะเบียนหลักทรัพย์ คือ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้ฝากเป็นผู้ถือหุ้นแทนผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยและสัญชาติต่างดาว รวมจำนวน 209,205 หุ้น จากจำนวนหุ้นที่มีอยู่ 1,039,520,600 หุ้น) รวมเป็นเงินปันผลจ่ายทั้งสิ้น 779.48 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2551

31. การระดมทุนและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

31.1 การระดมทุนเกี่ยวกับสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลที่จะต้องจ่ายในอนาคตเป็นจำนวน 363.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 12,173.30 ล้านบาท (2551: 449.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 15,759.01 ล้านบาท)

31.2 การระดมทุนเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	อัตรา ภาระผูกพัน	สกุลเงิน	วงเงินสินเชื่อ สูงสุดตามสัญญา	วงเงินกู้ ที่ยังไม่ได้ เบิกใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	กำหนดจ่ายชำระ	วันสิ้นสุด ระยะเวลา เบิกใช้เงินกู้
--------	---------------------	----------	----------------------------------	---	---------------	--

วงเงินสินเชื่อเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่

วงเงินที่ 1	ร้อยละ 0.35 ต่อปี ของวงเงินกู้ยืมที่ ยังไม่ได้เบิกใช้	ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	398.40	291.20	ทุกสามเดือน นับจาก วันที่ 3 กรกฎาคม 2551 จนกระทั่งสิ้นสุด ระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบ เรือเดินทะเล แต่ละลำ
-------------	---	----------------------------	--------	--------	--	--

วงเงินสินเชื่อเพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเล

วงเงินที่ 2	ร้อยละ 1 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	ล้านบาท	8,750.00	8,015.73	ทุกสิ้นไตรมาส นับจาก วันที่ 19 มกราคม 2552 จนกระทั่งสิ้นสุด ระยะเวลาเบิกใช้	18 มกราคม 2553
-------------	---	---------	----------	----------	--	-------------------

ระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับวงเงินที่ 2 ได้หมดอายุในวันที่ 18 มกราคม 2553 ดังนั้น ภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ดังกล่าวหมดอายุแล้วแต่จะถูกทดแทนด้วยภาระผูกพันใหม่ ซึ่งกำลังอยู่ในระหว่างการเจรจากับผู้ให้กู้

31.3 ภาระผูกพันเกี่ยวกับเงินลงทุนระยะยาวอื่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนระยะยาวอื่นที่ยังไม่เรียกชำระเป็นจำนวนเงิน 10.13 ล้านบาท (2551: 10.13 ล้านบาท)

31.4 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาขายเรือเดินทะเล

เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2552 บริษัทย่อยในประเทศแห่งหนึ่งได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงขายเรือเดินทะเลมือสองจำนวน 1 ลำ กับบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่งเป็นจำนวนเงิน 4.35 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยได้ส่งมอบเรือเดินทะเลดังกล่าวแล้วในวันที่ 7 มกราคม 2553

31.5 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาให้บริการเรือเดินทะเลระยะยาว

ตามบันทึกความเข้าใจข้อตกลงซึ่งบริษัทฯ ได้ลงนามเมื่อเดือนตุลาคม 2552 ต่อมาเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาให้บริการเช่าเรือเดินทะเลต่อใหม่สำหรับขนส่งซีเมนต์ระยะยาวจำนวน 4 ลำ (เป็นที่แน่นอนแล้วจำนวน 3 ลำและอีก 1 ลำต้องแจ้งความประสงค์จะใช้บริการเรือเดินทะเลเพิ่มภายในวันที่ 30 เมษายน 2554) กับบริษัทแห่งหนึ่งซึ่งดำเนินกิจการในประเทศอินเดีย (ผู้เช่าเรือ) สัญญาเช่าเรือเดินทะเลมีระยะเวลา 15 ปี ในอัตราค่าบริการคงที่ต่อลำต่อวันตามที่ระบุไว้ในสัญญา และผู้เช่าเรือมีสิทธิเลือกต่ออายุสัญญาได้อีกครั้งละ 5 ปีเป็นจำนวน 2 ครั้ง ในอัตราค่าบริการที่ลดลงตามที่ระบุไว้ในสัญญา เรือเดินทะเลดังกล่าวเป็นเรือเดินทะเลที่ส่งต่อใหม่สำหรับขนส่งซีเมนต์ โดยมีกำหนดส่งมอบเรือเดินทะเลให้แก่ผู้เช่าเรือในระหว่างปี 2554 ถึง 2557 ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถส่งมอบเรือเดินทะเลให้แก่ผู้เช่าเรือได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด บริษัทฯ จะต้องชำระค่าปรับจำนวน 4,250 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำต่อวันที่ได้ส่งมอบเรือเดินทะเลล่าช้า

32. เครื่องมือทางการเงิน

32.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ และบริษัทย่อยตามที่นิยามอยู่ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 32 “การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน” ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้า เงินลงทุนเข้าหนี้การค้า และเงินกู้ยืม บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้า ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายการให้สินเชื่อแก่ผู้เช่าเรือและบุคคลภายนอกโดยจำกัดการให้สินเชื่อเฉพาะกับลูกค้าชั้นดี และให้ความเข้มงวด

ในการจัดทำเอกสารประกอบรายการต่างๆ ให้ครบถ้วน ดังนั้น บริษัทฯ และบริษัทย่อยจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของบริษัทฯ และบริษัทย่อยไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมาก ราย จำนวนเงินสูงสุดที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกค้าหนี้ที่แสดงอยู่ในงบดุล

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินฝากสถาบันการเงิน เงินลงทุนในตราสารหนี้ และเงินกู้ยืมระยะยาว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของบริษัทฯ และบริษัทย่อยจึงอยู่ในระดับต่ำ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดหรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	อัตราดอกเบี้ยคงที่ภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	
					คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด
					สกุลเหรียญสหรัฐอเมริกา	สกุลเหรียญสหรัฐอเมริกา
สินทรัพย์ทางการเงิน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	3,785,523	2,058,811	4,448	5,848,782	0.6300	0.1550
เงินลงทุนชั่วคราว						
- ตัวแลกเงิน	27,500	-	-	27,500	-	-
ลูกหนี้การค้า	-	-	42,078	42,078	-	-
รวม	3,813,023	2,058,811	46,526	5,918,360		
หนี้สินทางการเงิน						
เจ้าหนี้การค้า	-	-	44,728	44,728	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	4,291,699	-	4,291,699	-	1.4759
รวม	-	4,291,699	44,728	4,336,427		

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และค่าใช้จ่ายเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ และบริษัทย่อยอยู่ในรูปสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา จึงเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากรายการที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาได้ในตัวเอง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ และบริษัทย่อยยังคงมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเครื่องมือทางการเงินที่เป็นเงินตราสกุลอื่น ซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อยได้พิจารณาแล้วและได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวที่ยังคงมีอยู่ ดังนั้น จึงพยายามที่จะจำกัดความเสี่ยงดังกล่าวให้เหลือน้อยที่สุด โดยการไม่ถือเครื่องมือทางการเงินที่สำคัญที่เป็นเงินตราสกุลอื่นหรือใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินซึ่งบริษัทฯ และบริษัทย่อยพิจารณาเห็นว่าเหมาะสมในการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทฯ และบริษัทย่อยไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการเก็งกำไรหรือเพื่อการค้า

32.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง จำนวนเงินที่ผู้ซื้อและผู้ขายตกลงแลกเปลี่ยนสินทรัพย์กันในขณะที่ทั้งสองฝ่ายมีความรอบรู้ และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน วิธีการกำหนดมูลค่ายุติธรรมขึ้นอยู่กับลักษณะของเครื่องมือทางการเงิน มูลค่ายุติธรรมจะกำหนดจากราคาตลาดล่าสุด หรือกำหนดขึ้นโดยใช้เกณฑ์การวัดมูลค่าที่เหมาะสม

เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยจัดอยู่ในประเภท ระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด และเงินกู้ยืมระยะยาวมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด บริษัทฯ และบริษัทย่อยจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบดุล

33. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ในการบริหารทางการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยคือการดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และการดำรงไว้ซึ่งโครงสร้างของทุนที่เหมาะสม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 งบการเงินรวมแสดงอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเป็น 0.29:1.00 และ (2551: 0.11:1.00) งบการเงินเฉพาะกิจการเป็น 0.49:1.00 (2551: 0.27:1.00)

34. เหตุการณ์ภายหลังวันที่ในงบการเงิน

- ก) เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2553 บริษัทย่อยในประเทศแห่งหนึ่ง ได้รับเงินค่าขายเรือเดินทะเลส่วนที่เหลือ (ร้อยละ 80 ของราคาขายของเรือเดินทะเลแต่ละลำ) ตามบันทึกข้อตกลงขายเรือเดินทะเลเมื่อสองจำนวน 1 ลำ จากบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่งเป็นจำนวนเงิน 3.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และบริษัทย่อยได้ส่งมอบเรือเดินทะเลให้ผู้ซื้อตามบันทึกข้อตกลงขายเรือเดินทะเลดังกล่าวแล้ว
 - ข) เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2553 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาร่วมทุน (Joint Venture Agreement) กับบริษัท PFS Shipping (Singapore) Pte. Limited (“PFS”) ซึ่งเป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์และถือหุ้นทั้งหมดโดยบริษัท PFS Shipping (India) Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มบริษัท ABG ประเทศอินเดีย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำตามสิ่งที่ได้ลงนามและการปฏิบัติตามบันทึกความเข้าใจข้อตกลงและสัญญาให้บริการเช่าเรือเดินทะเลระยะยาวตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุ 31.5 รวมทั้งเพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจที่คล้ายคลึงกันอื่นๆ ที่มีลักษณะการเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือเพื่อขนส่งซีเมนต์ในประเทศอินเดีย การร่วมทุนดังกล่าวมีสัดส่วนเท่ากันตามสัญญาร่วมทุน กิจการที่ควบคุมร่วมกันในรูปบริษัทจะจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ (“กิจการที่ควบคุมร่วมกัน”) กิจการที่ควบคุมร่วมกันต้องสั่งซื้อเรือเดินทะเลสำหรับขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำจาก ABG Shipyard Ltd. ในราคาโดยประมาณ 28.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อลำ กิจการที่ควบคุมร่วมกันอาจสั่งซื้อเรือเดินทะเลเพิ่มได้อีก 1 ลำ ถ้าผู้เช่าเรือเลือกที่จะใช้บริการเรือเดินทะเลเพิ่มอีกหนึ่งลำ จำนวนเงินรวมโดยประมาณที่ต้องจ่ายเพื่อซื้อเรือเดินทะเล 4 ลำ (ถ้าผู้เช่าเรือเลือกที่จะใช้บริการเพิ่มสำหรับเรือเดินทะเลลำที่ 4) เป็นจำนวนเงิน 114.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยคิดเป็นสัดส่วนของบริษัทฯ (ร้อยละ 50) เป็นจำนวนเงิน 57.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
 - เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2553 บริษัทฯ ได้ลงทุนในกิจการที่ควบคุมร่วมกันดังกล่าวในสัดส่วนร้อยละ 50 โดยถือหุ้นจำนวน 1 หุ้น ในมูลค่าที่ตราไว้ในราคา 1 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
 - ค) เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2553 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันจำนวน 250.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารต่างประเทศสาขากรุงเทพฯ แห่งหนึ่ง และกับธนาคารพาณิชย์ในประเทศ 4 แห่ง เพื่อจัดหาเงินสำหรับการซื้อเรือเดินทะเลเมื่อสองเพิ่มเติมในกรณีที่บริษัทฯ ต้องการซื้อ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม เงินกู้ยืมมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการซื้อเรือ และมีระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ภายในวันที่ 30 มิถุนายน 2554 (ระยะเวลาเบิกถอน) เงินกู้ยืมมีกำหนดชำระคืนตามสัดส่วนที่ระบุในสัญญาเป็นรายไตรมาสเท่าๆ กันภายในระยะเวลา 8 ปี โดยเริ่มต้นชำระเงินต้นหลังจากหมดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้
- วงเงินให้สินเชื่อดังกล่าวจะต้องค้ำประกันโดยการจดจำนองเรือเดินทะเลของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยของเรือเดินทะเลที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือเดินทะเลที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้เมื่อมีการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ

ภายใต้สัญญาให้สินเชื่อ บริษัทฯ และบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการซึ่งรวมถึง

- ก) ดำรงรักษาอัตราส่วน net funded debt to total shareholders' equity ratio ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
 - ข) ดำรงรักษาอัตราส่วน net funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
 - ค) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐฯ ต่อเรือเดินทะเล 1 ลำ
 - ง) ดำรงรักษาอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1
 - จ) เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2553 และวันที่ 20 มกราคม 2553 บริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่ง ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงขายเรือเดินทะเลมือสองจำนวน 2 ลำ กับบริษัทต่างประเทศ 2 แห่ง เป็นจำนวนเงิน 4.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาและ 4.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามลำดับ โดยบริษัทย่อยได้ส่งมอบเรือเดินทะเลแล้วจำนวน 1 ลำเมื่อวันที่ 28 มกราคม 2553 ส่วนเรือเดินทะเลอีก 1 ลำจะทำการส่งมอบภายในไตรมาสที่ 1 ของปี 2553
 - ฉ) เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2553 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติเห็นชอบให้เสนอต่อที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นที่จะจัดขึ้นในเดือนมีนาคม 2553 ในเรื่องการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นจากกำไรของปี 2552 ในอัตราหุ้นละ 0.60 บาท รวมเป็นเงิน 623.71 ล้านบาท
- เงินปันผลนี้จะจ่ายและบันทึกบัญชีภายหลังจากได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ

35. การจัดประเภทรายการในงบการเงิน

บริษัทฯ ได้มีการจัดประเภทรายการบัญชีบางรายการในงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 ใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดประเภทรายการบัญชีในปัจจุบัน ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อกำไรสุทธิหรือส่วนของผู้ถือหุ้นตามที่ได้รายงานไปแล้ว การจัดประเภทรายการใหม่มีดังต่อไปนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	ตามที่เคย รายงานไว้	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่จัดประเภท รายการใหม่
ลูกหนี้และเงินทดรองจ่ายแก่บริษัทย่อย	1,279,232	(176,287)	1,102,945
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	-	176,287	176,287

36. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2553



งบการเงินแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

เหตุผลของการแปลงค่างบการเงินสกุลไทยบาทเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

การแปลงค่างบการเงินได้จัดทำขึ้นจากข้อมูลงบการเงินสกุลเงินไทยบาทซึ่งได้ตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และงบการเงินแปลงค่าในรูปสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกานี้ได้สอบทานและรับรองแล้วโดยนักบัญชีอิสระ เบเคอร์ ทิลลี่ คอปเปอร์ แอดไวเซอร์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด บริษัทฯ เห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้องจัดทำงบการเงินแปลงค่าในรูปสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาให้นักลงทุน เนื่องจากงบการเงินดังกล่าวจะแสดงให้เห็นฐานะทางการเงินที่ถูกต้องของบริษัทฯ เนื่องจากโดยพื้นฐานแล้ว บริษัทฯ จะซื้อและขายสินทรัพย์ในการเดินเรือของบริษัทฯ ด้วยเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และรายได้จากการเดินเรือทั้งหมดของบริษัทฯ จะได้รับเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาด้วย ซึ่งเกือบเท่ากับร้อยละ 98 ของสินทรัพย์รวมและรายได้รวม ในทางเดียวกันหนี้สินทั้งหมดและค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯจะเกิดขึ้นในรูปสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ดังนั้นจึงไม่เกิดความสมดุลในงบดุลสกุลเงินไทยบาทของบริษัทฯ ซึ่งสินทรัพย์ถาวรบางส่วน (เรือเดินทะเลซึ่งได้ซื้อเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2540) ของบริษัทฯ ถูกบันทึกเป็นเงินไทยบาทตามอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ซื้อมาในอดีต (ที่อัตราแลกเปลี่ยนประมาณ 25-26 บาท ต่อ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ในขณะที่สินทรัพย์ถาวรถูกบันทึกเป็นเงินไทยบาทตามอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นปี (ที่อัตราแลกเปลี่ยนประมาณ 33.5168 บาท ต่อ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) การบันทึกด้วยวิธีดังกล่าว ทำให้มูลค่าของสินทรัพย์ถาวรต่ำกว่ามูลค่าจริงเมื่ออยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาทเนื่องจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับการแปลงค่าสินทรัพย์ถาวร (เรือ) จากสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือสกุลเงินไทยบาทยังคงใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ เวลาที่ได้มีการซื้อเรือเข้ามา

เนื่องจากสินทรัพย์ถาวรเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ซึ่งมีมูลค่าเป็นเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา การปรับปรุงสินทรัพย์ถาวรให้อยู่ในรูปสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือเป็นราคา ณ วันที่ซื้อมาในอดีต จึงเป็นการกำจัดความไม่สมดุลระหว่างมูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินดังกล่าวข้างต้น

ยิ่งไปกว่านั้น จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นเนื่องจากส่วนหนึ่งในสัญญาให้สินเชื่อต่างๆ บริษัทฯ มีหน้าที่ต้องจัดทำงบการเงินในรูปสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกานี้ให้เจ้าหน้าที่ทั้งหลาย และคำนวณอัตราส่วนทางการเงินต่างๆ ตามข้อตกลงในสัญญาโดยใช้ข้อมูลจากงบการเงินที่ปรับปรุงในรูปสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกานี้ ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้เปิดเผยงบการเงินดังกล่าวให้แก่ ผู้ลงทุนที่สนใจและผู้ถือหุ้นด้วย



BAKER TILLY
THAILAND

เบเกอร์ ทิลลี่ คอร์ปอเรท แอ็ดไวเซอร์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด

บริษัท พรีเมียร์ ไซฟิง จำกัด (มหาชน)

รายงานการแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552

เบเกอร์ ทิลลี่ คอร์ปอเรท แอ็ดไวเซอร์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด

ชั้น 21/1 อาคารสารคดีตึกยาวเวอร์ 175 ถนนสาทรใต้

แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

โทรศัพท์ 02 679 5400 โทรสาร 02 679 5401

วอเบเวทหน้ากัการทำงาน

เบเคอร์ ทิลลี คอร์ปอเรชั่น แอ็ดไวเซอร์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด (“บีทีซีเอเอส”) ไม่ได้ทำการตรวจสอบบัญชีหรือข้อมูลเพื่อการบริหารของบริษัท ฟรีเซียสซิปป์ จำกัด (มหาชน) (“ฟรีเซียส” หรือ “บริษัทฯ”) รวมทั้งไม่ได้ทำการพิสูจน์รายการค้าขายที่บันทึกไว้แต่อย่างใด ดังนั้น บีทีซีเอเอส จึงไม่สามารถแสดงความคิดเห็นในด้วงการเงินต่างๆ ได้ ความรับผิดชอบในเอกสารนี้จึงเป็นเพียงการแปลงค่าจากงบการเงินสกุลไทยบาทที่ได้รับการตรวจสอบแล้วให้อยู่ในรูปเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ไม่ว่าในกรณีใดๆ ก็ตาม บีทีซีเอเอส จะไม่ขอรับผิดชอบในภาวะขาดทุน ต้นทุน ค่าความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ ก็ตามที่เกิดขึ้นจากการกระทำข้อผิดพลาด การเสนอข้อมูลที่ไม่ถูกต้อง หรือการตั้งใจฉ้อโกงโดยบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ พนักงานบริษัทฯ หรือตัวแทนบริษัทฯ

รายงานฉบับนี้ได้รับการจัดทำขึ้นเพื่อเป็นข้อมูลของบริษัท เจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ รวมถึงที่ปรึกษาทางกฎหมายและทางการเงินของบริษัทฯ บีทีซีเอเอส ไม่ขอรับผิดชอบในพันธกรณีใดๆ ที่อาจมีต่อบุคคลอื่นที่ไม่ใช่บุคคลที่ระบุไว้ข้างต้น

บีทีซีเอเอส ขอจำกัดความรับผิดชอบใดๆ ที่เกิดจากความผิดพลาด หรือความไม่ถูกต้องในการแปลนี้ ในกรณีที่มีความขัดแย้งเกิดขึ้นระหว่างรายงานภาคภาษาอังกฤษและภาษาไทย ขอให้ท่านยึดเอาตามรายงานภาคภาษาอังกฤษเป็นหลัก

บทสรุปจากผู้บริหาร

เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2547 บริษัท ฟรีเซียส ซิปป์ จำกัด (มหาชน) (“ฟรีเซียส” หรือ “บริษัทฯ”) ได้ว่าจ้างให้ บริษัท เบเคอร์ ทิลลี คอร์ปอเรชั่น แอ็ดไวเซอร์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด* (“บีทีซีเอเอส”) จัดทำรายงานประจำไตรมาสเกี่ยวกับการปรับปรุงงบการเงินใหม่เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (“เหรียญสหรัฐ”) ของบริษัทฯ โดยอิงจากงบการเงินรวมสกุลไทยบาทที่ได้รับการตรวจสอบ / สอบทานขึ้น การว่าจ้างดังกล่าวจะเป็นการตรวจทานการคำนวณตัวเลขและหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการปรับปรุงค่างบดุลและงบกำไรขาดทุนใหม่เป็นเงินเหรียญสหรัฐ.

ดังนั้น ข้อสรุปที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงค่างบการเงินรวมใหม่ให้เป็นเงินเหรียญสหรัฐ ได้ถูกแนบไว้ในนโยบายที่ใช้ในการปรับปรุงงบการเงินรวมเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา “เหรียญสหรัฐ.”

บีทีซีเอเอสได้ทำการรายงานผลจากการตรวจทานการปรับปรุงค่างบการเงินรวมใหม่เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐ. สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ในการตรวจทานดังกล่าว บีทีซีเอเอสได้รับการช่วยเหลือและความร่วมมือจากพนักงานบริษัทฯ และผู้บริหารเป็นอย่างดี

งบดุล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 ที่ได้มีการแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐ. แล้วนั้นแสดงให้เห็นว่ามูลค่ารวมของสินทรัพย์และหนี้สินของบริษัทฯ เป็นจำนวนทั้งสิ้น 644 ล้านดอลลาร์สหรัฐ. และ 149 ล้านดอลลาร์สหรัฐ. ตามลำดับ ดังนั้นทุนเรือนหุ้นของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จึงมีมูลค่า 495 ล้านดอลลาร์สหรัฐ.

ในส่วนของงบกำไรขาดทุน มูลค่ารวมของรายได้และค่าใช้จ่าย (ไม่รวมดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายทางการเงิน) ของบริษัทฯ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 185 ล้านดอลลาร์สหรัฐ. และ 88 ล้านดอลลาร์สหรัฐ. ตามลำดับ กำไรสุทธิหลังจากหักรายการอื่นๆ อาทิ ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายทางการเงิน และภาษีเงินได้นิติบุคคล จำนวน 9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ. แล้วนั้น เป็นจำนวนทั้งสิ้น 88 ล้านดอลลาร์สหรัฐ. ส่วนยอดกำไรสะสมสิ้นปีมีมูลค่าเป็น 408 ล้านดอลลาร์สหรัฐ.

* หมายเหตุ : บริษัท เบเคอร์ ทิลลี เอฟ เอ เอส (ประเทศไทย) จำกัด ได้เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท เบเคอร์ ทิลลี คอร์ปอเรชั่น แอ็ดไวเซอร์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 25 เมษายน 2549



งบการเงิน

งบดุลรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 - สิ้นทรัพย์

สินทรัพย์	31/12/2552		31/12/2551	
	บาท	เหรียญสธอ.	บาท	เหรียญสธอ.
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5,848,782,201	176,058,367	3,350,024,741	96,250,973
เงินลงทุนชั่วคราว - สุทธิ	27,500,000	827,797	-	-
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	42,078,391	1,266,632	46,765,842	1,343,649
น้ำมันเชื้อเพลิง	-	-	6,667,192	191,558
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินทดรองจ่ายแก่กับต้นเรือ	54,093,717	1,628,314	102,137,723	2,934,562
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	35,304,785	1,062,734	89,737,672	2,578,291
อื่น ๆ	35,959,713	1,082,449	42,589,372	1,223,653
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	125,358,215	3,773,497	234,464,767	6,736,506
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	6,043,718,807	181,926,293	3,637,922,542	104,522,686
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	143,219,374	3,508,740	122,566,201	2,911,399
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	10,130,430	260,212	10,130,430	260,212
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - ราคาทุน				
เรือเดินทะเล และอุปกรณ์เรือเดินทะเล	12,225,818,775	357,873,703	16,261,193,994	480,077,929
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	740,517,966	21,758,957	1,703,583,190	48,950,647
อุปกรณ์สำนักงาน	27,958,925	841,612	27,421,582	787,861
ส่วนปรับปรุงสัญญาเช่า	13,661,808	411,244	13,661,808	392,523
ยานพาหนะ	20,074,283	604,270	20,568,282	590,956
อาคารชุดและส่วนปรับปรุง	446,527,928	14,710,024	326,207,794	11,087,043
ส่วนตกแต่งและอุปกรณ์สำนักงาน	28,153,256	847,461	27,784,493	798,288
รวม	13,502,712,941	397,047,271	18,380,421,143	542,685,247
หัก: ค่าเสื่อมราคาสะสม	(5,721,790,473)	(175,835,167)	(9,299,915,772)	(286,271,429)
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	7,780,922,468	221,212,104	9,080,505,371	256,413,818
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ - สุทธิ	46,911,635	1,412,121	54,825,388	1,575,211
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	7,809,282,007	227,557,748	4,720,520,133	139,175,178
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย - สุทธิ	291,253,234	8,274,534	330,740,492	9,418,797
เงินล่วงหน้าค่าซื้อหุ้นในบริษัทร่วมที่ถือโดยบริษัทย่อย	11,538,699	329,882	-	-
อื่น ๆ	3,152,306	94,890	3,322,306	95,454
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	8,162,137,881	237,669,175	5,109,408,319	150,264,640
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	16,096,410,153	462,650,231	14,322,610,321	409,850,069
รวมสินทรัพย์	22,140,128,960	644,576,524	17,960,532,863	514,372,755

งบการเงิน (ต่อ)

งบดุลรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 - หักหนี้และส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	31/12/2552		31/12/2551	
	บาท	เหรียญสรอ.	บาท	เหรียญสรอ.
หนี้สิน				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า	44,727,575	1,334,482	96,213,245	2,742,493
เงินรับล่วงหน้าค่าขายเรือเดินทะเล	29,158,895	869,979	21,891,418	624,000
รายได้รับล่วงหน้า	79,029,033	2,357,893	211,642,085	6,032,714
หนี้สินหมุนเวียนอื่น				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	49,382,671	1,473,371	101,031,624	2,879,838
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	165,690,296	4,943,500	147,794,957	4,212,795
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	45,489,571	1,357,217	112,153,882	3,196,870
ประมาณการภาษีเงินได้นิติบุคคล	24,631,203	734,891	11,082,386	315,896
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	31,427,877	937,675	54,438,912	1,551,745
อื่นๆ	19,347,683	577,253	21,383,258	609,515
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	335,969,301	10,023,907	447,885,019	12,766,659
รวมหนี้สินหมุนเวียน	488,884,804	14,586,261	777,631,767	22,165,866
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	173,011,023	5,161,920	217,850,070	6,209,668
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเล	42,050,177	1,254,600	48,106,741	1,371,250
เจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	8,124,620	47,140	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิ	4,291,698,801	128,081,813	739,495,539	21,071,938
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	4,514,884,621	134,545,473	1,005,452,350	28,652,856
รวมหนี้สิน	5,003,769,425	149,131,734	1,783,084,117	50,818,722
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	1,039,520,600	35,308,137	1,039,520,600	35,308,137
ส่วนเกินทุน				
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	411,429,745	16,134,500	411,429,745	16,134,500
ส่วนเกินทุนหุ้นซื้อคืน	172,445,812	4,818,466	172,445,812	4,818,466
ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ของบริษัทย่อย - สุทธิ	203,452,059	5,897,294	103,711,800	2,841,271
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(22,850,674)	6,210,819	120,183,371	6,077,761
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	103,952,060	2,796,327	103,952,060	2,796,327
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทย่อย	513,220,000	14,161,363	496,020,000	13,673,730
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	37,782,784	1,086,170	24,692,961	704,744
ยังไม่ได้จัดสรร	14,652,874,052	408,299,750	13,694,533,528	380,886,722
รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	17,111,826,438	494,712,826	16,166,489,877	463,241,658
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยของบริษัทย่อย	24,533,097	731,964	10,958,869	312,375
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	17,136,359,535	495,444,790	16,177,448,746	463,554,033
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	22,140,128,960	644,576,524	17,960,532,863	514,372,755



งบการเงิน (ต่อ)

งบกำไรขาดทุนรวม

สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551

งบกำไรขาดทุนรวม	31/12/2552		31/12/2551	
	บาท	เหรียญสรอ.	บาท	เหรียญสรอ.
รายได้				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้ค่าเช่าเรือ	5,109,100,239	147,706,630	8,337,105,438	251,051,326
รายได้ค่าระวางเรือ	414,544,962	11,868,455	198,694,145	5,958,793
รวมรายได้จากการเดินเรือ	5,523,645,201	159,575,085	8,535,799,583	257,010,119
รายได้จากการให้บริการ	16,753,312	481,383	2,831,834	85,366
กำไรจากการจำหน่ายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์	760,279,523	22,869,959	137,933	3,992
ดอกเบี้ยรับ	38,065,092	1,106,201	49,565,052	1,490,884
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	43,626,627	162,198	61,130,752	-
รายได้อื่น	26,508,055	759,405	319,174	9,436
รวมรายได้	6,408,877,810	184,954,231	8,649,784,328	258,599,797
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	1,500,155,882	43,366,133	1,855,744,943	55,858,913
รายจ่ายท่าเรือ	106,262,509	3,054,433	32,696,621	1,025,651
น้ำมันเชื้อเพลิง	105,422,379	3,018,393	37,805,454	1,113,029
รวมต้นทุนการเดินเรือ	1,711,840,770	49,438,959	1,926,247,018	57,997,593
ค่าเสื่อมราคา	934,609,148	26,656,269	1,085,164,801	30,626,121
ต้นทุนการให้บริการ	9,614,509	280,042	23,322,154	698,036
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	255,345,894	7,448,023	377,828,499	11,328,228
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	138,106,205	4,028,476	147,374,215	4,440,674
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	9,698,521	276,703	11,131,965	299,871
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	-	-	923,998
รวมค่าใช้จ่าย	3,059,215,047	88,128,472	3,571,068,652	106,314,521
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	3,349,662,763	96,825,759	5,078,715,676	152,285,276
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น				
โดยบริษัทย่อย	22,317,306	643,322	10,167,494	305,337
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้นิติบุคคล	3,371,980,069	97,469,081	5,088,883,170	152,590,613
หัก : ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(265,811,637)	(7,690,832)	(130,644,868)	(3,860,824)
กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	3,106,168,432	89,778,249	4,958,238,302	148,729,789
หัก : ภาษีเงินได้นิติบุคคล	(45,536,596)	(1,296,688)	(21,374,441)	(644,817)
กำไรสุทธิสำหรับปี	3,060,631,836	88,481,561	4,936,863,861	148,084,972
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) สุทธิ				
กำไรสุทธิต่อหุ้นของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่	3,047,056,978	88,086,604	4,938,592,249	148,137,556
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย				
ของบริษัทย่อย	13,574,858	394,957	(1,728,388)	(52,584)
กำไรสุทธิสำหรับปี	3,060,631,836	88,481,561	4,936,863,861	148,084,972

งบการเงิน (ต่อ)

งบกำไรขาดทุนรวม

สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551 (ต่อ)

งบกำไรขาดทุนรวม	31/12/2552		31/12/2551	
	บาท	เหรียญสโร.	บาท	เหรียญสโร.
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่	3,047,056,978	88,086,604	4,938,592,249	148,137,556
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทย่อย	(17,200,000)	(487,633)	(28,300,000)	(840,205)
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม - สุทธิ	(13,089,823)	(381,426)	(24,692,961)	(704,744)
ตัดจำหน่ายส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ ของบริษัทย่อย	20,313,505	556,506	20,258,004	554,985
เงินปันผลจ่าย	(2,078,740,136)	(60,361,023)	(2,858,205,744)	(85,453,182)
กำไรสะสม, ต้นปี	13,694,533,528	380,886,722	11,646,881,980	319,192,312
กำไรสะสม, ปลายปี	14,652,874,052	408,299,750	13,694,533,528	380,886,722
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน				
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่	2.93	0.08	4.75	0.14



นโยบายที่ใช้ในการปรับปรุงงบการเงิน

สกุลไทยบาทเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“เหรียญสรอ.”)

ในการปรับปรุงงบการเงินนั้น ได้มีการพิจารณาถึงข้อกำหนดต่างๆ ที่ระบุไว้ในมาตรฐานการบัญชีของไทย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวในการปรับปรุงงบการเงินนี้ การจัดทำงานการเงินเหรียญสรอ. นี้อาจไม่จำเป็นที่จะต้องเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีไทยแต่อย่างใด ลักษณะเฉพาะตัวที่สำคัญอย่างหนึ่งในที่นี้เกิดขึ้นเนื่องจากสินทรัพย์ หนี้สิน และการค้าหลักๆ ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ได้เกิดขึ้นโดยใช้เงินเหรียญสรอ. ในการซื้อขาย แล้วจึงทำการแปลงค่าเป็นเงินสกุลไทยบาท ตามความต้องการของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย จากที่ได้กล่าวมาสินทรัพย์ หนี้สิน และรายการค้าเหล่านี้จึงมีการปรับปรุงใหม่เป็นเงินเหรียญสรอ. โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนจากธนาคารแห่งประเทศไทย หรืออัตราแลกเปลี่ยนโดยประมาณที่ใช้ ณ วันที่ทำการแปลงค่าเป็นเงินไทยบาท อย่างไรก็ตาม นโยบายนี้อาจใช้ไม่ได้กับการค้าขายที่บันทึกไว้ในงบกำไรขาดทุน เนื่องจากจำเป็นจะต้องทำการหาอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่มีการค้าขายแต่ละครั้ง ซึ่งในกรณีนี้อัตราแลกเปลี่ยนจะเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ตามที่อธิบายไว้ในส่วนของงบกำไรขาดทุน) จึงถูกนำมาใช้ในการแปลงค่าแทน

จากความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น เบเคอร์ ทิลลี่ คอร์ปอเรท แอ็ดไวเซอร์ เซอร์วิสเชส (ประเทศไทย) จำกัด (“บีทีซีเอเอส”) ได้หานโยบายที่จะทำให้มั่นใจได้ว่าจะเป็นวิธีการปรับปรุงค่าที่เหมาะสมที่สุดในการแสดงมูลค่าและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

พึงตระหนักว่าความรับผิดชอบของบีทีซีเอเอส จำกัด ในรายงานฉบับนี้อยู่เพียงการตรวจสอบและรับรองการปรับปรุงงบการเงินใหม่เป็นสกุลเงินเหรียญสรอ. ซึ่งจัดทำขึ้นโดยบริษัทอิงจากงบการเงินประจำไตรมาส / สำหรับงวดครึ่งปี / สำหรับงวดประจำปีสกุลไทยบาทที่ได้รับการสอบทาน / ตรวจสอบจากผู้ตรวจสอบบัญชีที่ได้รับการแต่งตั้งตามกฎหมายเท่านั้น ดังนั้น ขอบเขตหน้าที่จึงจำกัดอยู่เพียงการตรวจทานความถูกต้องของการปรับปรุงงบการเงินใหม่เป็นสกุลเงินเหรียญสรอ. เท่านั้น โดยอิงจากข้อมูลทางบัญชีที่มีอยู่แล้วในรูปสกุลเงินไทยบาท

จากที่ได้กล่าวมานี้ นโยบายการปรับปรุงงบดุลและงบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้:

งบดุล

การแปลงค่าจากเงินไทยบาทเป็นเงินเหรียญสรอ. ในรายการส่วนใหญ่ในงบดุลที่ได้รับการตรวจสอบ / สอบทานแล้วของบริษัทฯ นั้นจะใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ในงบดุล ในส่วนของสินทรัพย์จะใช้อัตราซื้อไทยบาท / เหรียญสรอ. ในการแปลงค่า ส่วนหนี้สินจะใช้อัตราขายไทยบาท / เหรียญสรอ. ในการแปลงค่า อย่างไรก็ตาม นโยบายนี้ไม่ได้ใช้ในการแปลงค่ารายการบางรายการ เนื่องจากบริษัทฯ เห็นว่าการใช้นโยบายในรูปแบบอื่นจะแสดงการปรับปรุงค่าในรูปสกุลเงินเหรียญสรอ. ได้ถูกต้องมากกว่ารายการต่างๆ ที่ใช้นโยบายในรูปแบบอื่นมีดังต่อไปนี้

- เงินลงทุนที่เป็นเงินเหรียญสรอ. นั้น บริษัทฯ จะใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ทำการลงทุนนั้นในการแปลงค่าเป็นเงินไทยบาท ดังนั้นในการปรับปรุงค่าใหม่จึงใช้อัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าวในการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสรอ.
 - เรือเดินทะเล และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเดินทะเล (Drydock and Special Survey expenses) ตามกำหนดเวลานั้น ได้มีการซื้อขายกันเป็นเงินเหรียญสรอ. แล้วจึงแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ซื้อ ดังนั้นในการปรับปรุงค่าใหม่จึงใช้อัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าวในการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสรอ.
- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ที่มีการซื้อด้วยเงินไทยบาทนั้นจะถูกทำการแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ซื้อในการแปลงค่าสินทรัพย์ที่เป็นเงินไทยบาทหลักๆ เช่น อาคารชุดและส่วนปรับปรุงอาคารชุด เป็นต้น อย่างไรก็ตาม สินทรัพย์ที่มีการซื้อด้วยเงินไทยบาทอื่น ได้แก่ อุปกรณ์สำนักงาน ส่วนปรับปรุงสัญญาเช่า ยานพาหนะ ส่วนตกแต่งและอุปกรณ์สำนักงาน และงานระหว่างก่อสร้าง ใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล

โปรดตระหนักว่ารายการใดๆ ที่มีอยู่ในบัญชีก่อนเดือนกรกฎาคม 2540 นั้น เช่น อาคารชุดและส่วนปรับปรุงอาคารชุดจะถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนไทยบาท / เหรียญสรอ. ที่ 25.5 เนื่องจากการลดค่าเงินบาทได้เริ่มเกิดขึ้นในเดือนกรกฎาคม 2540 ในช่วงก่อนที่จะมีการลดค่าเงินบาทนั้น อัตราแลกเปลี่ยนไทยบาท / เหรียญสรอ. จะค่อนข้างคงที่อยู่ที่มูลค่า 25.5 บาท / 1 เหรียญสรอ.

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่ซื้อด้วยเงินเหรียญสหรัฐ. จะมีการปรับปรุงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ได้มาของสินทรัพย์ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่มีการซื้อด้วยเงินไทยบาทนั้น บริษัทฯ จะทำการแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล ตามที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ซื้อถูกใช้ในการแปลงค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ที่เป็นเงินไทยบาทหลักๆ

- เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล ส่วนใหญ่อยู่ในรูปเงินเหรียญสหรัฐ. แล้วจึงแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล ดังนั้นจึงทำการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสหรัฐ. โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าว
- ลูกหนี้และเจ้าหนี้การค้า และรายได้ล่วงหน้า ได้มีการซื้อขายกันเป็นเงินเหรียญสหรัฐ. แล้วจึงแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล ดังนั้นในการปรับปรุงค่าใหม่จึงใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุลในการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสหรัฐ.
- ลักษณะของสินทรัพย์และหนี้สินหมุนเวียนอื่น โดยมากจะมีการหมุนเวียนอย่างมาก ดังนั้นการแปลงค่ารายการบัญชีดังกล่าวจึงใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล
- สินทรัพย์อื่นๆ มีการซื้อขายกันเป็นเงินเหรียญสหรัฐ. แล้วจึงแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล ดังนั้นในการปรับปรุงค่าใหม่จึงใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุลในการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสหรัฐ.
- ค่าธรรมเนียมการกู้เงินรอตัดจ่าย รายการดังกล่าวเป็นการจ่ายชำระด้วยเงินเหรียญสหรัฐ. แล้วจึงแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล ดังนั้นจึงทำการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสหรัฐ. โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าว
- เงินล่วงหน้าค่าซื้อหุ้นในบริษัทร่วมที่ถือโดยบริษัทย่อย รายการดังกล่าวเป็นการจ่ายชำระด้วยเงินเหรียญสหรัฐ. แล้วจึงแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล ดังนั้นจึงทำการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสหรัฐ. โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าว
- เงินกู้ยืมจากธนาคาร และดอกเบี้ยค้างจ่าย ส่วนใหญ่อยู่ในรูปเงินเหรียญสหรัฐ. แล้วจึงแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล ดังนั้นในการปรับปรุงค่าใหม่จึงใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุลในการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสหรัฐ.
- ส่วนได้เสียของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในกำไรสะสมของบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะทำการแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล ดังนั้นในการปรับปรุงค่าใหม่จึงใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล
- ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศโดยหลักๆ แล้วจะเกี่ยวข้องกับสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นสกุลเงินไทยบาทที่ถูกปรับปรุงค่าใหม่ให้เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐ. โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่แตกต่างกัน ก่อให้เกิดความไม่สมดุลขึ้นในงบดุล กรณีเช่นนี้จะไม่เกิดขึ้นจากสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐ. เนื่องจากเราทำการปรับปรุงค่าจากสกุลเงินไทยบาทกลับไปสู่มูลค่าดั้งเดิมในรูปเงินเหรียญสหรัฐ. จึงเป็นที่เข้าใจได้ว่าผลสะสมในรูปเงินเหรียญสหรัฐ. ของการปรับปรุงที่เกิดจากการแปลงค่าทางการเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศนั้น ไม่ได้หมายถึงการปรับปรุงที่เกิดจากการแปลงค่าเป็นเงินไทยบาท
- ทุนเรือนหุ้น และสำรองตามกฎหมายจะทำการปรับปรุงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดการเปลี่ยนแปลงในรายการสำหรับรายการเพิ่มหรือลดทุนนั้นจะทำการปรับปรุงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล อย่างไรก็ตาม สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมจะทำการปรับปรุงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่งบดุล ดังนั้นจึงทำการแปลงค่ากลับเป็นเงินเหรียญสหรัฐ. โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าว

งบกำไรขาดทุน

รายการส่วนใหญ่นับเป็นกำไรขาดทุนที่ได้รับการตรวจสอบ / สอบทานแล้วของบริษัทฯ นั้นเป็นเงินเหรียญ สรอ. แล้วถูกแปลงค่าเป็นเงินไทยบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ ขณะนั้น¹ เพื่อให้การปรับปรุงค่าใหม่ในการค้าขายแต่ละรายการนี้ถูกต้องสมบูรณ์จำเป็นจะต้องทำการหาอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่มีการค้าขายแต่ละครั้ง นโยบายดังกล่าวอยู่บนเงื่อนไขจากขอบเขตการตรวจทานของบีทีซีเอสเอส รายการเหล่านี้ได้มีการแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักรายเดือน² ภายในช่วงระยะเวลา 3 เดือน สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ซึ่ง (หากรายได้ ค่าใช้จ่าย และอัตราแลกเปลี่ยนค่อนข้างคงที่) อัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าวจะประมาณอัตราแลกเปลี่ยนในอดีตสำหรับการค้าแต่ละรายการได้ อนึ่ง นโยบายนี้ไม่ได้ใช้ในการแปลงค่ารายการบางรายการ เนื่องจาก บีทีซีเอสเอส และบริษัทฯ เห็นว่าการใช้นโยบายในรูปแบบอื่นจะแสดงการปรับปรุงค่าในรูปสกุลเงินเหรียญสรอ. ได้ถูกต้องยิ่งขึ้น รายการต่างๆ ที่ใช้นโยบายในรูปแบบอื่นมีดังต่อไปนี้

- ในทำนองเดียวกับรายการค่าเสื่อมราคาสะสมในงบดุล การแปลงค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่ซื้อด้วยเงินเหรียญสรอ. จะใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ได้มาของสินทรัพย์ดังกล่าว มิใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักรายเดือน อย่างไรก็ตาม ตามที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้นในส่วนของงบดุล นโยบายการแปลงค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่เป็นเงินไทยบาทนั้น อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ได้มาของสินทรัพย์จึงถูกนำมาใช้ในส่วนของสินทรัพย์หลักที่เป็นเงินไทยบาท อย่างไรก็ตาม สินทรัพย์ที่เป็นเงินบาทอื่น เช่น ยานพาหนะ ส่วนตกแต่ง และอุปกรณ์สำนักงาน เป็นต้น จะถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักรายเดือน
- กำไร / ขาดทุนจากการจำหน่ายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์ สามารถแบ่งออกได้เป็นกลุ่ม ดังนี้
 1. กำไร/ขาดทุนจากการจำหน่ายเรือเดินทะเล ถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่ขายสินทรัพย์ดังกล่าว
 2. กำไร/ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์อื่น เช่น อุปกรณ์ เป็นต้น ได้มีการแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักรายเดือนภายในช่วงระยะเวลา 3 เดือน ของช่วงไตรมาสที่เกิดรายการ
- กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนในงบกำไรขาดทุนในรูปสกุลเงินเหรียญสรอ. เกิดขึ้นจากรายการเกี่ยวกับเงินสินทรัพย์ถาวรย่อยๆ รวมถึงสินทรัพย์และหนี้สินหมุนเวียน ที่อยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาท โดยมูลค่าของรายการเหล่านี้ในรูปเงินเหรียญสรอ. ได้เปลี่ยนแปลงไปจากมูลค่าในไตรมาสที่ผ่านมา เนื่องจากความซับซ้อนในการได้มาซึ่งตัวเลขโดยละเอียดในแต่ละรายการ จึงถือว่ารายการเหล่านี้ไม่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดช่วงระยะเวลางบการเงิน นั่นคือตั้งแต่ไตรมาสที่ผ่านมา
- เงินปันผลที่จ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้นจะทำการปรับปรุงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่เกิดรายการ
- กำไรสะสมต้นปีได้ถูกปรับปรุงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนไทยบาท / เหรียญสรอ. ที่แท้จริง ณ ช่วงเวลาที่มีการบันทึกกำไรสะสม

¹ อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ใช้เป็นอัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยประจำเดือนที่ได้จากธนาคารแห่งประเทศไทยหนึ่งเดือนก่อนหน้า เช่น อัตราแลกเปลี่ยนไทยบาท / เหรียญสรอ. โดยเฉลี่ยของเดือนเมษายนจะถูกนำไปใช้เป็นเกณฑ์การคำนวณตัวเลขในเดือนพฤษภาคม

² อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก คำนวณจากอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยต่อเดือนของธนาคารแห่งประเทศไทย ถูกถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยจำนวนวันทำการของเรือเดินทะเลของบริษัทฯ ในแต่ละเดือน



รายการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการทำรายการที่มีสาระสำคัญกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันดังต่อไปนี้

1. สัญญาเช่าสำนักงานระหว่างบริษัทฯ กับบริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด

ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการอื่นๆ กับบริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด ซึ่งมีนางสาวนิธิดา ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากนางสาวนิธิดา ซาห์ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด และนายกิตติ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียเนื่องจากเป็นกรรมการของบริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด

ความสำคัญของการทำรายการ

สัญญาเช่าสำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2552 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าเช่าและค่าบริการอื่นๆ เป็นจำนวนเงินรวม 2.08 ล้านบาท (ปี 2551: 2.16 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2551: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ โดยบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในอัตรา 210 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราเช่าที่เท่ากันกับที่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการกับบุคคลภายนอกในชั้นอื่นที่ใกล้เคียงกันในอาคารสำนักงานเดียวกันที่อัตรา 210 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงต่อสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในปี 2553 ในอัตราค่าเช่าอัตราเดียวกัน (หรือที่ให้ผลประโยชน์ที่มากกว่า) กับปี 2552

2. ซื้อตัวเครื่องบินจาก บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี จำกัด และบริษัท จีพี แอร์เซอร์วิส จำกัด

ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ซื้อตัวเครื่องบินจาก บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี จำกัด และบริษัท จีพี แอร์เซอร์วิส จำกัด ซึ่งมีนางสาวนิธิดา ซาห์ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัทดังกล่าว

ความสำคัญของการทำรายการ

โดยปกติการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ตัวเครื่องบินมีความจำเป็นตามสัญญาว่าจ้างลูกเรือ เนื่องจากบริษัทฯ ต้องจัดหาตัวเครื่องบินเพื่อรับส่งลูกเรือไปทำงานบนเรือ และเดินทางกลับจากเรือที่ทำเทียบเรือต่างๆ ทั่วโลก เมื่อสัญญาว่าจ้างสิ้นสุดลง บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี จำกัด และบริษัท จีพี แอร์เซอร์วิส จำกัด ได้ถูกเลือกให้มาบริการในเรื่องนี้ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาและบริการ การให้บริการที่รวดเร็ว และประสิทธิภาพมากกว่า รวมทั้งมีสำนักงานอยู่ใกล้กับบริษัทฯ ซึ่งทำให้ไม่มีปัญหาในการรับส่งตัวเครื่องบินในกรณีเร่งด่วน

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2552 บริษัทฯ และบริษัทย่อยซื้อตัวเครื่องบินจาก 2 บริษัทดังกล่าวจำนวน 14.58 ล้านบาท (ปี 2551: 15.80 ล้านบาท) หรือเท่ากับร้อยละ 0.09 (ปี 2551: ร้อยละ 0.10) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2553 มีความเป็นไปได้ว่า มูลค่าการซื้อตัวเครื่องบินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย จะมีจำนวนน้อยกว่าปี 2552 อันเนื่องมาจากกองกำลังเรือของบริษัทฯ มีขนาดเล็กลง อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบ ด้านราคาและมาตรฐานของการให้บริการของผู้จำหน่ายตัวเครื่องบินรายอื่นๆ อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งรวมทั้ง บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี จำกัด และบริษัท จีพี แอร์เซอร์วิส จำกัด ในกรณีที่ราคาตัวเครื่องบินและมาตรฐานการให้บริการที่เสนอโดยผู้จำหน่าย ตัวเครื่องบินไม่ได้เป็นไปตามราคาตลาดโดยทั่วไปหรือเงื่อนไขต่างๆ ไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเลือกซื้อจากบริษัทจัดหาตัวเครื่องบินอื่นแทน

3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจากกลุ่มบริษัท แม็กชีวัน จำกัด

ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศและค่าบริการอื่นๆ ในส่วนสำนักงาน และห้องพักอาศัย สำหรับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่บริษัท แม็กชีวัน เอ็นจิเนียริง จำกัด (สำหรับช่วงเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน 2552) และบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด (สำหรับช่วงเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม 2552) และบริษัทฯ ได้จ่ายค่าบริหารจัดการห้องพัก และค่าบริการอื่นๆ สำหรับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่บริษัท แม็กชีวัน บิลเดอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นรายการเกี่ยวข้องกัน โดยมีนางสาวนิชิต้า ชาร์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากนางสาวนิชิต้า ชาร์ เป็นกรรมการ และผู้ถือหุ้นของ บริษัท แม็กชีวัน เอ็นจิเนียริง จำกัด และบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด มีนายกิริต ชาร์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด นายคชฐ์ คาลิ วาเดีย และนายกิริต ชาร์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แม็กชีวัน บิลเดอร์ส จำกัด และนางสาวนิชิต้า ชาร์ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท แม็กชีวัน บิลเดอร์ส จำกัด

ความสำคัญของการทำรายการ

การบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานของบริษัทฯ และห้องพักอาศัย รวมถึงการบริหารจัดการห้องพักนั้น มีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เนื่องจากเป็นห้องพักอาศัยสำหรับพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ และถือเป็นทรัพย์สินของบริษัทย่อย โดยบริษัท แม็กชีวัน เอ็นจิเนียริง จำกัด และบริษัท แม็กชีวัน บิลเดอร์ส จำกัด ถูกเลือกให้มาดำเนินการในเรื่องนี้ โดยราคาและการให้บริการต่างๆ เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2552 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานบริษัทฯ บริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อยรวมถึงค่าบริหารจัดการห้องพัก จำนวน 1.55 ล้านบาท (ปี 2551: 1.75 ล้านบาท) และไม่มีค่าใช้จ่ายในการซื้อและติดตั้งเครื่องปรับอากาศในปี 2552 (ปี 2551: 2.46 ล้านบาท) โดยรวมจำนวนทั้งสิ้น 1.55 ล้านบาท (ปี 2551: 4.21 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2551: ร้อยละ 0.03) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2553 บริษัทฯ ยังคงมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ และค่าใช้จ่ายในการซื้อและติดตั้งเครื่องปรับอากาศ กับบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และค่าบริหารจัดการห้องพักกับบริษัท แม็กชีวัน บิลเดอร์ส จำกัด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคา และมาตรฐานของการให้บริการ ในกรณีที่ราคาและมาตรฐานการให้บริการ ไม่ได้เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป หรือไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเปลี่ยนผู้ให้บริการ

4. ค่าเบี้ยประกันภัยจากกลุ่มบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นตัวแทนบริษัทประกันภัย

ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์สำหรับพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ และเบี้ยประกันภัยทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัทฯ ได้จ่ายค่าเบี้ยประกันชีวิตสำหรับพนักงานของบริษัทฯ ให้แก่บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน โดยมีนางสาวนิชิต้า ชาร์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ มีความสัมพันธ์เป็นพี่น้องกับนางสาวสมิทธา ชาร์ ในฐานะผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด

ความสำคัญของการทำรายการ

การประกันชีวิตและสุขภาพและการประกันภัยรถยนต์ เป็นสวัสดิการสำหรับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และการประกันทรัพย์สิน มีความจำเป็นต่อทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย บริษัทฯ อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ได้ถูกเลือกมาให้บริการในเรื่องนี้ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและบริการ หลังจากผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการจากตัวแทนประกันภัยอื่นๆ ในตลาด

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2552 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยประเภทต่างๆ ให้กับ 2 บริษัทดังกล่าวจำนวนรวม 2.51 ล้านบาท (ปี 2551: 1.94 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2551: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวนโยบายการทำการรายการในอนาคต

สำหรับปี 2553 บริษัทฯ ยังคงมีค่าใช้จ่ายในการทำประกันภัยเช่นเดิม กับบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันส์ โบรกเกอร์ส จำกัด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและเงื่อนไขต่างๆ ซึ่งเป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไปและเป็นผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

อเนกกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลและรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตน และของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำการรายการที่เกี่ยวข้องกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตและไม่เกิดรายการที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้ตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันข้างต้นและได้รายงานผลต่อคณะกรรมการตรวจสอบโดยมีการพิจารณา และสอบทานรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2553 และได้รายงานรายการดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2553 ซึ่งได้มีการสอบทานรายการดังกล่าว จากความเห็นและรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าบริษัทฯ มีกฎข้อบังคับและนโยบายป้องกันการทำการรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างเพียงพอ โดยรายการระหว่างกันที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทฯข้างต้น เป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญและเพื่อประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และมีการเปิดเผยอย่างเพียงพอแล้วในงบการเงิน และรายงานประจำปีของบริษัทฯ



ดัชนีแสดงรายการที่กำหนดตามแบบ 56-2

[ตามมาตรา 56 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535]

ลำดับที่	หัวข้อ	หน้า
1.	ข้อมูลทั่วไป 1.1 ชื่อ สถานที่ตั้ง สำนักงานใหญ่ ประเภทธุรกิจของบริษัทฯ 1.2 ชื่อ สถานที่ตั้ง สำนักงานใหญ่ ประเภทธุรกิจของนิติบุคคลที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป 1.3 ชื่อ สถานที่ตั้ง ของบุคคลอ้างอิง	6 7 - 9 165
2.	ข้อมูลทางการเงิน 2.1 ข้อมูลจากงบการเงินโดยสรุป 2.2 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ	2 - 3 2 - 3
3.	ลักษณะการประกอบธุรกิจ 3.1 ลักษณะการประกอบธุรกิจโดยสังเขป 3.2 โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย 3.3 สรุปการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของลักษณะการประกอบธุรกิจ	10 - 17 19 22 - 31
4.	ปัจจัยความเสี่ยง	63 - 67
5.	โครงสร้างผู้ถือหุ้นและการจัดการ 5.1 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 5.2 การจัดการ ■ โครงสร้างการจัดการ ■ การสรรหากรรมการและผู้บริหาร ■ กรรมการอิสระ - นโยบายของกรรมการอิสระ ■ ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร ■ การกำกับดูแลกิจการ ■ การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน ■ การควบคุมภายใน ■ ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทที่มีต่อการควบคุมภายใน ■ รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม 5.3 นโยบายการจ่ายเงินปันผล	68 69 - 73 36, 69 43 - 44 36, 40 - 42 35 - 48 49 50 - 51 32 - 34, 46 52 - 62 68
6.	รายการระหว่างกัน 6.1 การเปิดเผยรายการระหว่างกัน 6.2 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของการทำรายการ 6.3 มาตรการหรือขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน 6.4 นโยบายหรือแนวโน้มการทำรายการระหว่างกัน	161 - 163 161 - 163 161 - 163 161 - 163
7.	คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน	86 - 107
8.	งบการเงิน 8.1 งบการเงิน 8.2 คำตอบแทนของผู้สอบบัญชี ■ คำตอบแทนจากการสอบบัญชี ■ คำบริการอื่น	109 - 157 33 - 34 33 - 34



บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพ์

■ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพ์ (ประเทศไทย) จำกัด

ชั้น 4 และ 7 เลขที่ 62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก

เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110

โทรศัพท์ : 66-2 229-2800 โทรสาร : 66-2 359-1259 ศูนย์บริการข้อมูล : 66-2 229-2888

E-mail : contact.tsd@set.or.th

Website : <http://www.tsd.co.th>

■ ฝ่ายนายทะเบียนหลักทรัพ์ - ส่วนบริการผู้ออกหลักทรัพ์ 1

อาคารสถาบันวิทยาการตลาดทุน ชั้น 2

2/7 หมู่ที่ 4 (โครงการนอร์ธปาร์ค) ถนนวิภาวดีรังสิต กม. 27 แขวงทุ่งสองห้อง

เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210

โทรศัพท์ : 66-2 596-9000 โทรสาร : 66-2 832-4994-6

ธนาคารหลัก

■ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

เลขที่ 10 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ : 66-2 208-7000, 8000 โทรสาร : 66-2 255-9391-3

Website : <http://www.ktb.co.th>

■ ธนาคารสีกกรไทย จำกัด (มหาชน)

1 ซอยกสิกรไทย ถนนราชวัตรบูรณะ กรุงเทพฯ 10140

โทรศัพท์ : 66-2 888 8800 โทรสาร : 66-2 888 8882

Website : <http://www.kasikornbank.com>

ผู้สอบบัญชี

■ บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ก แอนด์ ยัง จำกัด

ชั้น 33 อาคารเลครัชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

(ตรงข้ามสวนเบญจกิติ / เยื้องศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์)

ตู้ ป.ณ. 1047, กรุงเทพฯ 10501 ประเทศไทย

โทรศัพท์ : 66-2 264-0777, 66-2 661-9190 โทรสาร : 66-2 264-0789-90

E-mail : ErnstYoung.Thailand@th.ey.com

Website : <http://www.ey.com/th>

CANADA

Baffin Bay



บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ชั้น 7 อาคารคานะฮะฮะ 8 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

โทรศัพท์ : 66-2 696-8800, 66-2 696-8820 โทรสาร : 66-2 236-7654, 66-2 633-8460

E-mail : psl@preciousshipping.com, ir@preciousshipping.com

Home page : <http://www.preciousshipping.com>