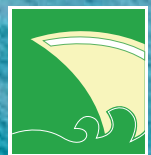


» รายงานประจำปี  
2554



บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

จุดเด่นทางการเงิน	2
โครงสร้างกลุ่มบริษัท	4
ข้อมูลอื่นๆ ตามมาตรา 114 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ. 2535	6
ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม	10
กองกำลังเรือ	22
โครงสร้างรายได้	23
คณะกรรมการบริษัท	24
รายงานจากคณะกรรมการ	26
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ	42
รายงานการกำกับดูแลกิจการ	45
การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน	61
การควบคุมภายใน	62
สารจากคณะกรรมการบริษัทด้านความรับผิดชอบต่อสังคม	64
รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม	65



## สารบัญ

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน	73
ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ	83
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล	90
โครงสร้างการจัดการ	91
ประวัติคณะกรรมการบริษัท	98
คณะผู้บริหาร	107
คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร	110
รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน	144
รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต	145
งบการเงิน	146
หมายเหตุประกอบงบการเงิน	157
รายการที่เกี่ยวข้องกัน	215
ดัชนีแสดงรายการที่กำหนดตามแบบ 56-2	219
บุคคลอ้างอิง	220

# จุดเด่นทางการเงิน

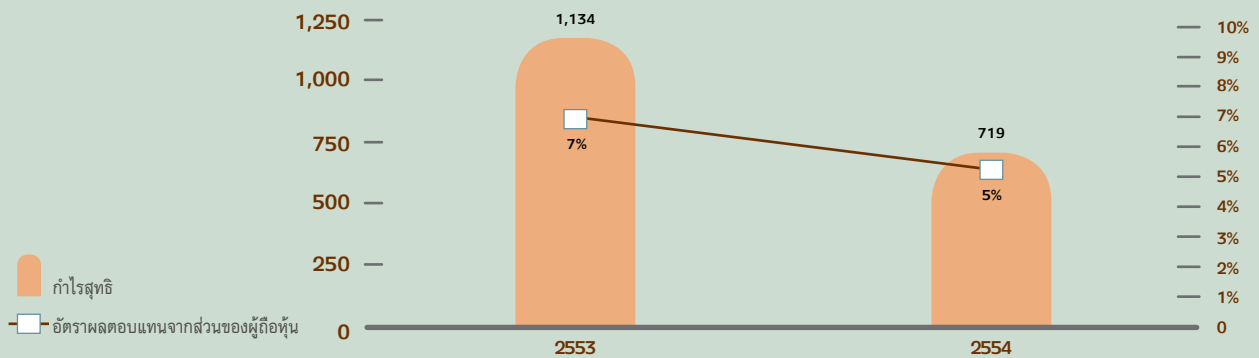
หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2554	2553
		ปรับปรุงใหม่
รายได้จากการเดินเรือ	3,078.92	2,928.29
ต้นทุนการเดินเรือ	1,333.29	873.29
กำไรขั้นต้น	1,745.63	2,055.00
<b>รายได้รวม</b>	<b>3,433.51</b>	<b>3,403.36</b>
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา)	2,072.43	1,527.47
ค่าเสื่อมราคา	646.56	678.21
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	7.64	18.66
กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	722.16	1,216.34
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	3.64	82.61
<b>กำไรสุทธิ</b>	<b>718.52</b>	<b>1,133.73</b>
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	6,021.55	4,348.30
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	9,445.53	6,400.33
สินทรัพย์รวม	22,893.25	19,961.89
หนี้สินหมุนเวียนรวม	1,047.24	440.10
เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	6,307.83	4,766.30
หนี้สินรวม	7,536.75	5,349.92
ทุนที่ได้ชำระแล้ว	1,039.52	1,039.52
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	15,356.50	14,611.97
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,050.60	1,179.69
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(2,274.38)	(1,763.14)
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	1,150.56	(514.87)
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	14.77	14.06
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.69	1.09
เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีต่อหุ้น (บาท)	0.55	0.87
เงินสดปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น (บาท)	0.62	1.25
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	56.70	70.18
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	20.93	33.31
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	4.80	7.33
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	3.35	5.48
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	0.49	0.37
จำนวนเรือ (ณ วันสิ้นปี)	25	21

หมายเหตุ: เนื่องด้วยมีการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินสากล (IFRS) มาใช้ในปี 2554 บริษัทฯ จึงได้ปรับปรุงงบการเงินปี 2553 เพื่อนำมาแสดงเปรียบเทียบกับงบการเงิน ปี 2554 ดังนั้นบริษัท ฯ จึงได้แสดงตัวเลขเฉพาะปี 2553 และ ปี 2554 เท่านั้น

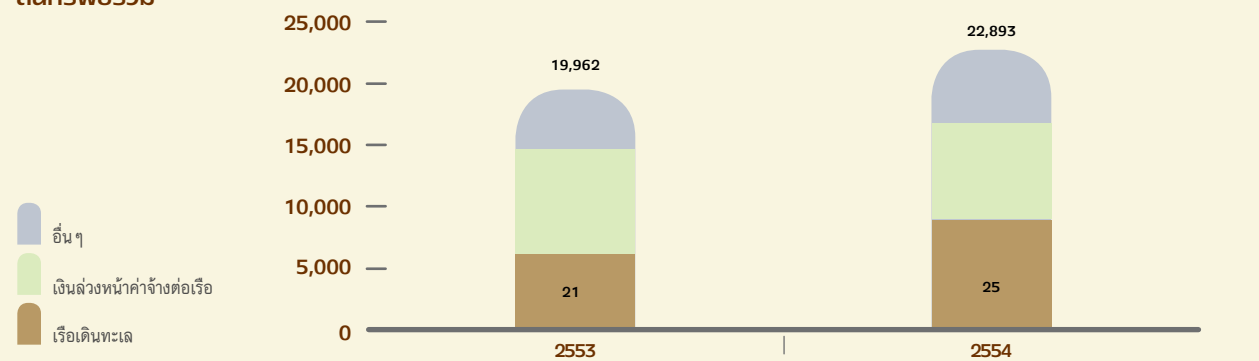
### กำไรสุทธิและอัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท



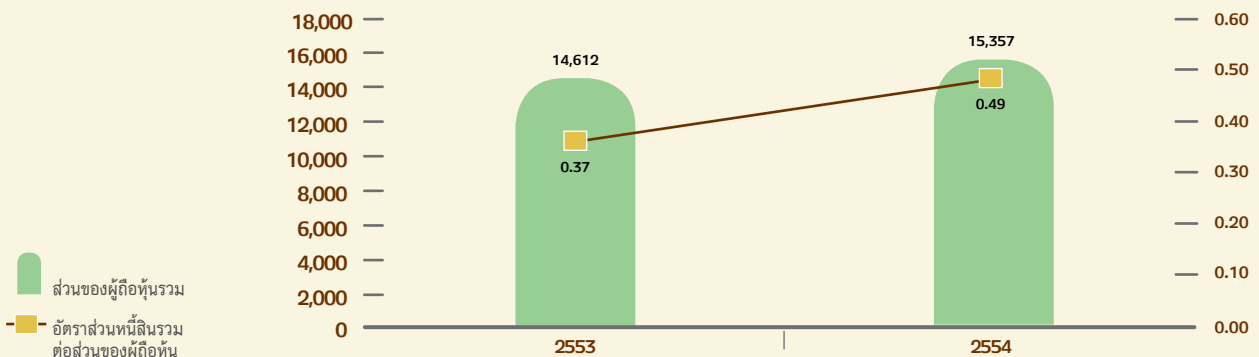
### สินทรัพย์รวม

หน่วย : ล้านบาท



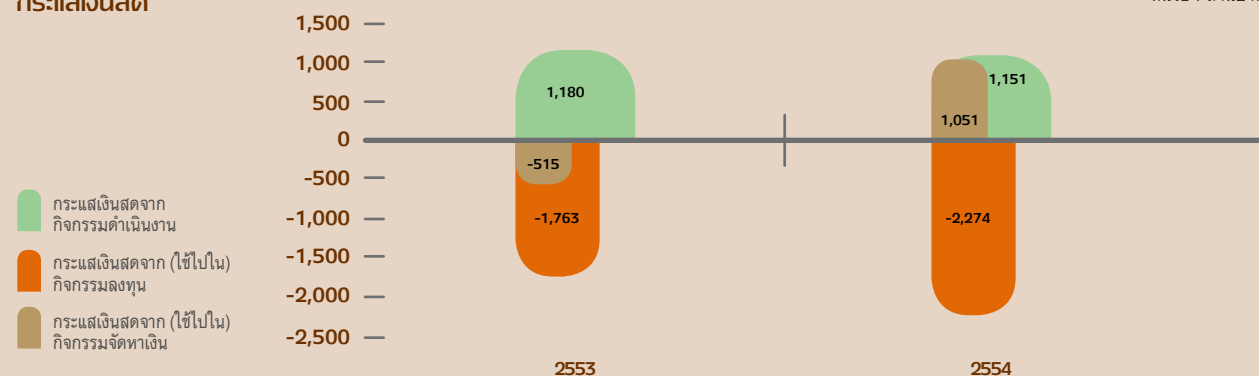
### ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท



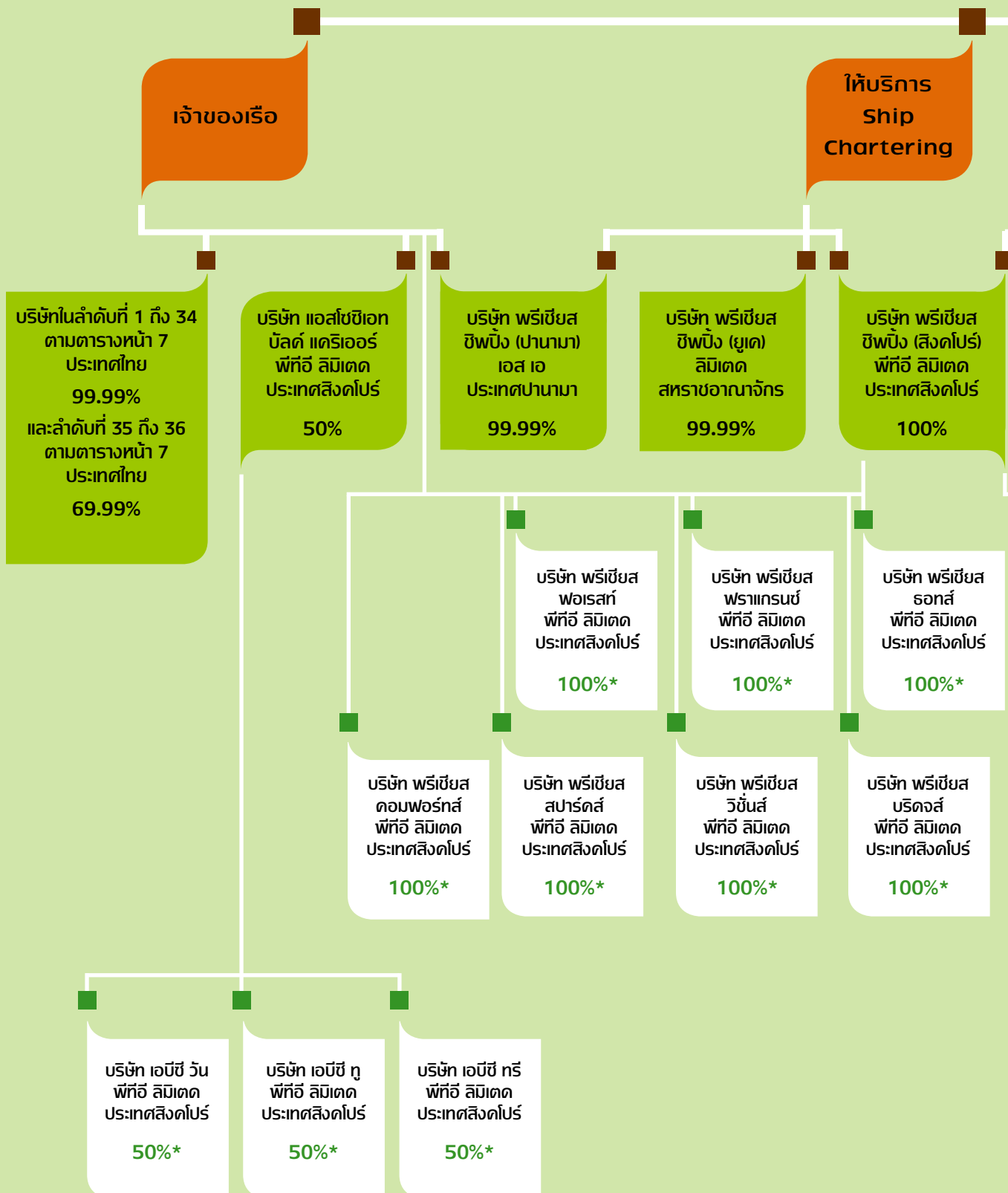
### กระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท



## รายงานประจำปี 2554

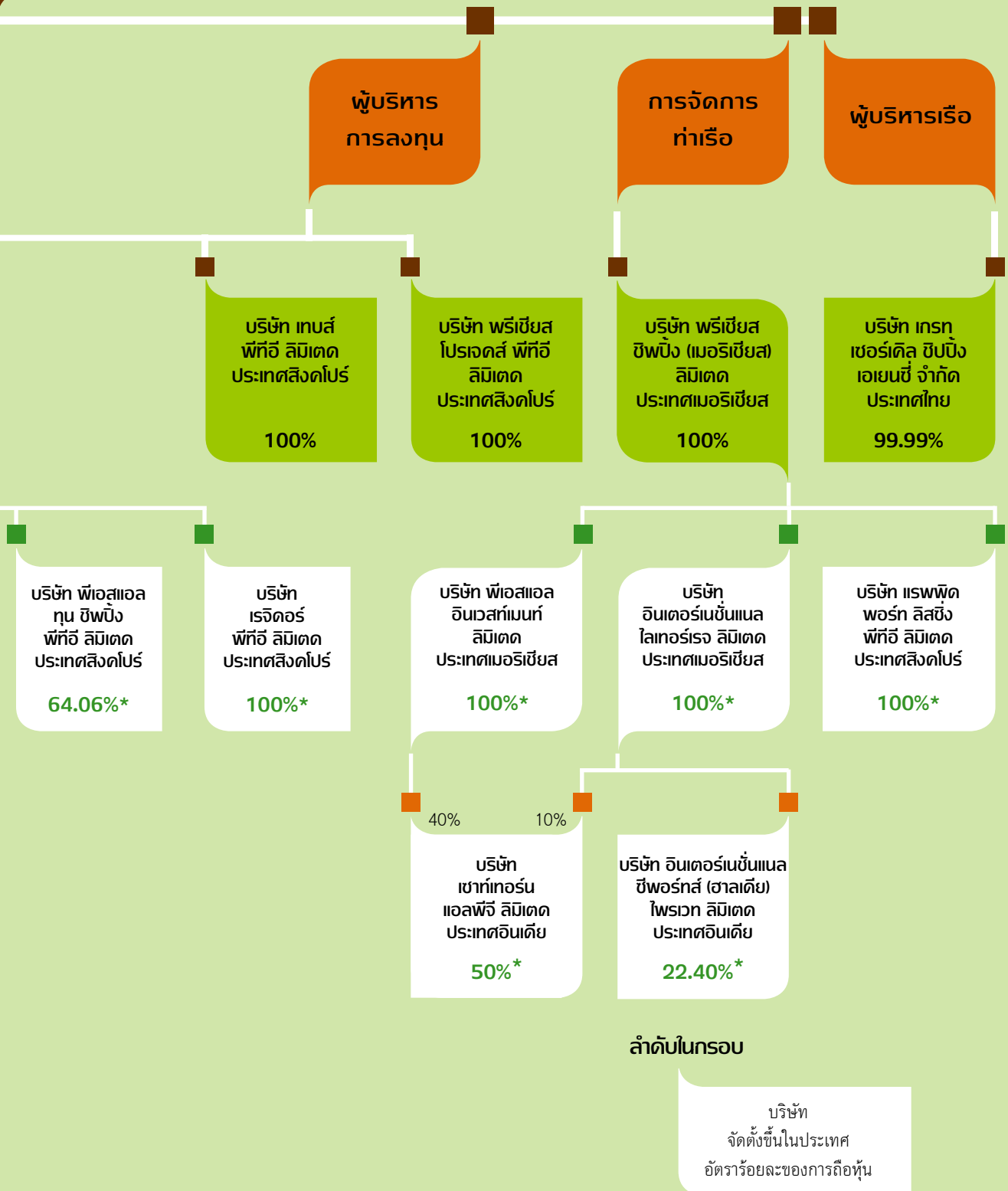
บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)





# โครงสร้างกลุ่มบริษัท

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ประเทศไทย (PSL)



\* แสดงการถือหุ้นทางอ้อมของ PSL

# ข้อมูลอื่นๆ ตามมาตรา 114

แห่งพระราชบัญญัติ บริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ. 2535

## รายละเอียดของบริษัท

### บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง 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	» <a href="http://www.preciousshipping.com">http://www.preciousshipping.com</a>



**ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น**

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท ฟรีเซียส เมทัลลชี จำกัด	บาท	250,000,000	250,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
2	บริษัท ฟรีเซียส วิชเชส จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
3	บริษัท ฟรีเซียส สโตนส์ ซิปป์ จำกัด	บาท	260,000,000	260,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
4	บริษัท ฟรีเซียส มินอรัลส์ จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
5	บริษัท ฟรีเซียส แลนด์ จำกัด	บาท	84,000,000	84,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท ฟรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด	บาท	234,000,000	234,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท ฟรีเซียส เลคส์ จำกัด	บาท	99,000,000	99,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท ฟรีเซียส ซีส์ จำกัด	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท ฟรีเซียส สตาร์ส จำกัด	บาท	105,000,000	105,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท ฟรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด	บาท	175,000,000	175,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท ฟรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท ฟรีเซียส ไดมอนด์ส จำกัด	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท ฟรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท ฟรีเซียส เอ็มเมอรัลด์ จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท ฟรีเซียส รูบี้ จำกัด	บาท	84,000,000	84,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท ฟรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	บาท	74,000,000	74,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท ฟรีเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท ฟรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด	บาท	73,000,000	73,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท ฟรีเซียส พลาวเวอร์ส จำกัด	บาท	76,000,000	76,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด	บาท	96,000,000	96,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท ฟรีเซียส ทรีส์ จำกัด	บาท	80,000,000	80,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท ฟรีเซียส ฟอนต์ส จำกัด	บาท	84,000,000	84,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท ฟรีเซียส เว้นเจอร์ส จำกัด	บาท	80,000,000	80,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท ฟรีเซียส แคปปิตอลส์ จำกัด	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท ฟรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	บาท	98,000,000	98,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
26	บริษัท ฟรีเซียส ออคิดส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท ฟรีเซียส ลากูน่าส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท ฟรีเซียส คลิฟส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
29	บริษัท ฟรีเซียส ฮิลล์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
30	บริษัท ฟรีเซียส เมาน์เทนส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
31	บริษัท ฟรีเซียส ริสอร์ทส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
32	บริษัท ฟรีเซียส คอมเมิร์ซ จำกัด	บาท	71,100,000	71,100,000	99.99	เจ้าของเรือ
33	บริษัท ฟรีเซียส ออานาเม้นท์ส จำกัด	บาท	68,100,000	68,100,000	99.99	เจ้าของเรือ
34	บริษัท ฟรีเซียส ซิตีส์ จำกัด	บาท	170,000,000	170,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
35	บริษัท ฟรีเซียส สตอเรจ 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 ซิปป์ เอเยนซี จำกัด	บาท	60,000,000	60,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือ
38	บริษัท ฟรีเซียส ซิปป์ (เมอริเชียส) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ทางด้านเทคนิค
39	บริษัท ฟิเอสแอล อินเวสต์เมนต์ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	1,160	100*	โซลดิ้ง คัมพานี

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
40	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล โลเทอรี่เจ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100*	โซลดิ้ง คัมพานี
41	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โซลดิ้ง คัมพานี /ให้บริการเช่าเรือ
42	บริษัท ฟิสแอสแอล ทุน ชิปปิ้ง จำกัด	เหรียญสหรัฐ	500,000	12,864	64.06*	ให้บริการเช่าเรือ
43	บริษัท เรจิดอร์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100*	ธุรกิจเดินเรือ
44	บริษัท พรีเมียม คอมฟอร์ทส์ จำกัด (เดิมชื่อ: บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู6 จำกัด)	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท พรีเมียม สปาร์คส์ จำกัด (เดิมชื่อ: บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู7 จำกัด)	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
46	บริษัท พรีเมียม วิชั่นส์ จำกัด (เดิมชื่อ: บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู8 จำกัด)	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
47	บริษัท พรีเมียม บริดจส์ จำกัด (เดิมชื่อ: บริษัท โอเอสดับเบิ้ลยู9 จำกัด)	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท พรีเมียม ฟราแกรนซ์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท พรีเมียม ธอท์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท พรีเมียม โปรเจกต์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100	ผู้บริหารการลงทุน
52	บริษัท แรพิด พอร์ท ลิสซิ่ง จำกัด	เหรียญสหรัฐ	1,000,000	2	100*	มารีน คอนสตรัคชั่น
53	บริษัท เทปส์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100	ธุรกิจเดินเรือ
54	บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	2	2	50	โซลดิ้ง คัมพานี
55	บริษัท เอบีซี วัน จำกัด	เหรียญสหรัฐ	40,000	40,000	50*	เจ้าของเรือ
56	บริษัท เอบีซี ทู จำกัด	เหรียญสหรัฐ	40,000	40,000	50*	เจ้าของเรือ
57	บริษัท เอบีซี ทรี จำกัด	เหรียญสหรัฐ	40,000	40,000	50*	เจ้าของเรือ
58	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ /ให้บริการเช่าเรือ
59	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (ยูเค) จำกัด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	ให้บริการเช่าเรือ
60	บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี จำกัด	อินเดียยนรูปี	100,000,000	64,592,200	50*	ศูนย์กลางการ บรรจุและจัดจำหน่าย ก๊าซหุงต้ม
61	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ชิพพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวเท จำกัด	อินเดียยนรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและ พัฒนาท่าเทียบเรือ

\*(แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

## สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

<b>บริษัทย่อยที่ 1-36</b>	» สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารคาเธีย์เฮาส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460
<b>บริษัทย่อยที่ 37</b>	» สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเธีย์เฮาส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468
<b>บริษัทย่อยที่ 38-40</b>	» สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o Abax Corporate Services 6 <sup>th</sup> Floor, Tower A, 1 Cybercity, Ebene, Mauritius.
<b>บริษัทย่อยที่ 41-47</b>	» สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 72A Peck Seah Street Singapore 079329 Republic of Singapore
<b>บริษัทย่อยที่ 48-57</b>	» สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 24 Raffles Place #18-00, Clifford Centre, 048621 Republic of Singapore.
<b>บริษัทย่อยที่ 58</b>	» สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13 <sup>th</sup> Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
<b>บริษัทย่อยที่ 59</b>	» สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ The Quadrangle - 2 <sup>nd</sup> Floor, 180 Wardour Street, London W1F 8FY United Kingdom.
<b>บริษัทย่อยที่ 60</b>	» สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ ICM Business Centre, Ceebros Arcade 1 <sup>st</sup> Floor, No.1, 3 <sup>rd</sup> Cross Street, Kasturibai Nagar, Adyar, Chennai 600 020 India.
<b>บริษัทร่วมที่ 61</b>	» สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 41, Jawahar Lal Nehru Road, Kanak Building, 3 <sup>rd</sup> Floor, Kolkata - 700 071, India.

# ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม

## 1. ลักษณะของธุรกิจ

### 1.1 ความเป็นมา

บริษัท พีรียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก และเดินเรือขนส่งสินค้าแท่งเทกองไม่ประจำเส้นทาง พีเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรือทั่วไป คือ มีบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ) เพื่อจำกัดความรับผิด

ปัจจุบัน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554) พีเอสแอล มีเรือขนส่งสินค้าแท่งเทกองจำนวน 24 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของพีเอสแอล มีเดทเวทตันรวมทั้งสิ้น 704,258 เดทเวทตัน โดยเรือ 23 ลำเป็นเรือธงไทย เรือ 1 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ และเรือ 1 ลำ (ขนส่งซีเมนต์) เป็นเรือธงบาฮามาส

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก (ขนาด 10,000 ถึง 30,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแท่งเทกองในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ผู้ประกอบธุรกิจในกลุ่มนี้มีความหลากหลายและมีลักษณะเฉพาะ กล่าวคือ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเรือขนาดดังกล่าวเพียง 2 หรือ 3 ลำเท่านั้น ทำให้พีเอสแอลเป็นหนึ่งในผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดในกลุ่มนี้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เข้าสู่กลุ่มธุรกิจเดินเรือในขนาดซูปราแมกซ์โดยได้ส่งต่อเรือใหม่จำนวน 6 ลำ ในปี 2550 - 2551 ซึ่งมีกำหนดรับมอบในปี 2554 - 2556 ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจเดินเรือในขนาดซูปราแมกซ์มากขึ้นโดยการเข้าซื้อสัญญาส่งต่อเรือใหม่ จำนวน 4 สัญญา สำหรับต่อเรือซูปราแมกซ์ 4 ลำ ซึ่งมีกำหนดรับมอบในปี 2555 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจในการเดินเรือขนาดนี้ในปี 2554 โดยการซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มจำนวน 2 ลำในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือพีเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนเป็นมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) ทำให้บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแท่งเทกองเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ใบรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

พีเอสแอลบริหารงานกองเรือแบบไม่ประจำเส้นทางซึ่งมีเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปทั่วโลก สินค้าพื้นฐานที่กองเรือพีเอสแอลขนส่ง คือ สินค้าทางการเกษตร เหล็ก ปุ๋ย สินแร่และเนื้อแร่ ไม้ซุง ถ่านหินและอื่นๆ พีเอสแอลได้ประมาณเครือข่ายการขนส่งสินค้าของกองเรือของบริษัทฯ อย่างคร่าวๆ เป็น 5 ภูมิภาค ประกอบด้วย สหรัฐอเมริกา/แคนาดา ยุโรป ละตินอเมริกา-แอฟริกา อินเดียอนุทวีป-ตะวันออกกลาง และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล กองเรือพีเอสแอลสามารถให้บริการในท่าเรือที่มีขีดจำกัดในเรื่องของร่องน้ำ (เรือของพีเอสแอลมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดตั้งพร้อมอยู่) เนื่องจากขนาดเรือของพีเอสแอลสามารถเข้าเทียบท่าในร่องน้ำตื้นได้ ขณะที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ ลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อได้เปรียบและส่งผลให้พีเอสแอลได้อัตราค่าระวางที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการเดินเรือขนาดใหญ่ ซึ่งความได้เปรียบนี้ช่วยให้เรือของบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยต้นทุนค่าแรงที่ต่ำกว่าค่าแรงของประเทศอื่นๆ และด้วยลูกเรือพร้อมอุปกรณ์เกียร์เรือ เรือของบริษัทฯ สามารถขนถ่ายสินค้าได้ง่ายและประหยัดต้นทุนกว่าเมื่อเทียบกับเรือขนาดใหญ่กว่าที่ไม่มีอุปกรณ์ ถึงแม้ว่าเรือขนาดใหญ่กว่านี้จะสามารถประหยัดต้นทุนจากการมีขนาดที่ใหญ่กว่าได้ก็ตาม

### รูปแบบการให้บริการสำหรับขนส่งสินค้าของพีเอสแอล แบ่งเป็น 2 ลักษณะ:

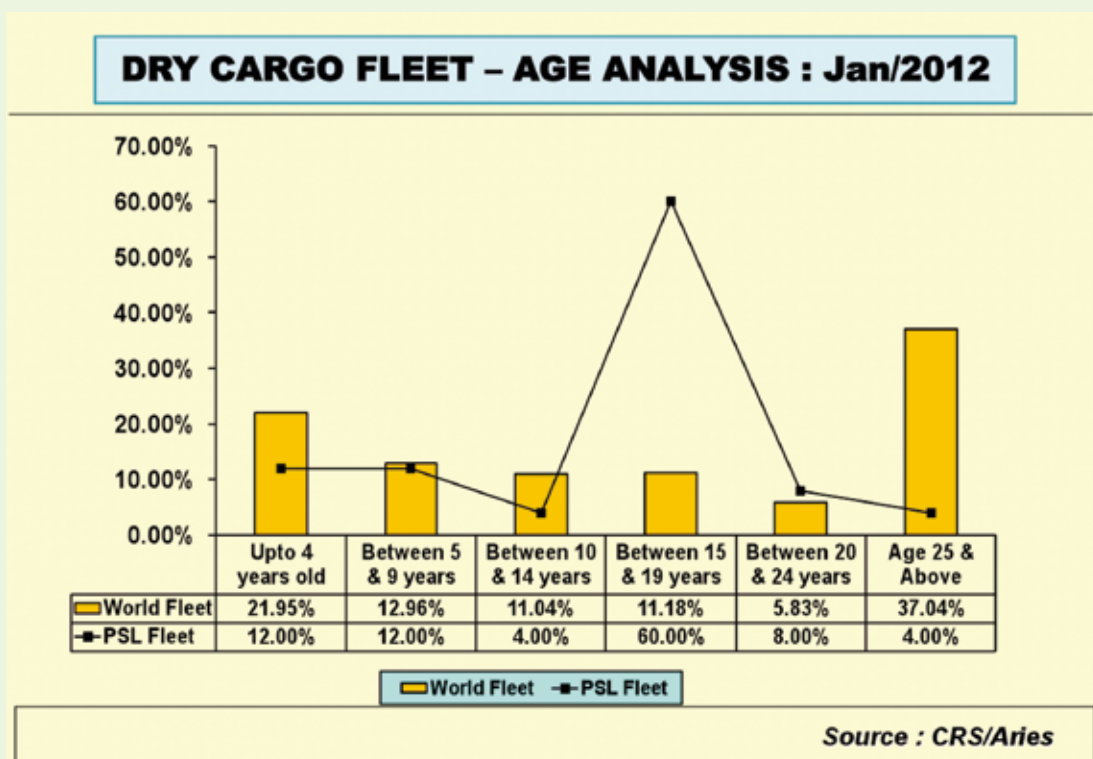
**การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา (Time Charter):** การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าใช้เรือ (Charter Hire) ให้พีเอสแอลเป็นค่าปฏิบัติการควบคุมเรือตามระยะเวลาที่ตกลง Charterer จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางนั้นๆ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ ในกรณีดังกล่าว พีเอสแอล (หรือบริษัทเจ้าของเรือ) ไม่ใช่ผู้ให้เช่าเรือ (Lessor of the Ship) แต่เป็นผู้ให้บริการ เนื่องจากพีเอสแอลยังคงมีสิทธิครอบครองและควบคุมดูแลเรือทั้งหมดตามกฎหมาย

**การให้บริการเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter):** Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้พีเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใดๆตามที่ตกลง ดังนั้น พีเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

เส้นทางการเดินเรือของกองเรือพีเอสแอลไม่ได้กำหนดตายตัว ขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมามีการให้บริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ Time Charter และ Voyage Charter ในอัตราใกล้เคียงกัน โดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1-3 เดือน จนในปี 2547 เมื่อลักษณะการให้บริการใช้เรือได้เปลี่ยนไป โดยเรือเกือบทุกลำได้ให้บริการแบบเป็นระยะเวลา (Time Charters) โดยในแต่ละปีตั้งแต่ปี 2548 ถึง 2549 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547 อย่างไรก็ตามในช่วงปี 2550 ถึง 2553 สัดส่วนการให้บริการได้เปลี่ยนไปโดยประมาณร้อยละ 99 ของการให้บริการเป็นการให้บริการแบบระยะเวลา (Time Charters) และคงเหลือการให้บริการแบบรายเที่ยว (Voyage Charters) เพียงร้อยละ 1 เท่านั้น ยกเว้นในระหว่างปี 2552 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 6 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2550, 2551 และแม้แต่ในปี 2553 ที่ร้อยละ 1 อย่างไรก็ตาม ในปี 2554 สัดส่วนการให้บริการเป็นรายเที่ยวเกี่ยวกับการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาได้เปลี่ยนแปลงไปโดยการให้บริการเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 14 จากร้อยละ 0.5 ในปี 2553 ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็น ทำให้พีเอสแอลสามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใดๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

## 1.2 อายุกองเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 14 ปี ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลก กราฟต่อไปนี้เป็นการวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกและกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2555



### 1.3 การดำเนินธุรกิจ

รายได้ของพีเอสเอสเอสมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

#### i. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม		
	2552	2553	2554
สินค้าการเกษตร	80 (24.25%)	50 (22.42%)	51 (24.76%)
เหล็ก	41 (12.42%)	27 (12.11%)	28 (13.59%)
ปุ๋ย	72 (21.82%)	32 (14.35%)	29 (14.08%)
แร่ธาตุและสินแร่	47 (14.24%)	33 (14.80%)	33 (16.02%)
ผลิตภัณฑ์จากไม้และยาง	13 (3.94%)	16 (7.17%)	15 (7.28%)
ถ่านหิน	20 (6.06%)	19 (8.52%)	10 (4.85%)
อื่นๆ	57 (17.27%)	46 (20.63%)	40 (19.42%)
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>330 (100%)</b>	<b>223 (100%)</b>	<b>206 (100%)</b>

#### ii. การให้บริการแบบ Voyage Charters และ Time Charters

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม		
	2552	2553	2554
Voyage Charters	2 (6.36%)	1 (0.45%)	29 (14.08%)
Time Charters	309 (93.64%)	223 (99.55%)	177 (99.55%)

#### iii. พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง





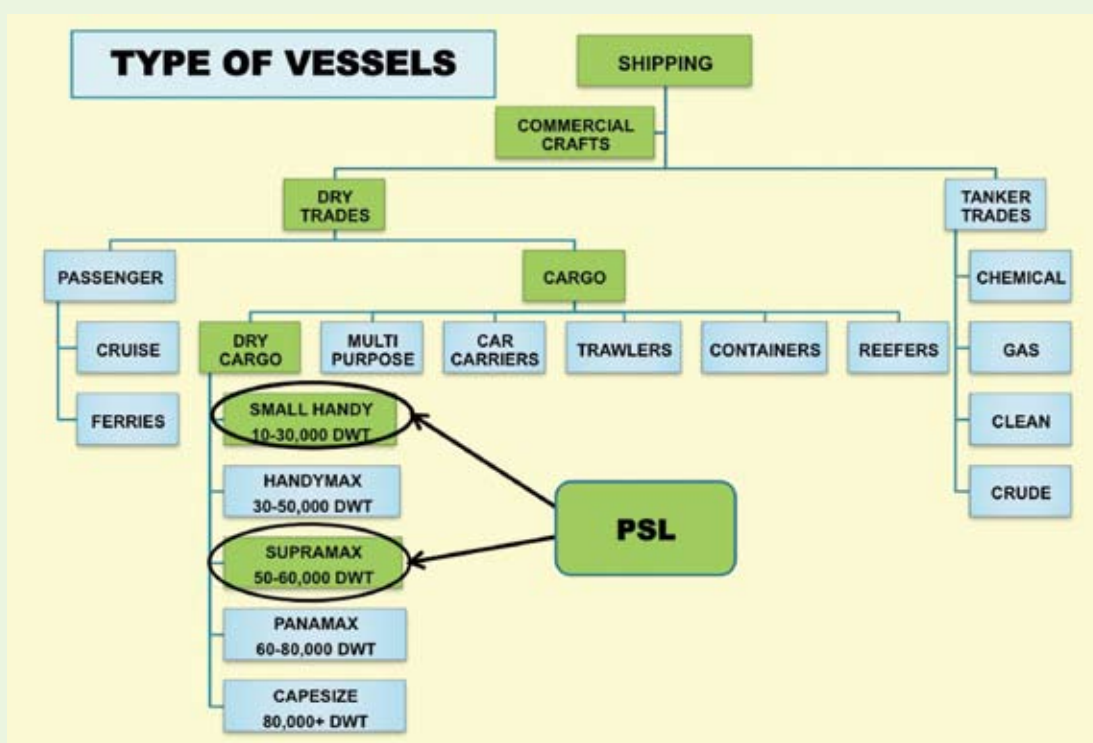
#### iv. เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเทอร์เน็ต ทำให้การติดต่อครอบคลุมเครือข่ายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและลดต้นทุนการดำเนินงาน

## 2. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้





## 2.1 ตลาดเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก (Small Handy Size Market)

ตลาดเรือเนกประสงค์ขนาดเล็กประกอบด้วยเรือเดินทะเลที่มีขนาด 10,000-30,000 เดทเวทตัน แม้ว่าในปัจจุบันอุตสาหกรรมการเดินเรือจะได้เริ่มรวมเอาเรือขนาด 30,000-40,000 เดทเวทตันมาไว้ในประเภทนี้ด้วย อุปสงค์ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในตลาดนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิด และทำเรือจำนวนมากที่สามารถให้บริการแก่เรือเดินทะเลขนาดนี้ได้ ซึ่งลักษณะดังกล่าวทำให้ความต้องการใช้บริการของเรือเดินทะเลขนาดเล็กมีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการใช้เรือที่มีขนาดใหญ่กว่า

ในด้านอุปทาน ผู้ให้บริการทั่วโลกที่มีเรือในกลุ่มนี้มีความหลากหลาย เรือในกลุ่มนี้มีประมาณ 2,916 ลำ (ณ สิ้นปี 2554) โดยผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 100 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 4 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน ที่เหลือส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการบริษัทเอกชนมีเรือเพียงไม่กี่ลำ

จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่ง สินค้าลดลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวสูงขึ้น ช่วงตกต่ำครั้งล่าสุดเริ่มต้นในกลางปี 2540 อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์เอเชีย ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมารายการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็ได้ค่อย ๆ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครึ่งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วยทำให้เกิดการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้น ทำให้อุปทานในกลุ่มนี้ลดลงและส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางให้เพิ่มขึ้น หลังจากสิ้นปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้ง อันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่าง ตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่มมีการปรับตัวดีขึ้นอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ของปี 2546-2547 และจนถึงครึ่งปีแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัวของอัตราค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ ประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่า ซึ่งอย่างไรก็ตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์ เนื่องจากตลาดได้ปรับตัวขึ้นจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 และในระหว่างปี 2550 ตลาดได้ปรับตัวพุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี Baltic Dry Index (BDI) ที่ขึ้นไปถึง 11,039 จุด ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ก่อนที่จะปรับตัวต่ำลง จนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2551 ตลาดได้เริ่มปรับตัวสูงขึ้นอีกครั้งจนแตะระดับสูงสุดที่ 11,793 จุด เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2551 หลังจากนั้น ตลาดก็ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551

ในช่วงปี 2554 ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI - โปรดดูคำอธิบายด้านล่างในหัวข้อ 2.3) ได้ลดลงจาก 1,773 จุด ตอนต้นปี โดยลงมาถึงระดับ 1,738 จุด ณ สิ้นปี 2554 โดยมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย สืบเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานคือเรือต่อใหม่ของกองเรือโลกทดแทนเรือที่ปลดระวางในปี 2554 ซึ่งอุปทานคือเรือต่อใหม่นี้ถูกคาดการณ์ว่าจะยังคงเข้ามาสู่กองเรือโลกอย่างต่อเนื่องในช่วง 1-2 ปีข้างหน้า ซึ่งอาจจะนำไปสู่บทสรุปที่ว่าดัชนี BDI อาจจะปรับตัวลดลงต่อไปในปี 2555 และจะยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นนี้อย่างน้อยในปี 2555 และ ปี 2556

## 2.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

แม้ว่าสภาพและอายุของกองเรือบริษัท จะมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่ายก็ตาม แต่จากตารางดังต่อไปนี้ แสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอันหลากหลายซึ่งครอบงำอุปสงค์และอุปทานที่เป็นส่วนผลักดันในอุตสาหกรรมขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ



## 2.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) เป็นดัชนีสำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห้งเทกอง จำนวนโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน คำอธิบายของดัชนีค่าระวางเรือ BDI และวิธีการคำนวณ มีดังต่อไปนี้

### ดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง (Baltic Dry Index “BDI”)

ดัชนีค่าระวางเรือ (Baltic Dry Index “BDI”) เป็นดัชนีที่ใช้ต่อเนื่องมาจากดัชนีค่าระวางเรือตัวเดิม Baltic Freight Index “BFI” และได้ถูกนำมาใช้ครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2542 ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2552 ดัชนีดังกล่าว เป็นดัชนีรวมค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวัน (Time Charter rates “TC”) ของเรือขนาดเคปไซส์, เรือขนาดปานามาแมกซ์, เรือขนาดซูปราแมกซ์, เรือขนาดแฮนด์ไซส์ ในเส้นทางขนส่งสินค้าเส้นทางหลักต่างๆ

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) คำนวณได้จากสูตร ดังต่อไปนี้

$$\left( \text{อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดเคปไซส์} + \text{อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดปานามาแมกซ์} + \text{อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดซูปราแมกซ์} + \text{อัตราค่าเช่าเรือต่อวันของเรือขนาดแฮนด์ไซส์} \right) / 4 \times 0.113473601$$

ตัวเลขที่นำมาคูณนั้น นำมาใช้ครั้งแรกเมื่อดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ได้ถูกใช้แทนดัชนีค่าระวางเรือตัวเดิม (BFI) และได้มีการเปลี่ยนแปลงตัวเลขดังกล่าวในปีต่อๆมา ตามการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงของดัชนีชี้วัดต่างๆที่เป็นส่วนประกอบและวิธีการคำนวณ

### ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้

ประเภทเรือ มาตรฐาน “เทส 52” ที่มีอุปกรณ์ดักสินค้า (grabs) ในตัว มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- » เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรจุทุก 52,454 เดทเวทตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 12.02 เมตร
- » ความยาว 189.99 เมตร ความกว้าง 32.26 เมตร 5 ฟาระวาง มีพื้นที่ 67,756 ลูกบาศก์เมตรสำหรับบรรจุทุกสินค้า
- » ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 14 ไมล์ทะเล ความเร็วขณะเรือเปล่า 14.5 ไมล์ทะเล อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 30 เมตตริกตันต่อวัน
- » มีเครื่องยนต์สินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าพร้อมอุปกรณ์ดักสินค้าขนาด 12 ลูกบาศก์เมตรได้ 30 เมตตริกตัน
- » มีอายุการใช้งานมากที่สุด ไม่เกิน 10 ปี

## การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

- เส้นทางที่ 1ก:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างเมืองท่า Antwerp/Skaw สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 60-65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์ และญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 1ข:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าขณะที่แล่นผ่าน Canakkale สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 50-55 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์ ญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 2:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศออสเตรเลียหรือข้ามมหาสมุทรแปซิฟิก ระยะเวลาประมาณ 35-40 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25
- เส้นทางที่ 3:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 60-65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Gibraltar/Skaw น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25
- เส้นทางที่ 4ก:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 4ข:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 5:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Dakar/Douala สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ที่มีเส้นทางผ่านชายฝั่งตะวันออกของทวีปอเมริกาใต้ ระยะเวลาประมาณ 60-65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์และญี่ปุ่น (เส้นทางที่ 5 ไม่ได้ถูกนำไปใช้ในการคำนวณดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) หรือค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือ (TC))
- เส้นทางที่ 9:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Dakar/Douala สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ที่มีเส้นทางผ่านชายฝั่งตะวันออกของทวีปอเมริกาใต้ ระยะเวลาประมาณ 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero (เส้นทางที่ 9 ไม่ได้ถูกนำไปใช้ในการคำนวณดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) หรือค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือ (TC))

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่า มีการจ่ายค่านายหนารวมทั้งหมด ร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และ มีการตกลงเช่าเรือกัน ภายใน 5-10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นสุดลง

## ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแอนด์ไฮส์ (BHSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแอนด์ไฮส์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

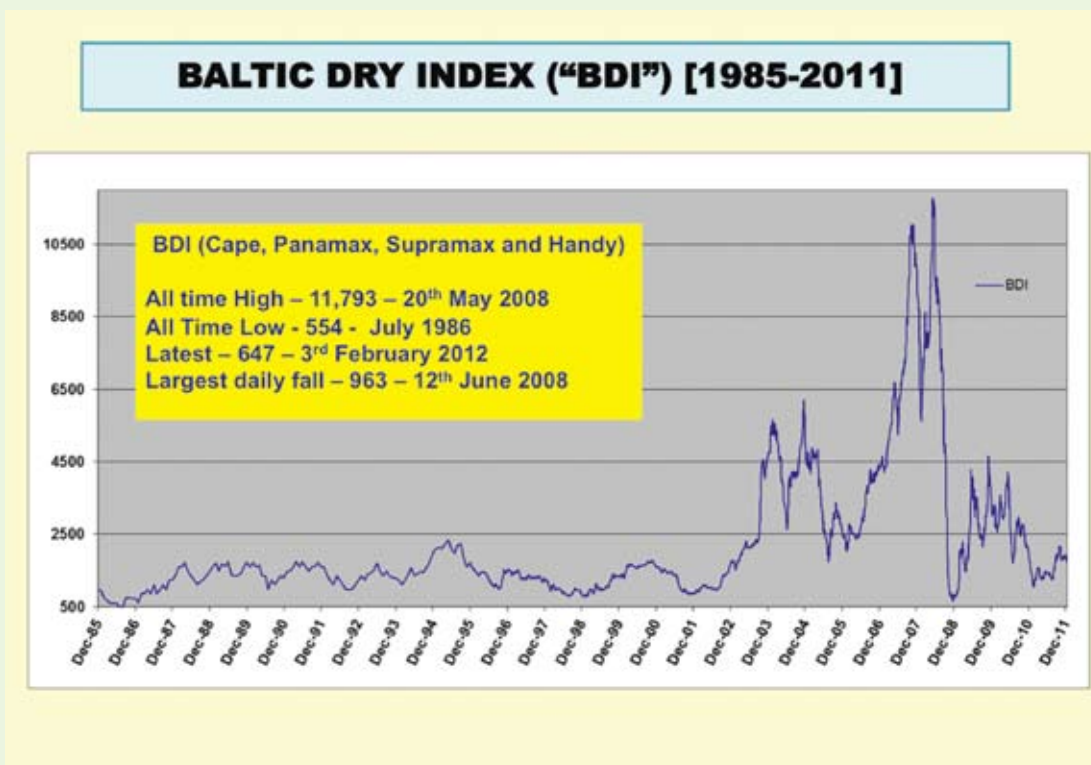
- » เรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองประเภทที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 28,000 เดทเวทตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 9.78 เมตร
- » ความยาว 169 เมตร ความกว้าง 27 เมตร 5 ระวาง 5 ฟาระวาง มีพื้นที่สำหรับบรรทุกสินค้า 37,523 ลูกบาศก์เมตร
- » ความเร็วโดยเฉลี่ย 14 ไมล์ทะเล ที่อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 22 เมตตริกตันต่อวัน
- » มีเครื่องยนต์ 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าได้ 30 เมตตริกตัน
- » มีอายุการใช้งานมากที่สุด ไม่เกิน 15 ปี

### การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

- เส้นทางที่ 1:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35-45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Recalada/Rio de Janeiro น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 2:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35-45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Boston/Galveston น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 3:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Recalada/Rio de Janeiro สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35-45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 4:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35-45 วัน ที่มีเส้นทางผ่านทางชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) หรือชายฝั่งทางตอนเหนือของทวีปอเมริกาใต้ โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 5:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศออสเตรเลีย ระยะเวลาประมาณ 25-30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์และญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25
- เส้นทางที่ 6:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านแปซิฟิกเหนือ ระยะเวลาประมาณ 40-45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์และญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้นอยู่บนสมมติฐานว่า มีการจ่ายค่าขนถ่ายรวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และ มีการตกลงเช่าเรือกัน ภายใน 5-10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นสุดลง

ทั้งนี้ กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงความเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ BDI ตั้งแต่ปี 2528 จนถึงสิ้นปีที่ผ่านมา (2554)



## 2.4 กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากการที่พีเอสแอลได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวดควบคู่กับการบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่างๆ กลับช่วยให้กองเรือของพีเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือของบริษัทฯ บ่อยครั้งจะเข้าสู่น่านน้ำของออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหภาพยุโรป ที่ซึ่งเจ้าหน้าที่ของรัฐมีความเข้มงวด ซึ่งหากเป็นผู้ประกอบการรายอื่นที่บริหารหรือ มีเรืออายุเช่นเดียวกับเรือของบริษัทฯ ก็อาจเลือกที่จะไม่นำเรืออายุมากเข้าสู่น่านน้ำของประเทศดังกล่าวเนื่องจากมีความเสี่ยงต่อการถูกกักเรือซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูงมาก ในการต้องซ่อมแซมเรือที่ไม่ได้เป็นไปตามระยะซ่อมทำตามปกติ

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

### 1. รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงชาติซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติและเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือนั้นการจดทะเบียนเรือจะมีการออกใบทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญ ที่เรือแต่ละลำต้องมีเพื่อให้เรือนั้นสามารถทำการเดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึงการเข้าเทียบท่าเรือต่างๆทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ ธงประจำเรือ และเจ้าของเรือ

### 2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization, IMO) เป็นองค์การหรือทบวงการชำนัญพิเศษขององค์การหนึ่งที่อยู่ภายใต้สหประชาชาติ (United Nations-UN) ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์การความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก ในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวปฏิบัติ เพื่อความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม อนุสัญญาหลายฉบับซึ่งออกโดย IMO เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการนำหน้กบรรทุก (the Load Line Convention) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (the SOLAS Convention; Safety of Life at Sea) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL; Prevention of Pollution from Ships) เหล่านี้ได้ช่วยสร้างมาตรฐานของกฎระเบียบ ข้อบังคับในการเดินเรือ และการออกใบรับรองต่างๆให้กับเรือ อนุสัญญาหลายฉบับของ IMO ยังคงถูกนำมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบ และข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเรื่องการลดมลภาวะทางอากาศซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2556 ทำให้เรือต่อใหม่หลังจากวันดังกล่าวจะต้องมีดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (EEDI) ในระหว่างการสร้าง โดย IMO ได้จำกัดค่า EEDI ไม่ให้มีปริมาณเกินกว่าที่กำหนด อีกทั้ง IMO ยังได้ออกคู่มือแนวทางการปรับปรุงค่า EEDI ในปีต่อไปด้วย ทั้งนี้ เรือทุกลำถูกกำหนดให้ต้องมีแผนการบริหารพลังงานบนเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (SMEEP) ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2556 เป็นต้นไป

### 3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลได้มีการกำหนดให้มีการจัดชั้นเรือ โดยเรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนหรือมีการจัดชั้นเรือ โดยหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับซึ่งเรียกกันว่าสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies) โดยสมาคมจัดชั้นเรือระหว่างประเทศ (The International of Classification Societies, IACS) ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อ ค.ศ. 1968 ซึ่งมีสมาคม จัดชั้นเรือต่างๆ เข้าร่วมเป็นสมาชิก โดยสมาคมจัดชั้นเรือจะตรวจสอบในเรื่องมาตรฐานในการก่อสร้างเรือ และการบำรุงรักษาตัวเรือ และยังได้รับมอบอำนาจจากรัฐเจ้าของธงให้ตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบของ IMO

### 4. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea Act)

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (The Carriage of Goods by Sea Act: (COGSA)) มีขึ้นในปี ค.ศ. 1924 ที่กรุงบรัสเซลส์ภายหลังจากที่มีการประชุมเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือหลายครั้ง ระหว่างกลุ่มประเทศยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือ และต่อมากฎหมายในลักษณะเดียวกันนี้ก็ได้มีขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาเช่นกัน โดยกฎหมายนี้ได้ครอบคลุมการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้งตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา โดยการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดเกิดขึ้นเมื่อปี 2535



## 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 “บริษัท” ในประมวลนี้) ซึ่งจะต้องมีใบรับรองแสดงถึงการปฏิบัติตามประมวลกฎหมายนี้ (Document of Compliance: DOC) และสำหรับเรือทุกลำ ซึ่งจะต้องมีใบรับรองการบริหารความปลอดภัย (Safety Management Certificate: SMC) เพื่อให้มั่นใจว่าไม่เพียงแต่เรือเท่านั้นที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองแต่ยังรวมถึงบริษัทผู้บริหารเรือเช่นกันที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองดังกล่าว

## 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 โดยเป็นประมวลกฎหมายที่ได้กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติตามเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือให้มีระบบการป้องกันตนเองจากการก่อการร้ายต่าง ๆ ให้ดีขึ้น

## 7. องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization (ILO))

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization (ILO)) ได้รับรองอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention (MLC 2006)) อนุสัญญา MLC 2006 จะมีผลบังคับใช้หลังจากได้รับสัตยาบันจาก 30 ประเทศ ซึ่งมีกองกำลังเรืออย่างน้อย ร้อยละ 33 ของกองกำลังเรือโลก ซึ่ง ณ สถานการณ์ปัจจุบัน อนุสัญญาดังกล่าวคาดว่าจะมีผลบังคับใช้ในปี 2556

ภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (MLC 2006) นี้ประกอบด้วย เอกสารหลัก 2 ส่วน คือ ใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (a maritime labour certificate) และ ใบประกาศการปฏิบัติตามแรงงานในกิจการทางทะเล (a declaration of maritime labour compliance) เอกสารเหล่านี้จะออกให้โดยรัฐเจ้าของธงที่เรือนั้นชักธงอยู่ เมื่อรัฐเจ้าของธง (หรือหน่วยงานอื่นซึ่งได้รับการยอมรับจากรัฐเจ้าของธง อนุญาตให้สามารถทำการตรวจสอบได้) ได้ตรวจสอบว่าการใช้แรงงานบนเรือได้ปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศนั้น ๆ รวมทั้งข้อบังคับของอนุสัญญาต่าง ๆ

อนุสัญญา MLC 2006 ได้กำหนดหัวข้อการทำงานบนเรือ ไว้ดังต่อไปนี้ :

- หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ
- หัวข้อที่ 2 สภาพการจ้างงาน
- หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งสันทนาการ อาหาร และ การจัดหาอาหาร
- หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม
- หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้

## 8. องค์การอนามัยระหว่างประเทศ (International Health Organization (IHO))

เรือจะต้องได้รับการรับรองเกี่ยวกับการยกเว้นหรือการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Exemption / Control Certificate) ในอดีตเรือจะต้องได้รับการตรวจเพื่อให้มีใบรับรองการกำจัดหนูหรือใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องกำจัดหนู (derat / exemption certificate) ซึ่งเป็นการป้องกันการแพร่กระจายของโรคระบาดในเบื้องต้นอันเกิดจากหนูที่อยู่บนเรือเป็นพาหะ ทั้งนี้ กฎข้อบังคับเพื่อการอนามัยระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005 (International Health Regulation (IHR) 2005) ได้บังคับใช้ใบรับรองควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Certificate) แทนที่การออกใบรับรองเกี่ยวกับการกำจัดหนูดังกล่าว ซึ่งกฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR) นี้เกี่ยวข้องกับการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรค ซึ่งมีทั้ง โรคติดต่อทั้งจากการติดเชื้อและการปนเปื้อน ทั้งนี้ มีความเป็นไปได้อย่างมากที่โรคติดต่อหรือการติดเชื้ออาจจะแพร่กระจายมาจากเรือ ดังนั้น กฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR) จึงกำหนดให้เรือเดินทะเลระหว่างประเทศจะต้องได้รับใบรับรอง ดังต่อไปนี้

ใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องถูกควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Exemption Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขได้ตรวจเรือและไม่พบหลักฐานของการติดเชื้อ หรือการปนเปื้อน แหล่งสะสมหรือท่อระบายของเสียติดเชื้อ หรือไม่พบเชื้อแบคทีเรีย สารเคมี และภัยอื่นๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพมนุษย์ หรือไม่พบสัญญาณของการไม่มีสุขาภิบาล ที่เพียงพอ หรือ

ใบรับรองว่าได้มีการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขพอใจกับการใช้มาตรการที่จำเป็นและมีประสิทธิภาพในการกำจัดและควบคุมการติดเชื้อ การปนเปื้อน และแหล่งสะสมหรือเพาะเชื้อที่เกิดขึ้นบนเรือ

## 9. อนุสัญญาว่าด้วยการควบคุมวิธีการป้องกันเพรียงที่เป็นอันตรายในยานพาหนะทางน้ำ (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems for ships (AFS))

อนุสัญญา IMO ฉบับใหม่ ได้กำหนดข้อห้ามในการใช้สีป้องกันการจับเกาะของเพรียงเรือที่มีสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและได้กำหนดมาตรการในการป้องกันการใช้สารอันตรายอื่นๆ ในระบบกันเพรียงที่อาจมีการนำมาใช้ในอนาคต เรือจะต้องได้รับใบรับรองเพื่อแสดงให้เห็นว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญา 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 ซึ่งไม่ได้มีการอ้างอิงถึงวิธีการปฏิบัติของประเทศอื่นๆ เป็นผลให้เกิดความแตกต่างและความหลากหลายของมาตรฐานและขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่างๆ ในอุตสาหกรรมการเดินเรืออย่างมาก ทั้งๆ ที่ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าว จึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร การเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว ในปี ค.ศ. 1995 ได้มีการปรับปรุงแก้ไขครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขอนุสัญญา STCW ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมทางการทูต ที่กรุงมะนิลา ในเดือนมิถุนายน 2553 ที่ผ่านมา เพื่อให้เกิดความมั่นใจมาตรฐานโลกได้ถูกนำมาใช้ฝึกอบรมและรับรองคนประจำเรือว่าควบคุมเรือ ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่กำลังมาถึงในเวลาอันใกล้ การแก้ไขเพิ่มเติมซึ่งเป็นที่รู้จักกันว่า “The Manila amendments to the STCW Convention and Code” ซึ่งกำหนดให้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2555 อยู่ในขั้นตอนการรับรองซึ่งมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงหลังจากได้รับรองครั้งแรกในปี ค.ศ. 1978 และที่แก้ไขเพิ่มเติมในปี ค.ศ. 1995 และเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในบรรดาการแก้ไขที่นำมาใช้ก็จะมีหัวข้อของการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในบทของอนุสัญญาแต่ละภาคส่วนของอนุสัญญาที่ว่าด้วยเช่นกัน

## 11. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำก่วเรือและตะกอน ปี ค.ศ. 2004 (International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments 2004)

เนื่องจากเรือต้องใช้น้ำก่วเรือ (Ballast Water) ปริมาณมาก ในการสร้างสมดุลเรือภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ แต่น้ำก่วเรือนี้จะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่างๆ ปนอยู่ ดังนั้น เมื่อน้ำก่วเรือจากสถานที่หนึ่งถูกปล่อยออกไปอีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือ ทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2-3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ ทั่วโลกได้กำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่า อัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ใน



ขณะที่พื้นที่ใหม่ๆซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิด ก่อนที่จะเข้าท่าเรือต่างๆ นอกจากนี้ยังมีกฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่มีอยู่ในถังต่างๆบนเรือ ด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือทุกลำ กฎข้อบังคับใหม่นี้จะมีผลบังคับใช้ในปี 2556 ดังนั้น เรือที่มีการวางกระดูกงูเรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2555 จะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับนี้เมื่อมีผลบังคับใช้ ส่วนเรือที่มีการวางกระดูกงูเรือก่อนวันที่ 1 มกราคม 2555 จะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับนี้ภายในปี 2560

## **12. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน (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 อยู่ภายใต้กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่นๆอีกมาก เช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA)) คำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ ซึ่งกฎระเบียบเหล่านี้จะถูกปรับปรุงเพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง

ระบบการกำจัดและปลดปล่อยของเสียของสหรัฐอเมริกา US National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES) คือ ระบบที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบในส่วนพระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา เพื่อที่จะลดปริมาณมลพิษที่จะเกิดขึ้นในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา (ในระยะ 3 ไมล์ทะเล) สำหรับเรือที่มีความยาวมากกว่า 79 ฟุต กฎข้อบังคับได้ออกเป็นเอกสารที่เรียกว่า “Vessel General Permit (VGP)” ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้เป็นส่วนที่เพิ่มเติมในกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อม เช่น MARPOL สำหรับ กฎข้อบังคับของ VGP ได้มีข้อกำหนดสำหรับเรือทุกลำ เกี่ยวกับเทคโนโลยี และ ขอบเขตของการถ่ายเทของเสียทั้งหมด 26 ชนิด รวมทั้งแต่เหตุการณ์ฉุกเฉินที่อาจจะเกิดขึ้นและการปฏิบัติงานตามปกติ นอกจากการถ่ายของเสีย และกฎข้อบังคับพิเศษเหล่านี้แล้ว ยังได้มีการขยายกฎข้อบังคับให้ครอบคลุมถึงระบบการตรวจสอบ ติดตาม การรายงานและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่ง VGP ต้องตรวจสอบรายละเอียดของระบบการปกป้อง สิ่งแวดล้อม การฝึกอบรมลูกเรือและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้มีผลบังคับตั้งแต่ต้นปี ค.ศ. 2009 เป็นต้นมา

ส่วนของสหภาพยุโรปเองก็ได้มีข้อกำหนดในเรื่องของการเผาน้ำมันเชื้อเพลิงภายในอาณาเขตของสหภาพยุโรป ซึ่งยังต้องมีการพัฒนาและติดตามอีกต่อไป

## **14. การจัดการให้มีการตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า**

เรือที่เข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรื่อนั้นจดทะเบียนไว้ เรือลำดังกล่าวจะต้องได้รับการตรวจสอบตามบันทึกความเข้าใจของรัฐเมืองท่าในหลายภูมิภาค หรือภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐท้องถิ่น การตรวจสอบต่างๆเหล่านี้ มี เป้าหมายที่จะแยกแยะเรือที่ไม่ได้มาตรฐาน และข้อบกพร่องที่สำคัญที่ผู้ตรวจสอบพบอาจส่งผลให้ถูกกักเรือ จนกว่าข้อบกพร่องนั้น จะได้รับการแก้ไขจนถึงระดับที่พอใจ นอกจากนั้นหน่วยงานของการตรวจเมืองท่ายังเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียนจากคนประจำเรือเช่นกัน ซึ่งเปรียบเสมือนผู้เป่าแตรเมื่อพบการกระทำอันเป็นการผิดกฎหมายของทางเรือ

# กองกำลังเรือ

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554)

ลำที่	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวาง บรรทุก (เดกทอนตัน)	**มูลค่าสุทธิ ตามบัญชี (ล้านบาท เหรียญ สหรัฐฯ)	***มูลค่าที่ เอาประกันภัย (ล้านบาท เหรียญ สหรัฐฯ)
1	ฟูจิซาน มารุ *	บาฮามาส	2519	16,922	1.36	7.00
2	อภิสร นารี	ไทย	2539	18,596	6.36	7.00
3	บุษรา นารี	ไทย	2540	18,573	6.71	7.50
4	สุชาดา นารี	ไทย	2537	23,732	5.51	8.50
5	ปริณดา นารี	ไทย	2538	23,720	6.28	9.00
6	บุณทริกา นารี	ไทย	2533	27,881	3.90	7.00
7	ธาริณี นารี	ไทย	2537	23,724	5.74	8.50
8	ชลลดา นารี	ไทย	2540	18,485	7.18	7.50
9	ดุสิตา นารี	ไทย	2540	18,486	7.28	7.50
10	เอมวิกา นารี	ไทย	2540	18,462	7.75	8.00
11	พลอยไพลิน นารี	ไทย	2538	26,472	6.98	9.50
12	พนธิดา นารี	ไทย	2538	28,484	7.30	10.00
13	รัตนะ นารี	ไทย	2545	28,442	13.18	16.50
14	ชลอธร นารี	ไทย	2539	27,079	10.40	10.50
15	ศรัณยา นารี	ไทย	2534	28,583	6.82	7.50
16	สุจิตรา นารี	ไทย	2538	28,290	8.89	10.00
17	วิจิตรา นารี	ไทย	2540	28,646	10.08	12.00
18	อรวิ นารี	ไทย	2540	28,415	15.40	15.50
19	มาธวี นารี	ไทย	2539	28,364	15.68	15.75
20	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	20.11	20.25
21	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	21.30	21.50
22	อนัญญา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	29.93	30.00
23	จามจุรี นารี	ไทย	2548	33,733	19.44	20.00
แสนดีไซด์-23 ลำ				590,515	243.58	276.50
24	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	26.55	26.50
25	กิระณา นารี	ไทย	2554	56,823	26.56	26.50
ซูปรามแมกซ์-2 ลำ				113,743	53.11	53.00
25 ลำ		รวม		704,258	296.69	329.50

## หมายเหตุ

\* กลุ่มบริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง ถือหุ้นร้อยละ 64

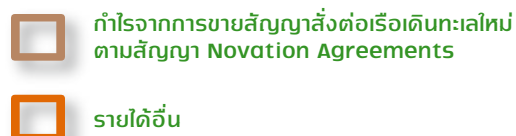
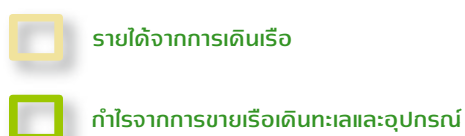
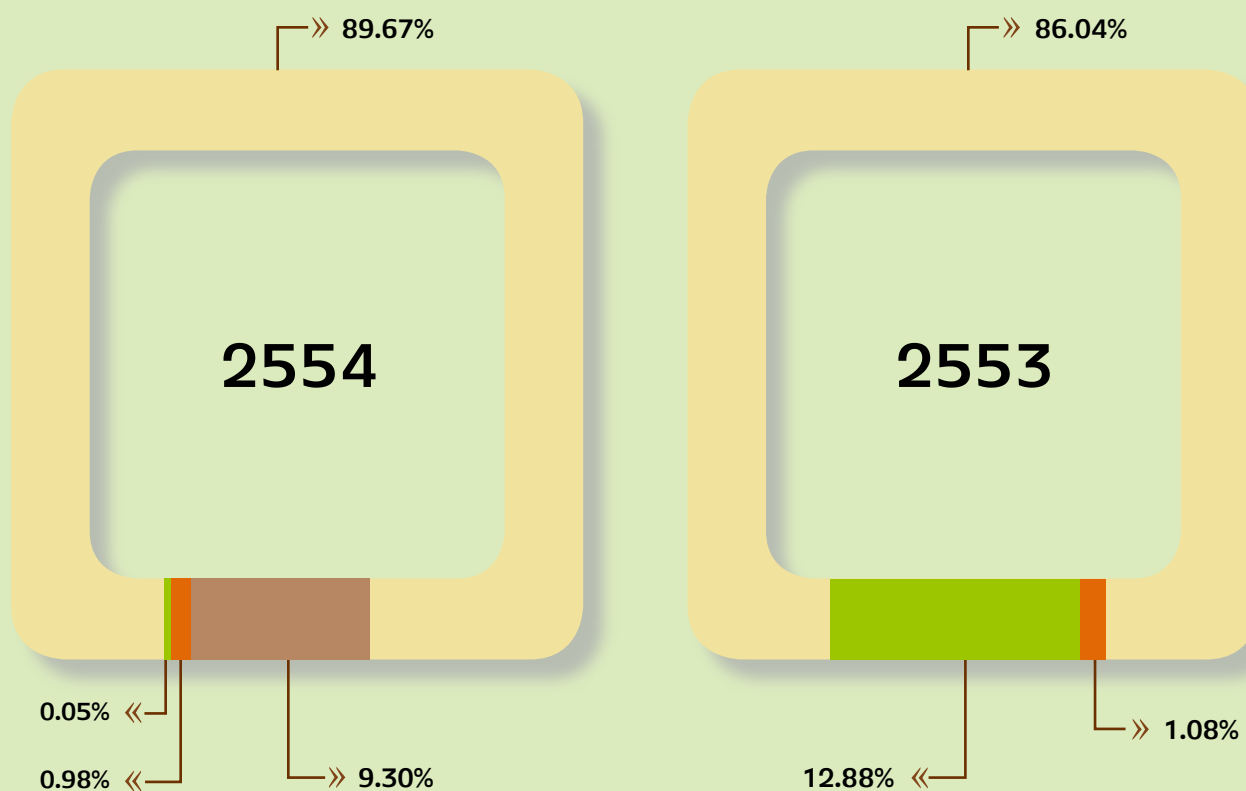
\*\* มูลค่าสุทธิตามบัญชี หมายถึง มูลค่าสุทธิตามบัญชีจากงบการเงินในรูปดอลลาร์สหรัฐ (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554

\*\*\* มูลค่าที่เอาประกันภัย หมายถึง มูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

# โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2554		2553 ปรับปรุงใหม่	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินเรือ	3,078.92	89.67	2,928.29	86.04
กำไรจากการขายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์	1.83	0.05	438.38	12.88
กำไรจากการขายสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่ ตามสัญญา Novation Agreements	319.17	9.30	-	-
รายได้อื่น	33.59	0.98	36.69	1.08
<b>รวมรายได้</b>	<b>3,433.51</b>	<b>100.00</b>	<b>3,403.36</b>	<b>100.00</b>



## คณะกรรมการบริษัท



1	2	3
4	5	6

» 1 นายธีระ วิภูชนิน

ประธานคณะกรรมการบริษัท  
กรรมการอิสระ

» 2 นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ  
กรรมการสรรหา  
กรรมการอิสระ

» 3 นายดาลิด มอยมุดดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ  
กรรมการบริหาร

» 4 นายมูนิร มอยมุดดิน ฮาซิม

กรรมการ  
กรรมการบริหาร

» 5 นายคูซรู ดาลี วาเดีย

กรรมการ  
กรรมการบริหาร

» 6 นายไอบาล มินสุขานี

กรรมการ



7

8

9

10

11

12

» 7 นางสาวนิตिता ชำ

กรรมการ

» 8 นายกิริต ชำ

กรรมการ

กรรมการพิจารณาคำตอบแทน

» 9 นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ประธานคณะกรรมการสรรหา

กรรมการอิสระ

» 10 รองศาสตราจารย์ ดร. กวิตา ปานะนันท์ » 11 นายกำธร ดีลาอ่อน

กรรมการตรวจสอบ

กรรมการพิจารณาคำตอบแทน

กรรมการอิสระ

ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

กรรมการตรวจสอบ

กรรมการสรรหา

กรรมการอิสระ

» 12 นายอิทธิชัย ชำ

กรรมการ

## รายงานจากคณะกรรมการ



นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม  
กรรมการผู้จัดการ

### เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปี 23 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

ในรายงานประจำปีฉบับที่แล้วบริษัทฯ ได้กล่าวถึงความไม่ชัดเจนแน่นอนของ ตัวเลข **อุปทานของจำนวนเรือ** ที่คาดว่าจะออกสู่ตลาดในปี 2554 สืบเนื่องจาก อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และตัวเลขจำนวนเรือปลดระวางที่ยังมีความไม่แน่นอน ทั้งนี้ อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ หมายถึง ตัวเลข ผลต่างระหว่างขนาดระวางเดทเวทตันของเรือที่สั่งต่อใหม่ ณ ต้นปี กับขนาดระวาง เดทเวทตันของเรือใหม่ที่ต่อแล้วเสร็จและส่งมอบแล้ว ณ สิ้นปีของปีเดียวกัน ในปี 2554 การปลดระวางเรือสินค้าแห่งเทกองมีตัวเลขที่ดีเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 33.3 ล้านเดทเวทตัน ในทางตรงกันข้าม อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่มี ตัวเลขที่ต่ำเพียงร้อยละ 28 ซึ่งยังห่างจากที่บริษัทฯ ได้คาดการณ์ไว้ที่ร้อยละ 50 ส่งผลให้ตัวเลขของจำนวนเรือที่ออกสู่ตลาดในปี 2554 มีเพิ่มขึ้นอย่างมากอีก 68 ล้านเดทเวทตัน และทำให้ ณ สิ้นปี 2554 มีกองเรือทั้งหมดจำนวนเป็น 622.27 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 12.25 ของการเพิ่มขึ้นสุทธิของกองเรือขนส่ง สินค้าแห่งเทกองในตลาดโลกเมื่อเทียบกับที่บริษัทฯ ได้คาดการณ์ไว้ที่ร้อยละ 12.5 ซึ่งอยู่บนสมมติฐานว่าไม่มีการปลดระวางเรือเลย (ในความเป็นจริง มีการปลดระวาง เรืออยู่ที่ 33.3 เดทเวทตัน) ด้วยตัวเลขที่ผันผวนของอัตราความล่าช้าในการส่ง มอบเรือใหม่และการปลดระวางเรือ ทำให้ตัวเลขการเพิ่มขึ้นสุทธิของกองเรือใน อนาคตจะยังคงไม่แน่นอนและไม่มีใครสามารถคาดการณ์ได้อย่างถูกต้อง บริษัทฯ มีความเห็นว่าตัวเลขทั้งสองนี้ยังคงไม่สามารถคาดการณ์ได้และจะผันแปรกับ ความแข็งแกร่งของดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) บริษัทฯ คาดว่าการเพิ่มขึ้นสุทธิของ ขนาดระวางของกองเรือสินค้าแห่งเทกองในปี 2555 อาจเท่ากับตัวเลขของปี 2554 ที่ร้อยละ 10 โดยอยู่บนสมมติฐานว่าอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรืออยู่ที่ร้อยละ 30 และการปลดระวางเรือเก่าอยู่ที่ 35 ล้านเดทเวทตัน ส่งผลให้กองเรือสินค้าแห่ง เทกองของโลกจะเพิ่มขึ้นอีก 63 ล้านเดทเวทตัน เป็นจำนวนทั้งหมด 686 ล้าน เดทเวทตัน ณ สิ้นปี 2555 อย่างไรก็ตาม ยังมีบางปัจจัยที่อาจทำให้การคาดการณ์ นี้คาดเคลื่อนได้ซึ่งจะได้อธิบายต่อไป

**สถานะทางการเงิน**ของตู้ต่อเรือต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตู้ต่อเรือที่เพิ่งก่อตั้งไม่นานได้กลายเป็นสิ่งที่ยากลำบาก โดยตู้ใหม่ๆ หลายแห่งต้องปิดตัวลง ส่วนตู้อื่นๆ ที่ยังคงพอดำเนินกิจการอยู่ได้ก็ต้องลดขนาดในการต่อเรือใหม่ของตนเอง ด้วยการเสริมความแข็งแกร่ง กล่าวคือ ตู้ต่อเรือบางแห่งได้กลับมารับงานในการผลิตชิ้นส่วนตัวเรือและการซ่อมแซมตัวเรือ ในขณะที่ตู้ต่อเรือบางแห่งได้เปลี่ยนเป็นตู้ต่อเรือที่ให้บริการปลดระวางเรือซึ่ง “เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ทั้งนี้ ส่วนงานบริการธุรกิจเดินเรือของธนาคารเฮสบีซี (HSBC Shipping Services) ได้แสดงความเห็นล่าสุด โดยได้กล่าวอย่างย่อๆ แสดงให้เห็นถึงภาพของอุตสาหกรรมการต่อเรือกับปัญหาการให้สินเชื่อ ดังต่อไปนี้

“ตัวอย่างเช่น ตู้ต่อเรือที่จีนกำลังถูกกดดันให้ชำระราคาเรือบรรทุกสินค้าแบบเทกองจำนวน 2 ลำขนาดระวางบรรทุก 115,000 เดทเวทตันซึ่งพร้อมจะส่งมอบ ในเดือนกันยายน 2555 และเดือนพฤษภาคม 2556 โดยผู้ซื้อได้เรียกร้องว่าพวกเขาไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนสำหรับชำระค่าเรือได้และจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องบอกเลิกสัญญา ซึ่งแน่นอนว่าจะต้องถูกริบเงินที่ได้ชำระไปแล้ว เรื่องนี้จะต้องเป็นปัญหาบานปลายอย่างแน่นอน ทางเราได้ทราบมาว่าเรือขนส่งน้ำมันขนาดใหญ่ (VLCC) จำนวน 6 ลำซึ่งพร้อมส่งมอบที่ตู้ต่อเรือหลักในเกาหลี กำลังถูกกดดันหรือมีข้อโต้แย้งกับผู้ซื้ออยู่ในขณะนี้ เรือเหล่านั้นมีมูลค่าการซื้อขายประมาณ 140 ล้านดอลลาร์ต่อลำ แต่มูลค่า ณ ปัจจุบันเหลือเพียง 90 ล้านดอลลาร์ต่อลำเท่านั้น สัญญาสั่งต่อเรือหลายฉบับที่ได้มีการลงนามกันก่อน Lehman ล้มละลาย คือ เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2551 กำลังถูกส่งมอบในขณะที่เรือจะส่งมอบกันเร็วๆ นี้ เรือดังกล่าวมีราคาสูงและผู้ซื้อส่วนมากได้ชำระเงินล่าช้ามากโดยหวังว่าจะมีธนาคารเข้ามาชำระเงินงวดสุดท้ายให้ ภายใต้เงื่อนไขการชำระเงินแบบเดิม คือ แบ่งชำระเป็น 4 งวดๆ ละร้อยละ 10 และงวดสุดท้ายร้อยละ 60 ซึ่งผู้ซื้อต้องชำระเงินส่วนแรกร้อยละ 40 เองก่อน ที่เหลืออีกร้อยละ 60 จะชำระโดยเงินกู้จากธนาคาร การคาดหวังว่าสินเชื่อจากธนาคารจะมีอยู่ในเวลาที่ใกล้เคียงกับเวลาที่ส่งมอบเรือนั้น (สำหรับการสั่งต่อเรือเมื่อ 3-5 ปีก่อน) พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่าการผิดพลาดในหลายๆ ครั้งที่ผ่านมา ในสถานการณ์ที่ส่วนหลักของเรือได้ถูกสร้างแล้ว เรือจะถูกสร้างให้แล้วเสร็จและจะปรากฏในท้องตลาด เรือหลายลำแม้จะยังไม่ได้เริ่มสร้างหรือสร้างไปบ้างแล้วก็อาจจะถูกบอกเลิกได้ ผู้ที่ไม่มีเงินทุนและคาดการณ์ผิดจะได้รับการลงโทษ ในขณะที่ผู้ที่มีเงินทุนและรอบคอบจะได้รับรางวัล”



**นายดุษฎ์ คาลี วาเดีย**  
กรรมการบริหาร



ในด้านอุปสงค์ของเรือ บริษัทฯ มองเห็นถึงปัญหาอุปสรรคที่อยู่ข้างหน้า กล่าวคือ ในปี 2554 ประเทศจีนซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ต้องพบกับอุปสรรคด้านต่างๆ เช่น ปัญหาเงินเฟ้อ และปัญหาภาวะฟองสบู่ในภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ภายในประเทศ โดยจีนได้พยายามที่จะจัดการกับปัญหาทั้งสองนี้ด้วยการประกาศให้สถาบันการเงินของตนเพิ่มอัตราดอกเบี้ยเงินสำรองที่ระดับสูงถึงร้อยละ 22 และในขณะเดียวกัน ได้ประกาศเพิ่มอัตราดอกเบี้ยอีกหลายครั้งในช่วงปี 2554 มาตรการเหล่านี้ได้ส่งผลให้ตัวเลขจีดีพีของจีนได้ลดลงจากร้อยละ 9.7 เป็นร้อยละ 9.5 และเป็นร้อยละ 9.2 ก่อนจะสิ้นสุดที่ ร้อยละ 8.9 เมื่อสิ้นปี ในขณะเดียวกัน อัตราเงินเฟ้อที่ได้เพิ่มขึ้นสูงสุดที่ระดับร้อยละ 6.5 ก่อนจะลดลงมาสู่ระดับที่สามารถบริหารจัดการได้ ราคาอสังหาริมทรัพย์ได้ปรับตัวลดลงเช่นกัน และรัฐบาลจีนก็ได้เริ่มผ่อนปรนมาตรการเพื่อบรรเทาการชะลอตัวของเศรษฐกิจของตน โดยได้ตัดลดอัตราดอกเบี้ยเงินสำรองของสถาบันการเงินของตนลงร้อยละ 0.50 บริษัทฯ คาดว่านี่จะเป็นเพียงมาตรการแรกของอีกหลายๆ มาตรการที่จะออกมากระตุ้นเศรษฐกิจและหลีกเลี่ยงการชะลอตัวของเศรษฐกิจในปี 2555 อย่างไรก็ตาม มีข้อควรระวังจากการที่จีนยังคงปฏิเสธที่จะผ่อนปรนมาตรการต่างๆ ในภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ตัวอย่างเช่น มาตรการกู้ยืมเงินที่เข้มงวด ข้อจำกัดในการได้กรรมสิทธิ์ในบ้านมากกว่า 1 หลัง และการควบคุมความต้องการที่ดินของบริษัทพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ต่างๆ เป็นต้น สิ่งเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อภาคธุรกิจก่อสร้างจะต้องชะลอตัวลงในปี 2555 ซึ่งเป็นภาคธุรกิจที่มีความต้องการใช้เหล็กคิดเป็นเกือบร้อยละ 50 ของการบริโภคเหล็กทั้งหมดในจีน อย่างไรก็ตาม แม้จะมีการคาดการณ์ว่าการเติบโตในภาคธุรกิจนี้จะลดลง แต่คาดว่าในปี 2555 ตัวเลขการใช้เหล็กและการนำเข้าแร่เหล็กจะยังคงสูงขึ้นทำลายสถิติ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความพยายามของจีนในการลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและที่พิกอศัยภายในประเทศ ตามรายงานข่าวของสำนักข่าวรอยเตอร์ มีการคาดการณ์ว่าตัวเลขการผลิตเหล็กดิบของจีนจะเพิ่มขึ้นเป็น 728 ล้านตัน และตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กจะสูงถึง 720 ล้านตันในปี 2555 แต่เป็นที่น่าเสียดายที่มาตรการใดๆ ก็ตามที่จีนจะนำมาใช้ในการกระตุ้นเศรษฐกิจในปี 2555 นั้นคงจะเทียบไม่ได้เลยกับการใช้เงินอัดฉีดในอุตสาหกรรมเหล็กเมื่อปี 2551-2552 ที่มีมูลค่าถึง 586 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเป็นสิ่งเดียวที่ช่วยโอบอุ้มตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองให้อยู่รอดได้ในช่วงปี 2552 และ 2553

บริษัทฯ เข้าใจว่าได้เกิดปัญหาเศรษฐกิจต่างๆ มากมายในสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นตลาดใหญ่ที่สุดของโลก รวมทั้งสหภาพยุโรปและสหราชอาณาจักรที่กำลังดิ้นรนต่อสู้กับวิกฤต “เบย์ ออฟ พิกส์” (Bay of Pigs) ซึ่งเป็นวิกฤตทางเศรษฐกิจที่เหมือนอาวูร์นิวเคลียร์ที่ทำลายล้างความมั่งคั่งและมั่นคงทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของประเทศเหล่านั้น ปัญหาหนี้สินในระดับประเทศและระดับครัวเรือนที่ยังคงเป็นปัญหายูนิในสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร และสหภาพยุโรป ได้ชี้ให้เห็นว่าการใช้จ่ายของภาครัฐและของผู้บริโภคจะยังคงซบเซาไปอีกระยะหนึ่ง ดังนั้น อุปสงค์ในเรือขนส่งสินค้าในอนาคตอาจจะเหี่ยวแห้งกว่าที่คาดการณ์ไว้

ผลพลอยได้ที่จะตามมาจากอุปสงค์ที่ลดลงดังกล่าวนี้ อาจทำให้เกิดการปลดระวางเรือเก่าเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากอย่างรวดเร็วโดยร้อยละ 20 ของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันซึ่งมีอายุมากกว่า 20 ปี (คิดตามขนาดเดทเวทตันของเรือ) จะถูกปลดระวางภายในไม่กี่ปีข้างหน้า จากการอ้างอิงข้อมูลในช่วงปี 2529 ซึ่งเป็นช่วงที่ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) อยู่ต่ำกว่า 1,000 จุด เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองบางลำที่มีอายุเพียง 10-14 ปีได้ถูกปลดระวาง โดยเรือที่ถูกปลดระวางส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 15-19 ปี และถ้านำเกณฑ์อายุในปี 2529 ที่กล่าวมาแล้วนั้น มาใช้กับการปลดระวางของกองเรือโลกในปี 2555 แล้ว จะเห็นได้ว่ามีเรืออย่างน้อยร้อยละ 30 ของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองทั้งหมดของโลก (คิดตามขนาดเดทเวทตันของเรือ) ที่อาจถูกปลดระวางภายในไม่กี่ปีข้างหน้า

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจนของบริษัท ฟรีซีส์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน) บริษัทฯ จึงนำเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทในปีที่ผ่านมา มา ดังต่อไปนี้

ปี	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	1,137	2,617	4,510	3,371	3,180	7,065	6,390	2,617	2,758	1,549
กำไรสุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(0.5)	24.8	110.1	154.2	92.6	125.1	148.1	88.1	35.5	23.6
จำนวนเรือโดยเฉลี่ย	29.22	28.39	44.63	52.89	54	44.97	44.12	32.79	21.39	21.91
กำไรสุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(0.02)	0.87	2.47	2.92	1.72	2.78	3.36	2.69	1.66	1.08

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2554 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือที่เป็นอยู่ทั้งปี รวมถึงกองเรือของบริษัทฯ ที่มีขนาดเล็กลงหลังจากที่บริษัทฯ ได้ขายเรือที่มีอายุมากออกไป ปี 2553 และปี 2554 จะถูกจดจำไว้ว่าเป็นปีแห่ง “การเสริมสร้างความแข็งแกร่ง” เมื่อบริษัทฯ ได้ปรับลดตัวเลขในงบดุลโดยลดขนาดกองเรือของบริษัทฯ และเตรียมความพร้อมสำหรับการเติบโตอย่างแข็งแกร่งต่อไปในอนาคต

## รางวัลและเกียรติยศ

ปี 2554 นิตยสาร IR Magazine ได้ยกย่องบริษัทฯ ให้เป็น “นักลงทุนสัมพันธ์ของบริษัทในประเทศไทยที่ดีที่สุดในตลาดสิงคโปร์” นิตยสาร IR Magazine ได้จัดอันดับบริษัทต่างๆ ที่มีการทำงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์ที่ดีที่สุดในเอเชียเป็นเวลามากกว่าสิบปีแล้ว รางวัลและการจัดลำดับทั้งหมดในปี 2554 นั้น ได้พิจารณาจากผลการสำรวจนักลงทุนและนักวิเคราะห์มากกว่า 300 คนทั่วภูมิภาค โดยมี IR Insight ซึ่งเป็นบริษัทวิจัยของทางนิตยสารเป็นผู้ออกแบบงานสำรวจนี้ และควบคุมโดยบริษัท Maxy Moudo Research ซึ่งบริษัทวิจัยอิสระ

**นิตยสาร Marine Money** ฉบับเดือนมิถุนายน/กรกฎาคม 2554 ซึ่งเป็นฉบับที่มีการจัดอันดับบริษัทต่างๆ ได้จัดอันดับให้บริษัทฯ เป็นบริษัทเดินเรือที่ดีที่สุดเป็นอันดับที่ 45 ของโลก จากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2553 เกณฑ์การตัดสินสำหรับนิตยสาร Marine Money ในการจัดอันดับนั้นประกอบไปด้วย 6 หลักเกณฑ์ กล่าวคือ ผลตอบแทนรวมต่อผู้ถือหุ้น (Total return to shareholders), อัตราการก่อรายได้ของสินทรัพย์รวม (Asset turnover), อัตรากำไรขั้นต้น (Profit margin), ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity), ผลตอบแทนของสินทรัพย์รวม (Return on Assets) และราคาตลาดต่อมูลค่าทางบัญชี (Price to book value) ด้วยแผนการปรับลดอายุกองเรือของบริษัทฯ บริษัทฯหวังเป็นอย่างยิ่งที่จะกลับไปอยู่หนึ่งใน 10 ลำดับแรกในปีต่อไป อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ถูกจัดให้อยู่ในอันดับ 10 ของบริษัทที่มีความแข็งแกร่งทางการเงิน สิ่งนี้เป็นการบ่งบอกว่า บริษัทฯ ยังคงมีสถานะทางการเงินที่แข็งแกร่งและมีเสถียรภาพที่ดีที่จะดำเนินแผนการปรับลดอายุกองเรือให้สำเร็จโดยไม่มีความเสี่ยงหรือสถานะทางการเงินที่ตึงเครียด

## จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานสำหรับปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 3,433.51 ล้านบาท (ปี 2553: 3,403.36 ล้านบาท) และกำไรสุทธิเป็นเงิน 718.52 ล้านบาท (ปี 2553: 1,133.73 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นได้เพิ่มขึ้นเป็น 15,356.50 ล้านบาท (ปี 2553: 14,611.97 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นในระหว่างปี อยู่ที่ 22,893.25 ล้านบาท (ปี 2553: 19,961.89 ล้านบาท) เนื่องจากมีการจ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับการสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 1,693.05 ล้านบาท และจากกำไรสุทธิที่ได้รับและคงเหลือในระหว่างปีนี้

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 727.61 ล้านบาท ก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 5.45 ล้านบาท (ปี 2553: ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 6.52 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 3.64 ล้านบาท (ปี 2553: จำนวน 82.61 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำคิดเป็น 11,265 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 12,304 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ ของปี 2553 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ต่ำกว่าปีที่แล้ว สาเหตุหลักเนื่องมาจากการลดลงของรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำของปี 2554 เมื่อเทียบกับปี 2553 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงร้อยละ 4 เนื่องจากการลดลงของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำในระหว่างปี ระยะเวลายืดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีเฉลี่ยประมาณ 7.61 วัน ต่อลำเรือ ซึ่งถือว่าดีมากเมื่อคำนึงถึงอายุเฉลี่ยของกองเรือที่มีอายุประมาณ 14 ปี ในปี 2554 จากผลกำไรที่ดีและกระแสเงินสดที่แข็งแกร่ง ทำให้บริษัทฯ มีสภาพคล่องสูงในระหว่างปี 2554 และสามารถจ่ายเงินปันผลจำนวน 644.41 ล้านบาทไปในปี 2554

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นสำหรับ 18 ปี นับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ ที่ 16 กันยายน 2554 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 18.50 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่เปิด IPO ครั้งแรกจนครบ 18 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 14.21 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก!! โดยการคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

## กองเรือของบริษัท

ณ สิ้นปี 2554 บริษัทฯ มีกองเรือทั้งหมด 25 ลำ ขนาดระวางบรรทุกรวม 704,258 เดทเวตัน หรือเฉลี่ย 28,170 เดทเวตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 14.2 ปี บริษัทฯ ขอรายงานถึงแผนการปรับลดอายุกองเรือในส่วนของการต่อเรือใหม่ที่ต่อเรือ ABG ที่ประเทศอินเดีย ดังต่อไปนี้

**อู่ต่อเรือ ABC:** ตามที่บริษัทฯ ได้อธิบายในรายงานประจำปีฉบับที่แล้วว่า อู่ต่อเรือ ABC กำลังประสบกับปัญหาในการส่งมอบเรือให้ตรงตามกำหนดเวลา ซึ่งบริษัทฯ คาดว่าน่าจะเกิดจากการขาดแคลนแรงงานฝีมือจนทำให้ขีดความสามารถในการต่อเรือถูกจำกัด ทางอู่ได้พยายามแก้ปัญหาอยู่ในขณะนี้ ซึ่งบริษัทฯ จะยังคงเฝ้าติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือขนาด 34,000 เดทเวตันลำแรก ในช่วงกลางเดือนมิถุนายน 2554 และคาดว่าจะได้รับมอบเรือขนาดเดียวกันอีกสองลำในปี 2555 หากทางอู่ต่อเรือ ABC ยังคงรักษาขีดความสามารถในการต่อเรือในระดับนี้ได้ บริษัทฯ อาจจะขอคืนได้รับมอบเรือ 3 ลำต่อปีจากทางอู่ ภายใต้สถานการณ์ต่างๆ เหล่านี้ บริษัทฯ ยังคงมีสิทธิเลือกที่จะยกเลิกการต่อเรือลำใดที่ล่าช้ากว่ากำหนดวันส่งมอบตามสัญญา หรือสามารถขายต่อสัญญาต่อเรือที่ล่าช้านี้ให้กับบริษัทอื่น หรือสามารถเจรจาทำข้อตกลงและราคาต่อเรือใหม่ จนถึงขณะนี้ บริษัทฯ ได้ขายต่อสัญญาต่อเรือจำนวน 5 ลำ (ขนาด 34,000 เดทเวตัน จำนวน 3 ลำ และ ขนาด 54,000 เดทเวตัน จำนวน 2 ลำ) ไปให้กับบริษัทอื่นซึ่งไม่มีความผูกพันเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ โดยมีกำไรจากการขายเป็นเงินมากกว่า 3 ล้านเหรียญสหรัฐต่อลำเรือ

บริษัทฯ ได้เริ่ม**แผนการลดอายุกองเรือ**ของบริษัทฯ ด้วยการซื้อเรือจเรช นารี (ขนาด 29,870 เดทเวตัน สร้างที่ประเทศญี่ปุ่น เมื่อปี 2548) ในไตรมาส 4 ปี 2552 เรือลินี นารี (ขนาด 31,699 เดทเวตัน สร้างที่ประเทศญี่ปุ่น เมื่อปี 2548) ในไตรมาส 1 ปี 2553 เรือกาญจนา นารี (ขนาด 56,920 เดทเวตัน สร้างที่ประเทศจีน เมื่อปี 2554) และเรือกิริธนา นารี (ขนาด 56,823 เดทเวตัน สร้างที่ประเทศจีน เมื่อปี 2554) ในไตรมาส 4 ปี 2554 และเรือจามจรี นารี (ขนาด 33,733 เดทเวตัน สร้างที่ประเทศญี่ปุ่น เมื่อปี 2548) ในไตรมาส 4 ปี 2554 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือฝาแฝดของเรือจามจรี นารี ในไตรมาส 1 ปี 2555 นอกจากนี้ ในช่วงปี 2555 บริษัทฯ ยังมีกำหนดรับมอบเรือซูปราแมกซ์ต่อใหม่ขนาด 57,000 เดทเวตันต่อลำ จำนวน 4 ลำ จากอู่ต่อเรือในประเทศจีน ที่บริษัทฯ ได้ซื้อสัญญาต่อมา และเพื่อให้แผนการปรับกองเรือโดยการเพิ่มขนาดกองเรือเป็น 60-70 ลำ เสร็จสมบูรณ์นั้น บริษัทฯ มีโครงการที่จะซื้อเรือเพิ่มจากตลาดเรือมือสอง หรือเรือใหม่ที่ขายทอดในตลาดเรือต่อใหม่ในช่วง 12-24 เดือนข้างหน้า ซึ่งโครงการนี้จะเหมือนภาพต่อขั้นสุดท้ายที่จะเป็นประโยชน์ที่ดีต่อบริษัทฯ ในปีต่อไป สำหรับองค์กรอื่นๆ ส่วนใหญ่แล้ว โครงการขยายการลงทุนขนาดใหญ่เช่นนี้ ย่อมเป็นสิ่งที่ท้าทายอย่างมาก แต่สำหรับบริษัทฯ แล้ว ไม่ได้เป็นเช่นนั้น ตั้งแต่เดือนกันยายน 2546 ถึงเดือนกันยายน 2547 บริษัทฯ ได้เพิ่มขนาดกองเรือจาก 28 ลำไปเป็น 52 ลำ ด้วยการซื้อเรือ 24 ลำ จากตลาดเรือมือสองในช่วงเวลาเพียงแค่ 12 เดือนเท่านั้น ซึ่งเป็นช่วงเวลาตลาดค่าระวางเพิ่งเริ่มเป็นขาขึ้นของภาวะกระทิงที่แท้จริง ทำให้บริษัทฯ สามารถจัดการทำตามแผนการปรับกองเรือได้ในช่วงตลาดขาขึ้นได้ และในเวลานี้ก็เช่นเดียวกัน บริษัทฯ หวังอีกครั้งว่าจะสามารถซื้อเรืออีก 15-25 ลำ ในขณะที่ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) อยู่ที่ประมาณ 1,000-1,500 จุด โดยคาดว่าสภาพตลาดในช่วงนี้จนถึงสิ้นปี 2555 น่าจะเป็นตลาดที่เอื้ออำนวยให้บริษัทฯ สามารถทำตามแผนการปรับกองเรือได้ง่ายกว่าช่วงตลาดขาขึ้น トラバドที่ยังมีการขายเรือในตลาดอยู่ คงจะไม่มีอุปสรรคใดๆ ในการปฏิบัติตามแผนนี้ ในความเป็นจริงแล้ว ในทุก ๆ วันนี้ บริษัทฯ ได้รับข้อมูลประกาศขายเรือใหม่อย่างมากมาย ซึ่งถ้าเพียงบริษัทฯ ตกลงตามราคาที่คุณขายเสนอแล้ว บริษัทฯ อาจสามารถปฏิบัติตามแผนดังกล่าวได้โดยใช้ระยะเวลาที่น้อยกว่า 3 - 6 เดือนเท่านั้น แต่การที่บริษัทฯ ยังไม่ซื้อเรือเพิ่มในตอนนี้อยู่ ก็เพียงเพราะบริษัทฯ คาดว่าราคาเรือน่าจะลดลงต่ำกว่าตอนนี้ เนื่องจากปัญหาของทั้งอู่ต่อเรือและการให้สินเชื่อบริษัทเพื่อการต่อเรือยังคงยืดเยื้อ โดยด้านหนึ่งเกิดจากการขาดแคลนแหล่งเงินทุน และอีกด้านหนึ่งเกิดจากไม่มีใครต้องการเรือใหม่ที่ตนเองได้สั่งต่อไว้เมื่อสองสามปีก่อนในช่วงภาวะขาขึ้น ในสถานการณ์เช่นนี้ บริษัทฯ สามารถที่จะดำเนินการตามแผนให้ลุล่วงได้โดยการทำข้อตกลงที่ดีในการซื้อเรือมือสองจากผู้ขายที่มีสถานะทางการเงินที่อ่อนแอหรือซื้อต่อเรือต่อใหม่จากการขายทอดสัญญาต่อเรือที่มีปัญหา

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จังหวะเวลาในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด เมื่อใดที่บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในแผนการซื้อกองเรือทดแทนได้ บริษัทฯ เชื่อว่าจะมีความมั่นคงและยั่งยืนทางธุรกิจไปอีกสองถึงสาม

ทศวรรษข้างหน้า ซึ่งเป็นผลจากการที่บริษัทฯ สามารถจัดซื้อกองเรือเพื่อมาทดแทนกองเรือเก่าได้ในระดับราคาที่ต่ำเป็นประวัติการณ์ ดังนั้น บริษัทฯ จะยังคงเฝ้าระวังสถานการณ์เพื่อแสวงหาจังหวะที่ดีที่เหมาะสมในการจัดหากองเรือทดแทนเพื่อให้บรรลุเป้าหมายโดยการมีขนาดกองเรือที่แข็งแกร่งประมาณ 60-70 ลำ ให้ได้ภายในสองปีข้างหน้า

## เหตุการณ์สำคัญของปี 2554

ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเวียดนามได้ไม่ดีในปี 2554 โดยมีเหตุการณ์ภัยพิบัติทางธรรมชาติเป็นตัวแปรสำคัญ สินค้าแห่งแรกของต่าง ๆ ได้รับผลกระทบจากสภาพอากาศที่เลวร้ายที่สุดที่เกิดขึ้นในประเทศออสเตรเลียในรอบหลายปี น้ำท่วมรุนแรงที่สร้างความเสียหายให้กับบรรดาเหมืองแร่ถ่านหินและโรงไฟฟ้าขนส่งทำให้ปริมาณสินค้านั้นลดลงอย่างมาก ต่อมาได้เกิดภัยพิบัติธรรมชาติในทวีปเอเชีย กล่าวคือ เหตุการณ์แผ่นดินไหวครั้งร้ายแรงที่ประเทศญี่ปุ่นในเดือนมีนาคม ทำให้เกิดสึนามิขนาดยักษ์ที่ได้สร้างความเสียหายอย่างร้ายแรงกับท่าเรือ โครงสร้างพื้นฐาน และอุตสาหกรรม ซึ่งถือเป็นอุปสรรคอีกครั้งต่อตลาดเรือขนส่งแห่งแรกเนื่องจากการนำเข้าของประเทศญี่ปุ่นน้อยลง

ตัวเลขของเรือเทกองต่อใหม่ที่มีการส่งมอบจากอุตสาหกรรมเรือต่าง ๆ ได้ทะลุจุดสูงสุดในปี 2553 โดยมีเรือใหม่ทั้งหมด 1,248 ลำ (ขนาดบรรทุกรวม 101.17 ล้านเดทเวทตัน) ออกสู่ตลาดในปี 2554 ในขณะเดียวกัน บรรดาเจ้าของเรือได้พยายามปลดระวางเรือเมื่อราคาซากเรืออยู่ในระดับสูง โดยในปี 2554 ได้ทุบสถิติใหม่ในการปลดระวางเรือโดยมีเรือเกือบ 33.3 ล้านเดทเวทตัน ที่ถูกปลดระวาง ส่งผลให้ขนาดกองเรือเทกองของโลกอยู่ที่ 622.27 ล้านเดทเวทตัน เมื่อต้นปี 2555

ผลพวงของวิกฤติการเงินโลกยังคงสร้างปัญหาอยู่โดยเกิดผลกระทบเป็นลูกโซ่จากธนาคารที่เกิดปัญหาไปยังบรรดารัฐบาลของประเทศต่าง ๆ ที่อยู่ท่ามกลางปัญหาการผิดนัดชำระหนี้โดยประเทศโปรตุเกส ไอร์แลนด์ อิตาลี กรีซ และสเปน กลายมาเป็นประเทศที่ก่อให้เกิดวิกฤติ “เบย์ ออฟ พิกส์” (bay of pigs) ในสหภาพยุโรป สหภาพยุโรปเองก็ได้พยายามแก้ปัญหาโดยการตัดลดงบประมาณรายจ่ายควบคู่กับการใช้นโยบายทางการคลังที่เข้มงวด ซึ่งแน่นอนว่ามาตรการเหล่านี้จะทำให้อุปสงค์จากภูมิภาคนี้ลดต่ำลง ส่วนสหรัฐอเมริกาได้ใช้วิธีแก้ปัญหาที่ต่างกันโดยใช้วิธีการ “เปิดก๊อกน้ำ” (opened the taps) ด้วยการทุ่มเม็ดเงินเข้าไปในระบบเศรษฐกิจของตนเป็นรอบที่ 2 (QE2) ด้วยความหวังว่า การกระตุ้นเศรษฐกิจด้วยเม็ดเงินนี้จะช่วยฟื้นฟูสภาพเศรษฐกิจให้เข้มแข็งขึ้นได้ ในขณะที่ประเทศจีนได้ตัดสินใจที่จะต้องลดภาวะฟองสบู่ในภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์เพื่อไม่ให้เกิดภาวะฟองสบู่แตก

**ประเทศจีน** ซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห่งแรกของ ได้พยายามดิ้นรนแก้ปัญหาภายในประเทศในช่วงปี 2554 ซึ่งเกิดภาวะเงินเฟ้อและภาวะฟองสบู่ที่กำลังก่อตัวขึ้นในภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยได้พยายามจัดการกับปัญหาทั้งสองอย่างนี้ด้วยการให้สถาบันการเงินของตนเพิ่มอัตราดอกเบี้ยสำรองไปที่ระดับสูงถึงร้อยละ 22 และในเวลาเดียวกันก็ได้ประกาศเพิ่มอัตราดอกเบี้ยอีกหลายครั้งในระหว่างปี 2554 มาตรการเหล่านี้ส่งผลให้จีดีพีลดลงจากร้อยละ 9.7 ในไตรมาสหนึ่ง เหลือร้อยละ 9.5 ในไตรมาสสอง และเหลือร้อยละ 9.2 ในไตรมาสสาม ก่อนที่จะลงมาอยู่ที่ร้อยละ 8.9 เมื่อสิ้นปี อย่างไรก็ตาม ตัวเลขอัตราเงินเฟ้อซึ่งได้เพิ่มขึ้นสูงสุดที่ร้อยละ 6.5 ได้ลดลงมาสู่ระดับที่ควบคุมได้ โดยราคาอสังหาริมทรัพย์เองก็ได้ลดลงเช่นกัน ต่อมาจีนได้มีการลดอัตราดอกเบี้ยสำรองของสถาบันการเงินลงร้อยละ 0.50 ซึ่งบริษัทฯ คาดว่านี่จะเป็นเพียงมาตรการแรกของอีกหลาย ๆ มาตรการที่จะออกมากระตุ้นเศรษฐกิจและหลีกเลี่ยงการชะลอตัวของเศรษฐกิจในปี 2555 อย่างไรก็ตาม มีข้อควรระวังจากการที่จีนยังคงปฏิเสธที่จะผ่อนปรนมาตรการต่าง ๆ สำหรับการจำนองอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งอาจส่งผลให้ในปี 2555 ภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ซึ่งมีความต้องการใช้เหล็กคิดเป็นเกือบร้อยละ 50 ของอุปสงค์เหล็กทั้งหมดในประเทศจีนจะต้องหดตัวลงมากขึ้น

**การตกต่ำอย่างมากของมูลค่าตัวเรือ** ตั้งแต่ปี 2551 ได้ทำให้ปัญหาคงเหลือของบรรดาบริษัทเจ้าของเรือด้วยมูลค่าลงและทำให้บรรดาธนาคารต่าง ๆ ต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากการผิดนัดชำระหนี้ที่มากขึ้นด้วยจำนวนของการปรับโครงสร้างทางการเงินและการล้มละลายของบริษัทที่จดทะเบียนในบริษัทหลักทรัพย์ต่าง ๆ ที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว อุตสาหกรรมเดินเรือได้เผชิญกับวิกฤติสินเชื่อดังตัว โดยแน่นอนว่าจะไปจำกัดด้านอุปทานของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งเป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงและมีอัตราผลตอบแทนของความเสี่ยงสูง บริษัทฯ ได้เคยอธิบายแล้วว่าการขาดแคลนแหล่งเงินทุนได้สร้างปัญหาให้กับบรรดาผู้ต่อเรือหลายแห่งและหวังว่าปัจจัยเหล่านี้จะช่วยทำให้ปริมาณอุปทานของกองเรือใหม่ถูกจำกัดมากขึ้น

จะเห็นแล้วว่า ตลาดใหญ่ที่สุดของด้านอุปสงค์ทั้งสามแห่งของโลกกำลังประสบกับปัญหาจากการใช้นโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจต่าง ๆ ที่มีมากขึ้นในช่วงปลายที่สุดของวิกฤติเศรษฐกิจโลก เมื่อมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจต่าง ๆ หมดไป จึงขึ้นอยู่กับประชาชนทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศแถบเอเชีย และประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่อื่น ๆ ว่าจะสามารถจัดการกับปัญหาและสนับสนุนการฟื้นฟูเศรษฐกิจที่ใช้มาตรการกระตุ้นต่าง ๆ มาเป็นตัวขับเคลื่อนให้เศรษฐกิจเติบโตด้วยอุปสงค์แทนสำหรับด้านอุปทาน ตัวเลขที่ตกต่ำในบัญชีงบดุลของบริษัทเจ้าของเรือ ตู้ต่อเรือ และธนาคารน่าจะเป็นแสงสว่างแห่งความหวังที่จะช่วยจำกัดและลดปริมาณของเรือต่อใหม่ออกสู่ตลาด เพื่อให้อุปสงค์ในเรือขนส่งมีมากขึ้น จนในที่สุดตลาดขนส่งจะเข้าสู่วงจรธุรกิจช่วงขาขึ้นต่อไปในช่วงหลังปี 2556

**การนำเข้าแร่เหล็กโดยประเทศจีน** ตามข้อมูลเบื้องต้นของกรมศุลกากร มีปริมาณมากอยู่ที่ 686 ล้านตันในปี 2554 หรือขยายตัวร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับ 618 ล้านตันเมื่อปี 2553 ตามข้อมูลของสำนักข่าวรอยเตอร์ จินคาดว่าจะนำเข้าแร่เหล็กในปี 2555 ประมาณ 720 ล้านตัน ตัวเลขการนำเข้านี้จะขึ้นอยู่กับราคาแร่ที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับการผลิตภายในประเทศ และต้นทุนค่าขนส่ง ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับปี 2554 ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อยู่ที่ประมาณ 684 ล้านตัน หรือขยายตัวร้อยละ 9.5 เมื่อเทียบกับปริมาณ 625 ล้านตันในปี 2553 ซึ่งเป็นปริมาณที่มากอยู่แล้ว ตามข้อมูลของสำนักข่าวรอยเตอร์นั้น คาดว่าจีนจะสามารถผลิตเหล็กได้ถึง 728 ล้านตัน ในปี 2555 ส่วน **ถ่านหิน** ซึ่งถือว่าเป็นแหล่งพลังงานประมาณร้อยละ 80 ของความต้องการใช้พลังงานทั้งหมดของจีน ในอดีต จีนมีถ่านหินในประเทศมากเพียงพอต่อความต้องการ แต่ในปัจจุบันไม่ได้เป็นเช่นนั้นแล้ว จีนได้นำเข้าถ่านหิน 126 ล้านตันในปี 2552 และปริมาณ 164 ล้านตัน ในปี 2553 และขยายตัวอีกร้อยละ 11 เป็น 182 ล้านตันในปี 2554 และคาดว่าจะมีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงขึ้นอยู่กับราคากำหนดที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับการผลิตภายในประเทศ และต้นทุนค่าขนส่งสำหรับประเทศที่ในปัจจุบันผลิตและใช้ถ่านหินในปริมาณ 3,600 ล้านตันต่อปี ซึ่งคาดว่าจะมีการขยายตัวถึง 4,100 ล้านตันภายในปี 2558 แม้ว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินจะมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยก็สามารถส่งผลกระทบต่อตลาดค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าเทกองได้

**ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)** ณ สิ้นปีอยู่ที่ 1,738 จุด หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับเมื่อต้นปีที่ 1,693 จุด โดยมีจุดต่ำสุดที่ 1,043 จุดเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2554 และสูงสุดที่ 2,173 จุด เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 สาเหตุสำคัญที่ทำให้ดัชนี BDI พุ่งตัวขึ้นได้ระหว่างปี เนื่องจากความแออัดของเรือขนาดแคปไซส์ที่จอดรอเทียบท่าที่มากกว่าปกติ และในช่วงครึ่งหลังของปี มีความต้องการเรือขนส่งสินค้าที่ติดค้างจากประเทศญี่ปุ่น ประกอบกับการนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 182 ล้านตันของจีนในช่วงปีที่ผ่านมา รวมถึงระยะทางขนส่งต่อตันที่ไกลขึ้นจากการที่ผู้ส่งออกเปลี่ยนไปเป็นผู้นำเข้ารายใหญ่ จากภาวะวิกฤติทางการเงินทำให้เกิดการเสียสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานของตลาดมากขึ้น ส่งผลให้อุปทานในเรือลดลง จนในที่สุดการปลดระวางเรือเก่ามีปริมาณมากถึง 33.3 ล้านตัน ซึ่งได้ช่วยพยุงดัชนีค่าระวางเรือไว้

ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของปี 2554 อยู่ที่ 1,549 จุด ซึ่งลดลงร้อยละ 44 ของค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือของปี 2553 ที่ 2,758 จุด ทั้งนี้ ค่าเฉลี่ยระยะยาวของดัชนีค่าระวางเรือ (ช่วงปี 2528-2546) ก่อนเกิดภาวะกระทิงรอบล่าสุด ดัชนีอยู่ที่ 1,358 จุด ช่วงที่เกิดภาวะกระทิงขาขึ้น (ช่วงปี 2528-2553) ดัชนีอยู่ที่ 2,133 จุด และช่วงภาวะกระทิง (ช่วงปี 2547-2553) ดัชนีอยู่ที่ 4,265 จุด

อัตราค่าระวางที่ผันผวนทำให้เกิด **ปัจจัยเสี่ยงจากผู้สัญญา** สัญญาเช่าเรือระยะยาวจะปฏิบัติตามได้จริงหรือไม่ขึ้นอยู่กับคู่สัญญาเท่านั้น ผู้เช่าเรือรายใหญ่หลายรายที่จำใจต้องปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรือระยะยาวเหล่านี้ได้พยายามทุกทางไม่ว่าจะถูกกฎหมายหรือไม่ เพื่อที่จะหาช่องทางให้ตนเองไม่ต้องปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าว ในรายงานประจำปีฉบับที่แล้ว บริษัทฯ ได้คาดว่าจะในปี 2554 และอาจรวมถึงปี 2555 อาจจะไม่ใช่ที่ตึง โดยบริษัทเรือหลายบริษัทที่ต้องเผชิญกับความกดดันจากผลของสภาพตลาดค่าระวางเรือ บริษัทฯ เคยประหลาดใจกับจำนวนของบริษัทต่าง ๆ ที่ล้มละลายในปี 2554 แต่จะต้องตกตะลึง หากจำนวนบริษัทที่ล้มละลายจะไม่เพิ่มมากขึ้นในปี 2555 ก่อนที่จะค่อย ๆ น้อยลงในปี 2556 จึงเป็นการเตือนให้ระวังว่ายังมีความยากลำบากในอนาคต

ในปี 2554 รายได้ต่อวันต่อเรือหนึ่งลำสำหรับกองเรือของบริษัทฯ ยังคงสะท้อนให้เห็นถึงกลยุทธ์ของเราที่มุ่งเน้นการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวเพื่อความมั่นคงและโอกาสที่มองเห็นมาสู่การสร้างผลกำไร โดยสามารถหลีกเลี่ยงความผันผวนของค่าระวางรายวันที่บริษัทฯ อาจต้องเผชิญ ถ้าหากบริษัทฯ ทหารายได้ตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ในปี 2554 บริษัทฯ มีรายได้ต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยที่ 11,265 เหรียญสหรัฐ ซึ่งใกล้เคียงกับตัวเลขประมาณการที่ 11,500 เหรียญ



สหรัฐ ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ บริษัทฯ สามารถทำตามเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,650 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ โดยมีค่าใช้จ่ายจริงอยู่ที่ 4,613 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำในปี 2554 ขนาดระวางบรรทุกโดยเฉลี่ยต่อลำของกองเรือบริษัทฯ อยู่ที่ 28,170 เดทเวทตัน ซึ่งมีขนาดใกล้เคียงกับขนาดของเรือที่ใช้เป็นฐานในการคำนวณดัชนีค่าระวางของเรือแฮนด์ไซด์ (BHSI Index) ซึ่งดัชนี BHSI มีตัวเลขอัตราค่าเช่าเรือโดยเฉลี่ยของปีอยู่ที่ 10,902 เหรียญสหรัฐต่อวัน ดังนั้น เมื่อดูผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ที่มีอัตราค่าเช่าเรือโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 11,265 เหรียญสหรัฐต่อวัน ในช่วงปี 2554 จึงเห็นได้ชัดว่า รายได้จากอัตราค่าเช่าเรือของบริษัทฯ นั้นสูงกว่าดัชนี BHSI

## ข้อมูลอุตสาหกรรมแยกส่วน

ขนาดเรือแฮนด์ไซด์	ค่าเฉลี่ยโดยรวมทั้งหมดของปี 2554	ค่าเฉลี่ยของปี 2554	ค่าเฉลี่ยของไตรมาส 4 ปี 2554	ค่าสูงสุดของไตรมาส 4 ปี 2554	ค่าต่ำสุดของไตรมาส 4 ปี 2554
ดัชนีค่าระวางเรือแฮนด์ไซด์ BHSI	10,902 เหรียญสหรัฐ	718 จุด	698 จุด	829 จุด	577 จุด
อัตราค่าเช่าเรือในเส้นทางมหาสมุทรแปซิฟิก	-	9,500 เหรียญสหรัฐ	7,817 เหรียญสหรัฐ	11,298 เหรียญสหรัฐ	5,710 เหรียญสหรัฐ
อัตราค่าเช่าเรือในเส้นทางมหาสมุทรแอตแลนติก	-	11,603 เหรียญสหรัฐ	12,209 เหรียญสหรัฐ	12,929 เหรียญสหรัฐ	9,887 เหรียญสหรัฐ
อัตราค่าเช่าเรือของบริษัทฯ ขนาดแฮนด์ไซด์	-	11,291 เหรียญสหรัฐ	9,959 เหรียญสหรัฐ	-	-
อัตราค่าเช่าเรือของกองเรือบริษัทฯ โดยเฉลี่ย	-	11,265 เหรียญสหรัฐ	9,922 เหรียญสหรัฐ	-	-

ตารางข้างบนแสดงอัตราค่าเช่าเรือโดยเฉลี่ยต่อวันสำหรับเรือขนาดแฮนด์ไซด์ที่ทำการขนส่งสินค้าในบริเวณมหาสมุทรแปซิฟิกและแอตแลนติก ทั้งรายปีและรายไตรมาสของปี 2554 รวมทั้งค่าเฉลี่ยโดยรวมประจำปี 2554 ของอัตราค่าเช่าเรือทั้งหมดทุกเส้นทางที่นำมาใช้ในการคำนวณดัชนีค่าระวางเรือแฮนด์ไซด์ (BHSI) ตามตารางจะเห็นว่าอัตราตลาดค่าเช่าเรือสำหรับเส้นทางในมหาสมุทรแปซิฟิกจะสูงกว่าในมหาสมุทรแอตแลนติกอยู่มาก อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่า จากอัตราค่าเช่าเฉลี่ยรายปี บริษัทฯ สามารถให้เช่าเรือขนาดแฮนด์ไซด์ของบริษัทฯ ในอัตราค่าเช่าที่สูงกว่าอัตราเฉลี่ยของตลาดทั้งสองมหาสมุทร

ขนาดเรือซูปราแมกซ์	ค่าเฉลี่ยโดยรวมทั้งหมดของปี 2554	ค่าเฉลี่ยของปี 2554	ค่าเฉลี่ยของไตรมาส 4 ปี 2554	ค่าสูงสุดของไตรมาส 4 ปี 2554	ค่าต่ำสุดของไตรมาส 4 ปี 2554
ดัชนีค่าระวางเรือซูปราแมกซ์ BSI	16,066 เหรียญสหรัฐ	1378 จุด	1404 จุด	1612 จุด	1176 จุด
อัตราค่าเช่าเรือในเส้นทางมหาสมุทรแปซิฟิก	-	10,278 เหรียญสหรัฐ	8,780 เหรียญสหรัฐ	12,477 เหรียญสหรัฐ	4,161 เหรียญสหรัฐ
อัตราค่าเช่าเรือในเส้นทางมหาสมุทรแอตแลนติก	-	15,838 เหรียญสหรัฐ	16,256 เหรียญสหรัฐ	18,392 เหรียญสหรัฐ	14,025 เหรียญสหรัฐ
อัตราค่าเช่าเรือของ บริษัทฯ ขนาดซูปราแมกซ์	-	9,249 เหรียญสหรัฐ	9,249 เหรียญสหรัฐ	-	-
อัตราค่าเช่าเรือของกองเรือบริษัทฯ โดยเฉลี่ย	-	11,265 เหรียญสหรัฐ	9,922 เหรียญสหรัฐ	-	-

ตารางข้างบนแสดงข้อมูลเช่นเดียวกับตารางก่อนหน้านี้ ต่างกันเพียงตารางนี้แสดงอัตราค่าเช่าและดัชนีของเรือขนาดซูปราแมกซ์ ซึ่งขนาดเรือประเภทนี้ของบริษัทฯ ได้เดินเรืออยู่ในมหาสมุทรแปซิฟิกเท่านั้น ซึ่งต่างจากเรือขนาดแฮนด์ไซด์ของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ มีเรือขนาดซูปราแมกซ์ 2 ลำที่ซื้อเข้ามาเพิ่มในกองเรือในช่วงครึ่งหลังของไตรมาสสี่ ทำให้บริษัทฯ ไม่ได้รับค่าเช่าเต็มทั้งไตรมาส ดังนั้น อัตราค่าเช่าเฉลี่ยที่แสดงในตารางจึงต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเฉลี่ยของตลาดสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์

## ทิศทางอุตสาหกรรม

การปลดระวางเรือยังคงเข้มข้น โดยมีเรือ 388 ลำถูกปลดระวาง ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ 153 ลำเข้ามาในตลาด ส่งผลให้กองเรือมีขนาดลดลง 235 ลำ หรือคิดเป็นร้อยละ 7.5 โดยกองเรือของโลกในประเภทเดียวกับขนาดเรือของบริษัทฯ (ขนาด 10 - 30,000 เดทเวทตัน) ลดลงจาก 3,151 ลำ เป็น 2,916 ลำ ในปี 2554 การอ่อนตัวอย่างต่อเนื่องของตลาดค่าระวางเรือเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้อัตราการปลดระวางเรือเก่ามีมากขึ้น และคงเป็นการยากที่จะหลีกเลี่ยงบทสรุปว่า เมื่อเรือที่มีอายุมากขึ้นเพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อยๆ ในขณะที่อัตราค่าระวางเรือยังคงลดต่ำลง จะส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือสูงขึ้นในอนาคตอันใกล้

### เรือใหม่จำนวนมากที่คาดว่าจะออกสู่ตลาดในปี 2555 และ 2556

**เรือขนาดเคปไซส์ (90,000+ เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,561 ลำ ขนาดระวางรวม 265 ล้าน เดทเวทตัน ณ ต้นปี 2555)** มีเรือจำนวน 519 ลำ ขนาดระวางรวม 94.9 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 35.8 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2558 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 128 ลำ ขนาดระวางรวม 43.91 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 16.6 ที่จะมีอายุเกิน 22 ปี ภายในปี 2558 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2555-2558 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน

**เรือขนาดปานาแมกซ์ (60-90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,814 ลำ ขนาดระวางรวม 135 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2555)** มีเรือจำนวน 665 ลำ ขนาดระวางรวม 51.9 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 38.4 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2558 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 270 ลำ ขนาดระวางรวม 24 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 17.8 ที่จะมีอายุเกิน 24 ปี ภายในปี 2558 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2555-2558 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน ซึ่งจะช่วยให้เกิดสมดุลกับกองเรือต่อใหม่ที่จะออกสู่ตลาดและช่วยฟื้นค่าระวางในอนาคตอันใกล้

**เรือขนาดซูปราแมกซ์ (40-60,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,325 ลำ ขนาดระวางรวม 119.5 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2555)** มีเรือจำนวน 645 ลำ ขนาดระวางรวม 35 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 29.3 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2558 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 293 ลำ ขนาดระวางรวม 14.9 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 12.4 ที่จะมีอายุเกิน 25 ปี ภายในปี 2558 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2555-2558 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน

**เรือขนาดแอนด์แมกซ์ (30-40,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,248 ลำ ขนาดระวางรวม 43.2 ล้าน เดทเวทตัน ณ ต้นปี 2555)** มีเรือจำนวน 462 ลำ ขนาดระวางรวม 16.2 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 37.5 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2558 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 434 ลำ ขนาดระวางรวม 16.7 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 38.5 ที่จะมีอายุเกิน 25 ปี ภายในปี 2558 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2555-2558 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน

**เรือขนาดแอนด์ไซส์ (10-30,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 2,916 ลำ ขนาดระวางรวม 59.1 ล้าน เดทเวทตัน ณ ต้นปี 2555)** มีเรือจำนวน 243 ลำ ขนาดระวางรวม 4.75 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2558 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 972 ลำ ขนาดระวางรวม 22.4 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 37.9 ที่จะมีอายุเกิน 27 ปี ภายในปี 2558 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2555-2558 ถ้าหากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นปัจจุบัน ด้วยจำนวนเรือเก่าที่มีจำนวนมากเช่นนี้ ทำให้ดูว่าตัวเลขอุปทานของเรือประเภทนี้ซึ่งเป็นประเภทเดียวกับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ จะแข็งแกร่งมากที่สุดในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือด้วย โดยในปี 2551 อยู่ที่ร้อยละ 23 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 41 ในปี 2552 และลดลงเป็นร้อยละ 38 ในปี 2553 จากนั้นได้ลดลงเป็นร้อยละ 28 ในปี 2554 ทั้งนี้ ยังคงต้องรอดูว่าจะเป็นเท่าใดในปี 2555, 2556 และ 2557 ซึ่งคงจะไม่แปลกเลยถ้าจะเห็นตัวเลขนี้ผันแปรตรงข้ามกับดัชนีค่าระวางเรือ โดยเฉพาะถ้าหากดัชนีค่าระวางเรือลดลงและอยู่ที่ระดับต่ำกว่า 1,500 จุด



สถานภาพการแข่งขันของบริษัท จากการที่บริษัทฯ มีเรือในปัจจุบัน 26 ลำ รวมกับเรือสั่งต่อใหม่อีก 19 ลำ (เรือบรรทุกสินค้าแท่งเทกอง 12 ลำและเรือบรรทุกซีเมนต์ 3 ลำ จากอู่ต่อเรือ ABG ในประเทศอินเดีย และเรือขนาดซูปราแมกซ์อีก 4 ลำ จากอู่ต่อเรือในสาธารณรัฐประชาชนจีน) และเม็ดเงินลงทุนอีกประมาณ 600 ล้านดอลลาร์สหรัฐที่พร้อมสำหรับการจัดซื้อเรือมือสองเพิ่มเติมอีกประมาณ 20 ลำ เพื่อมาทดแทนเรือเก่าที่บริษัทฯ ได้ขายออกไป ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ที่สุดในขนาดเรือประเภทรันของตลาด และเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีจำนวนเรือสั่งต่อใหม่มากที่สุด และเนื่องจากเจ้าของเรือในธุรกิจเรือประเภทรันมีลักษณะเป็นบริษัทเล็ก ๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่น ๆ

นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหม่กว่า ใหญ่กว่า ทนสมักว่า และประหยัดกว่าจากตลาดเรือมือสองเพื่อมาทดแทนเรือเก่าที่ขายออกไป ในระดับราคาที่ถือได้ว่าต่ำเป็นประวัติการณ์ ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่น ๆ ที่ได้ซื้อเรือมือสองในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมาในระดับราคาสูงมากเป็นประวัติการณ์

## ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญ

ด้วยอัตราค่าระวางที่พุ่งขึ้นสู่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์และร่วงต่ำลงอย่างรวดเร็วสู่ระดับต่ำสุดในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา บริษัทที่มีความรอบคอบที่สุดและมีหนี้สินเพียงเล็กน้อยในบัญชีงบดุล รวมถึงมีเงินสดคงเหลือมาก อาจช่วย**สร้างความมั่นคง**ให้กับอุตสาหกรรมได้ ด้วยการซื้อเรือมือสองหรือเรือต่อใหม่ ในช่วงที่ราคาคงต่ำเป็นประวัติการณ์หรือโดยการควบรวมกิจการหรือการซื้อกิจการของบริษัทอื่น ซึ่งไม่ว่าจะเป็นวิธีใดก็ตามก็ล้วนเป็นที่น่ายินดีทั้งสิ้น เพราะว่าเป็นการช่วยให้ทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมนี้มั่นคงขึ้นแม้จะเพียงเล็กน้อยก็ตาม

**ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ** โดยทั่วไปได้ลดลงในปี 2553 และ 2554 ซึ่งช่วยให้บริษัทฯ ได้คลายความกังวลลงได้หลังจากที่ค่าใช้จ่ายมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลาหลายปี ซึ่งอาจเพิ่มขึ้นอีกถ้าหากไม่เป็นเพราะค่าระวางเรือตกต่ำอย่างหนักในปี 2551 ค่าใช้จ่ายแทบทุกด้านได้ลดลงจากก่อนหน้านี้ รวมทั้งค่าน้ำมันหล่อลื่นเครื่องยนต์ ค่าซ่อมบำรุงรักษาตัวเรือ ค่าอุปกรณ์/อะไหล่ และค่าเบี้ยประกันภัย ทั้งนี้ โดยปกติเรือที่มีอายุน้อยกว่าจะมีค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและบำรุงรักษา ค่าใช้จ่ายสำหรับอุปกรณ์ชิ้นส่วนอะไหล่ รวมทั้งค่าใช้จ่ายสำหรับซ่อมแซมที่ถูกกว่า เจ้าของเรือที่ดีส่วนใหญ่ได้อาศัยโอกาสจากสภาพตลาดปัจจุบันที่จะปรับลดอายุกองเรือของตนโดยการจำหน่ายเรือที่มีอายุมากออกไป บริษัทฯ คาดว่าแนวโน้มในการเพิ่มประสิทธิภาพและลดค่าใช้จ่ายผ่านการปรับลดอายุกองเรือนี้จะยังดำเนินต่อไปในปี 2555

สำหรับปี 2554 ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ยกเว้น**ค่าใช้จ่ายในการนำเรือเข้าอู่ซ่อมเรือ**ที่ลดลงจากการที่บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าออกไป เพื่อให้สอดคล้องกับรายได้ที่ลดลง **ค่าใช้จ่ายในการบริหารงาน**ในรูปแบบของเงินโบนัสพนักงานที่ได้ลดลงไปด้วยเช่นกัน ความต้องการคนประจำเรือในตำแหน่งอาวุโสบนเรือยังคงเพิ่มขึ้นท่ามกลางปัญหาการขาดแคลนที่เกิดจากการจ้างงานตามสำนักงานต่างๆ ซึ่งมีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยกว่า ด้วยเหตุนี้**ค่าจ้างคนประจำเรือ**จึงได้เพิ่มขึ้นเล็กน้อยในปี 2554 และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกในปี 2555

**ผู้ให้ประกันภัย P&I Clubs** ได้ตั้งเป้าให้แต่ละรอบปีมีการเรียกร้องค่าเสียหายน้อยที่สุดซึ่งได้ช่วยให้บริษัทผู้ให้ประกันเหล่านี้มีสถานะการเงินที่ดีขึ้น การประกันภัยประเภทรันมีรูปแบบที่เป็นพิเศษด้วยการให้ความคุ้มครองที่แทบจะไม่มีขีดจำกัด และให้บริการช่วยเหลือจัดการกับปัญหาฟ้องร้องทุกกรณีที่เกิดจากการเป็นเจ้าของหรือบริหารเรือ ดังนั้น จึงเป็นสิ่งสำคัญที่บริษัทประกันเหล่านี้จะมีสถานะการเงินที่มั่นคง อย่างไรก็ตาม บริษัทผู้ให้ประกันเหล่านี้ได้ประสบกับภาวะที่มีรายได้เพียงเล็กน้อยหรือไม่มีรายได้เลยจากเงินลงทุนในตลาดหุ้นและหุ้นกู้ที่อยู่ในภาวะตกต่ำ ปัญหาเหล่านี้เป็นประเด็นที่สำคัญมากสำหรับผู้รับทำประกันภัยที่มีความรอบคอบ กล่าวคือ การเพิ่มเบี้ยประกันภัยโดยรวมถึงความเสี่ยงเหล่านี้ด้วย ผู้ประกันภัยซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าทำประกันนั้น มีความมั่นคงทางการเงิน ทำให้บริษัทฯ คาดว่าเบี้ยประกันภัยที่จะต้องชำระสำหรับปี 2555 จะยังคงไม่เปลี่ยนแปลง

ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด ทำให้**ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินเรือต่อวันต่อลำ**สำหรับปี 2554 นั้นลดลงประมาณร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านี้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของบริษัทอื่น ๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน แต่จากประสบการณ์ที่ผ่านมา บริษัทฯ คาดว่า บริษัทฯ ได้จัดการค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่น ๆ

**อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ** ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Conventions) นั้น ได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น เมื่อไม่นานมานี้ คณะกรรมาธิการสิ่งแวดล้อมทางทะเลของ IMO ได้อนุมัติการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกที่ 6 ของบทบัญญัติอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเล (MARPOL) เพื่อที่จะลดมลภาวะทางอากาศที่เกิดจากการปล่อยควันเสียจากเรือ มีการเพิ่มพื้นที่ทางทะเลให้เป็นเขตพิเศษในการควบคุมมลพิษจากการปล่อยของเสียต่างๆจากเรือ ข้อบังคับสากลในการขนส่งและบรรจุสินค้าแห้งเทกองบางชนิดได้มีความเข้มงวดมากขึ้นกว่าเดิม ข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง (Bulk Cargo Code “BC Code”) ได้ถูกเปลี่ยนไปเป็นข้อบังคับใหม่ว่าด้วยการขนส่งสินค้าแห้งเทกองทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Solid Bulk Cargo code “IMSBC Code”) ประเทศต่างๆ ได้มีการเพิ่มมาตรการเข้มงวดในการควบคุมมลภาวะที่เกิดจากน้ำที่ใช้ในการถ่วงเรือ นอกจากนี้จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่างๆ ภายในเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดยองค์กรแรงงานระหว่างประเทศได้ออกอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแรงงานทางทะเลฉบับปี 2549 เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกประกาศนียบัตรรับรองมาตรฐานแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Certificate “MLC”) และใบรับรองการปฏิบัติตามมาตรฐานแรงงานทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance “DMLC”) โดยรัฐเจ้าของธงหรือโดยสถาบันตรวจเรือที่รัฐนั้นรับรอง อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแรงงานทางทะเลฉบับปี 2549 นี้จะมีการบังคับใช้ภายใน 1 ปี หลังจากที่มีประเทศสมาชิกอย่างน้อย 30 ประเทศที่มีขนาดกองเรือรวมกันอย่างน้อยร้อยละ 33 ของกองเรือโลกให้การรับรองอนุสัญญาดังกล่าว โดยบริษัทฯ คาดว่า MLC 2006 จะถูกใช้บังคับได้ในปี 2556 ตามที่สหภาพยุโรปมีกำหนดการให้สัตยาบันในปี 2555 โดยบริษัทฯ กำลังเตรียมความพร้อมในทุกๆด้านที่จะปฏิบัติตามข้อบังคับใหม่นี้ก่อนการบังคับใช้

**การให้ความสำคัญต่อสิ่งแวดล้อม** ได้กำลังเป็นเรื่องที่สำคัญมากขึ้นอีก คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่า “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่างๆ ทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้ร่วมทุนต่างๆ ให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ต่างๆ อุตสาหกรรมเดินเรือได้ถูกจับตามองและตรวจสอบอย่างใกล้ชิดเป็นพิเศษ สืบเนื่องจากข่าวที่แพร่หลายไปทั่วโลกเกี่ยวกับอุบัติเหตุน้ำมันรั่วไหลครั้งสำคัญต่างๆ ตัวอย่างเช่น กรณีของเรือบรรทุกน้ำมัน “EXXON VALDEZ” มาตรการต่างๆ ที่ยังไม่ได้ใช้บังคับแต่บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามด้วยความสมัครใจเพื่อลดปริมาณก๊าซคาร์บอน โดยได้อธิบายไว้แล้วในรายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัท นอกจากนี้ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาโลน และก๊าซคลอโรฟลูโอคาร์บอน จากเรือต่างๆ ที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆ เหล่านี้จะมีผลมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้รัฐบาลรัฐในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามายังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของทางเมืองท่าที่จะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้ “BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาและอาจสร้างปัญหาในการปฏิบัติตามรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นให้กับเจ้าของเรือ เพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและปกป้องสิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนให้เป็นแบบแผน ทางบริษัทฯ ได้ให้มีการตรวจสอบและได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2004 จากองค์กรตรวจชั้นเรือ (CLASS NK) ของประเทศญี่ปุ่น มาตรฐาน ISO 14001:2004 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้กับการวางแผน การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม

**ศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัท** ตามที่เคยได้รายงานไปแล้ว บริษัทฯ ได้ก่อตั้งศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือเต็มรูปแบบขึ้นภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่กรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนมีนาคม 2551 โดยภายในศูนย์ฝึกอบรมนี้ ได้มีการติดตั้งห้องฝึกจำลองการเดินเรือที่ทันสมัยที่สุด (Bridge Navigation Simulator) เพื่อใช้สำหรับฝึกคนประจำเรือโดยเฉพาะ โดยเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือได้มีการจำลองสะพานเดินเรือจริง และสามารถฝึกการเดินเรือเข้าเมืองท่าสำคัญได้

อย่างเสมือนจริงซึ่งจะทำให้คนประจำเรือได้มีโอกาสลงมือฝึกปฏิบัติการเดินเรือจริง ๆ ในรูปแบบและสถานการณ์ต่าง ๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีมของกัปตันเรือและนักเดินเรือ ทักษะในการเดินเรือและบังคับเรือ สิ่งนี้ถือว่าเป็นก้าวอย่างสำคัญของบริษัท ในการที่จะฝึกฝนและเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรประจำเรือให้สามารถปฏิบัติงานดูแลเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยป้องกันอุบัติเหตุทางทะเลและปกป้องสิ่งแวดล้อม ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ทั่วโลกมีการขาดแคลนคนประจำเรือที่มีทักษะความสามารถ และส่งผลให้การได้เลื่อนตำแหน่งบนเรือเกิดขึ้นเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทจึงมีวิธีการที่จะช่วยฝึกทักษะความสามารถให้กับคนเรือเพื่อทดแทนกับการฝึกปฏิบัติงานบนเรือที่ลดน้อยลงดังกล่าว

### **หลักสูตรการจัดการทรัพยากรทางทะเล (Maritime Resource Management-MRM)**

เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเรือ ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัยทางทะเลรายใหญ่ของโลก ซึ่งทางบริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตในการนำหลักสูตรนี้มาเป็นต้นแบบในการฝึกคนประจำเรือของบริษัทฯ นอกจากหลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่าง ๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่าง ๆ เช่น โปรแกรมการฝึกโดยใช้คอมพิวเตอร์ (Computer based training “CBT”) และวิดีโอทัศน์ (Video-Based Training “VBT”) การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการระบบเดินเรือเป็นทีม (Bridge Team Management “BTM”) หลักสูตรทักษะการเดินเรือและบังคับเรือ (Bridge Team Competency “BTC”) หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เวรยาม (Officer Of the Watch “OOW”) หลักสูตรการปฏิบัติงานตำแหน่งต้นเรือ (Chief Mate Course “CMC”) หลักสูตรการเป็นกัปตันเรือ (Command Course) หลักสูตรความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ (Shipboard Safety Course “SSC”) หลักสูตรแนะนำแก้ไขปัญหาการทำงานบนเรือ (Maritime Professional Briefing “MPB”) หลักสูตรอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) เป็นต้น หลักสูตรต่าง ๆ เหล่านี้ได้มีการพัฒนาปรับปรุงตลอดเวลา และถือว่าเป็นการวางรากฐานที่สำคัญต่อคุณภาพของคนประจำเรือและการเรียนรู้เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานเรือ

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทมีการทำงานร่วมกันกับแผนกบริหารงานเรือของบริษัทฯ เพื่อให้ทราบถึงสิ่งที่จำเป็นต้องมีการฝึกให้กับคนเรือและการออกแบบหลักสูตรให้เหมาะสม ด้วยแนวทางนี้จึงได้มีการพัฒนาหลักสูตรขึ้นใหม่สำหรับฝึกนายช่างกลเรือในทุกระดับไม่ว่าจะเป็นหลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง และหลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ และในอนาคตได้มีแผนการที่จะเพิ่มเติมหลักสูตรอีก เช่น หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซีลเพลลาใบจักร” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือสำหรับลูกเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมได้จัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรพื้นฐานสำคัญ เช่น เครื่องยนต์เทอร์โบชาร์เจอร์ และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้สำหรับการฝึกปฏิบัติงานจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎี สิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยเสริมร่วมกับห้องฝึกจำลองการเดินเรือ เพื่อให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถทำการฝึกในสิ่งที่จำเป็นได้ทั้งนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ รวมถึงลูกเรือ

การใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System “ECDIS”) ได้มีการบังคับใช้บนเรือใหม่ที่ต้องเสร็จตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2556 เป็นต้นไป เรือใหม่ส่วนใหญ่มีการติดตั้งอุปกรณ์ ECDIS ไว้ใช้งานแล้ว สำหรับเรือเก่าที่มีอยู่ในปัจจุบันจะมีการบังคับให้ติดตั้งอุปกรณ์ ECDIS ในปี 2561 เป็นต้นไป การใช้งานอุปกรณ์ ECDIS นี้จำเป็นต้องได้รับการฝึกอบรมเพื่อเรียนรู้การทำงานของระบบต่างๆไป รวมถึงการใช้งานอุปกรณ์แต่ละยี่ห้อที่อาจมีรูปแบบการใช้งานแตกต่างกันไปตามโรงงานผู้ผลิต นักเดินเรือที่จะใช้งานอุปกรณ์ ECDIS ในการเดินเรือจะต้องได้รับการฝึกอบรมที่ถูกต้อง และได้รับใบรับรองผ่านการฝึกอบรมมาแล้วก่อนที่จะได้รับอนุญาตให้ใช้งานได้จริงบนเรือ

ในบรรดาอุปกรณ์นำทางในการเดินเรือที่ทันสมัยทั้งหมด เช่น เรดาร์ AIS และ GPS นักเดินเรือจะได้รับเครื่องช่วยนำทางในการเดินเรือด้วยอุปกรณ์ ECDIS ซึ่งเป็นเครื่องช่วยนำทางในการเดินเรือจะทำให้อุปกรณ์ต่างๆ เหล่านั้น (ซึ่งอยู่บนแผ่นกระดาษ) มีความสำคัญไป ทั้งนี้ การใช้อุปกรณ์ ECDIS นั้น นักเดินเรือจะต้องรู้วิธีใช้งานที่ถูกต้องด้วย

มีสถาบันฝึกการเดินเรือเพียงไม่กี่แห่งในปัจจุบันที่สามารถเปิดอบรมการฝึกอบรมการใช้ ECDIS ได้ ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัท จึงได้กำลังดำเนินการที่จะติดตั้งอุปกรณ์การฝึก ECDIS ภายในศูนย์และขอใบอนุญาตรับรองการเปิดหลักสูตรนี้จากหน่วยงานรัฐบาลที่รับผิดชอบ เพื่อให้ให้นักเดินเรือทั้งหมดของบริษัท ได้รับการฝึกอบรมและเตรียมตัวอย่างเต็มที่สำหรับการใช้งานอุปกรณ์ ECDIS บนเรือของบริษัท ต่อไป

**ภัยจากโจรสลัด** เดิมทีมีจุดเริ่มต้นจากประเทศโซมาเลีย แต่ปัจจุบันได้มีโจรสลัดแพร่ขยายไปทั่วทั้งทะเลอาหรับและมหาสมุทรอินเดีย ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจอย่างมาก โดยทางผู้ให้ประกันภัยทางทะเล London war risks ได้ประกาศให้อาณาเขตทางทะเลของมหาสมุทรอินเดียทั้งหมด ตั้งแต่ประเทศอินเดียไปยังชายฝั่งทวีปแอฟริกา และตั้งแต่อ่าวโอมานไปยังเกาะมาดากาสการ์เป็นเขตการเดินเรือที่สัญญาประกันภัยจะไม่คุ้มครอง โดยส่วนใหญ่แล้ว บริษัทต่างๆ สามารถผลกระทบค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อมในการปกป้องเรือจากโจรสลัด รวมถึงค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมนี้ไปยังผู้เช่าเรือได้ แต่ผลกระทบจากโจรสลัดที่มีต่อสภาพขวัญกำลังใจของลูกเรือได้ทำให้จำนวนคนประจำเรือ และความสนใจในอาชีพนี้ได้ลดลง

แม้ว่าอุตสาหกรรมเดินเรือทะเลจะต้องเผชิญกับภัยโจรสลัดมาเป็นศตวรรษแล้วก็ตาม แต่สถานการณ์ปัจจุบันได้ถือว่าเป็นมิติใหม่ของโจรสลัดที่ไม่เคยเกิดมาก่อน โจรสลัดโซมาเลียได้หันตัวเองไปเป็นองค์กรการค้าที่สร้างกำไรมหาศาล ภาพโจรสลัดมือถือดาบจับปล้นเรือในอดีตได้กลายเป็นสิ่งที่ไม่น่ากลัวอีกต่อไป เมื่อเทียบกับโจรสลัดผู้ก่อการร้ายในปัจจุบันที่ใช้อาวุธหนักครบมือออกไปตามน่านน้ำตั้งแต่ประเทศโซมาเลียจนถึงประเทศอินเดีย เพื่อยึดบรรดาเรือสินค้าที่ขาดการป้องกันที่เพียงพอไปเรียกค่าไถ่ ดังนั้น จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องตระหนักว่าโจรสลัดนั้นเป็นความเสี่ยงร้ายแรงทางธุรกิจอย่างหนึ่ง โดยโจรสลัดเหล่านี้ไม่ได้ต้องการสินค้าที่อยู่บนเรือ แต่ต้องการเงินค่าไถ่จำนวนมหาศาลโดยใช้ชีวิตลูกเรือเป็นอำนาจต่อรอง และแน่นอนหากสินค้าที่ยึดได้มีมูลค่าสูงก็จะยิ่งเพิ่มอำนาจต่อรองในการเรียกเงินค่าไถ่ได้มากขึ้นอีก

ในปัจจุบัน โจรสลัดได้มีเรือประมงหลายลำไว้ในครอบครองโดยใช้เรือประมงลำใหญ่ให้เป็นเรือแม่ ซึ่งทำให้พวกเขาสามารถพรางตัวว่าเป็นเรือประมง แต่ที่สำคัญกว่านั้น คือ ช่วยเพิ่มระยะทางในการออกไล่เรือสินค้าได้ไกลจากฝั่งมากขึ้น เรือแม่เหล่านี้สามารถบรรทุกอาหาร น้ำมัน และน้ำจืดได้มากขึ้น ดังนั้น เรือสินค้าที่เดินเรือบริเวณที่เดิมทีถือว่าเป็นเขตทางไกลภัยจากโจรสลัดโซมาเลีย ก็ไม่เป็นเช่นนั้นอีกต่อไป โดยเฉพาะในมหาสมุทรอินเดียที่ขาดการลาดตระเวนคุ้มครองจากบรรดาเรือรบของประเทศต่างๆ ที่มีในอ่าวเอเดน (Gulf of Aden “GOA”) อย่างไรก็ตาม การมีบรรดาเรือรบช่วยลาดตระเวนคุ้มครองตามแถบจะไม่มีผลใดๆ เลย เนื่องจากสถิติจำนวนเรือสินค้าที่ถูกจับเรียกค่าไถ่ยังคงไม่ได้ลดลงแต่อย่างใด

เมื่อไม่นานมานี้ เรือสินค้าลำหนึ่งถูกโจรสลัดยึดเรือในขณะที่จอดรอเทียบท่าอยู่บริเวณนอกชายฝั่งเมืองท่าซาลาลาห์ (Salalah) ประเทศโอมาน อย่างไรก็ตาม พื้นที่เสี่ยงภัยยังคงเป็น ตอนใต้ของทะเลแดง ช่องแคบ Bab Al Mandeb และ อ่าวเอเดน การโจมตีเรือขนส่งสินค้าโดยเรือขนาดเล็ก (skiff) บริเวณทางแยกของเส้นทางการเดินเรือที่ได้รับการคุ้มครอง และเส้นทาง Mukalla/Bosaso แม้ว่ามีเรือรบช่วยลาดตระเวนคุ้มครองก็ตาม ชี้ให้เห็นว่าการโจมตีของโจรสลัดยังคงเป็นสิ่งที่คาดการณ์ได้ยากว่าจะเกิดเมื่อใดและบริเวณใด ซึ่งพื้นที่เสี่ยงภัยยังคงแผ่ขยายออกไปทางใต้มากขึ้นเรื่อยๆ จนเกือบจะถึงช่องแคบ Mozambique ภัยคุกคามของโจรสลัดซึ่งเกิดขึ้นในประเทศโซมาเลียและขยายวงกว้างไปยังบริเวณอ่าวเอเดน และมหาสมุทรอินเดีย บ่งชี้ว่าภัยคุกคามต่อธุรกิจขนส่งทางเรือนี้จะไม่หมดไปโดยง่ายในอนาคตอันใกล้นี้ โจรสลัดไม่มีการกลัวบทลงโทษแม้แต่น้อยเพราะปัญหาความซับซ้อนของกฎหมายต่างๆ ที่ใช้บังคับ ทำให้ภัยจากโจรสลัดยังคงเพิ่มขึ้นต่อไป

การจ่ายเงินค่าไถ่เรือที่ถูกโจรสลัดยึดไปยังยังมีเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ จาก 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐโดยเฉลี่ยในปี 2551 เพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 4 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปีนี้ ซึ่งดูเหมือนว่าจะไม่มีขีดจำกัดการเรียกร้องจำนวนเงินค่าไถ่อย่างชัดเจนโดยโจรสลัดโซมาเลียนี้ โจรสลัดโซมาเลียใช้ความรุนแรงมากขึ้นต่อลูกเรือที่ถูกจับเป็นตัวประกัน ยังคงกระตุ้นให้มีการเปลี่ยนแนวคิดของบรรดาผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหลายถึงการสมควรให้มีหน่วยรักษาความปลอดภัยติดอาวุธประจำอยู่บนเรือในขณะที่เดินเรือผ่านอ่าวเอเดนและมหาสมุทรอินเดีย

ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2554 มีการรายงานว่าถูกโจรสลัดโจมตีทั้งหมดเกือบ 266 ครั้งทั่วโลก ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 196 ครั้ง ในช่วงเวลาเดียวกันของปี 2553 ตามสถิติที่เปิดเผยโดยสำนักงานทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Bureau) โดยมากกว่าร้อยละ 60 เป็นการโจมตีโดยโจรสลัดโซมาเลีย ณ วันที่ 30 มิถุนายน โจรสลัดโซมาเลียได้ยึดเรือไว้ทั้งหมด 20 ลำ โดยจับลูกเรือทั้งหมด 420 คนเป็นตัวประกัน นอกจากนี้มีเหตุการณ์ที่เรือถูกโจรสลัดโจมตีประมาณ 50 ครั้ง ในบริเวณประเทศอินโดนีเซีย ประเทศมาเลเซีย ช่องแคบลิงคอปร์ และทะเลจีนใต้ ในช่วงครึ่งแรกของปี 2554

**กองทัพเรือไทย:** ด้วยสถานการณ์โจรสลัดที่เลวร้ายมากขึ้น ทางกองทัพเรือของไทยได้มีการจัดส่งเรือรบเพื่อไปร่วมลาดตระเวนเส้นทางเดินเรือในอ่าวเอเดน โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการให้ความคุ้มครองเรือสินค้าที่ชักธงไทย การช่วยเหลือของกองทัพเรือไทยเป็นสิ่งที่น่ายินดีที่จะช่วยผ่อนคลายความกังวลให้กับบริษัทฯ และลูกเรือทุกคน ซึ่งบริษัทฯ ต้องขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

MAST เป็นบริษัทเอกชนที่ให้บริการที่รักษาความปลอดภัยให้กับเรือของบริษัทฯ โดยได้มีการขยายพื้นที่ให้บริการให้ครอบคลุมทั่วมหาสมุทรอินเดีย ด้วยความเชี่ยวชาญของที่รักษาความปลอดภัย ประกอบกับมาตรการรักษาความปลอดภัยที่นำมาใช้บนเรือ ทำให้บริษัทฯ สามารถเดินเรือผ่านพื้นที่เสี่ยงภัยได้โดยปลอดภัย

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียแล้ว บริเวณทะเลอาราเบียน มหาสมุทรอินเดีย ประเทศไนจีเรียและบริเวณชายฝั่งประเทศยังคงเป็นอีกพื้นที่เสี่ยงต่อการถูกโจรสลัดโจมตี แต่ที่แตกต่างกัน เนื่องจากประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยจำกัดภัยโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

## โครงการร่วมทุน

สถานะของการลงทุนในบริษัทร่วมทุนของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- » **Southern LPG Pvt Ltd (SLPG) :** ขั้นตอนการปิดกิจการของบริษัทร่วมทุนนี้ใกล้จะเสร็จสมบูรณ์แล้ว บริษัทฯ ได้ทำการขายทรัพย์สินหลักๆ ของบริษัทนี้ และได้รับเงินครบถ้วนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในขณะนี้ กำลังดำเนินการปิดบริษัทนี้ตามขั้นตอนต่อไป
- » **International Seaports (Haldia) Pvt Ltd :** บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 1.34 ล้านดอลลาร์ คิดเป็นประมาณร้อยละ 66 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545-2546 ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่าเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าและหวังว่าบริษัทฯ จะสามารถเพิ่มสัดส่วนการลงทุนในบริษัทร่วมทุนนี้ในโอกาสที่เหมาะสมต่อไป

## อุปสรรค

### อุปสงค์

ด้วยบรรยากาศของธุรกิจในปัจจุบันที่ระบบธนาคารมีความอ่อนแอมาก ประกอบกับอุปสงค์ความต้องการสินค้าจากตลาดใหญ่ที่สุดทั้งสามแห่งของโลก (สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และประเทศจีน) ยังดูไม่แน่นอน สถานการณ์ในอีก 2 ปีข้างหน้าจึงเป็นสิ่งที่น่าท้าทายและยากลำบาก อุปสงค์ที่ลดลงส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากปัญหาโครงสร้างของระบบการเงินการธนาคารของโลก แต่ได้รับการฟื้นฟูค่อนข้างดีจากการให้ความร่วมมือกันของบรรดารัฐบาลของประเทศต่างๆ ทั่วโลก รวมถึงมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆ ที่นำมาใช้กันมากในช่วงปี 2552, 2553 และ 2554 สิ่งสำคัญที่สุด คือ บรรดาธนาคารต่างๆ จำเป็นจะต้องปล่อยสินเชื่อสำหรับการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งไม่ได้ปล่อยให้ตั้งแต่เมื่อเกิดวิกฤติเศรษฐกิจโลกตอนกลางปี 2551 ดังนั้นยังคงต้องใช้เวลาก่อนที่ทุกอย่างจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติแน่นอนว่าสิ่งที่น่ากังวล คือ ตัวเลขจีดีพีของโลก เมื่อนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆ ที่เป็นเหมือนยาช่วยฟื้นฟูให้กับระบบเศรษฐกิจของบรรดาประเทศต่างๆ เริ่มหมดลง ได้สร้างความหวุ่นวิตกว่าตัวเลขจีดีพีของโลกอาจลดลงจนส่งผลกระทบในทางลบต่อการเติบโตของอุปสงค์ สิ่งเหล่านี้จะเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่ต้องเฝ้าติดตามเพื่อบ่งบอกว่าช่วงเวลาที่ดินนั้นใกล้เข้ามาหรือยัง



## อุปทาน

เนื่องด้วยตลาดค่าระวางเรืออยู่ในระดับสูงมากในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ทำให้เจ้าของเรือส่วนใหญ่ยังคงใช้งานเรือที่มีอายุมากของตนต่อไปจนเกินอายุใช้งานตามปกติ หากเป็นช่วงที่สภาพตลาดค่าระวางเรืออยู่ในระดับปกติแล้ว น่าจะมีเรือประมาณร้อยละ 20 ของกองเรือทั้งโลกถูกปลดระวางแล้ว แต่ภายใต้สภาพตลาดค่าระวางในปัจจุบันตัวเลขการปลดระวางเรื่อนี้น่าจะเพิ่มขึ้นไปที่ประมาณร้อยละ 30 เนื่องด้วยข้อจำกัดของจำนวนผู้ที่ให้บริการปลดระวางเรือที่มีอยู่อาจมีไม่เพียงพอ ส่วนบรรดาเรือที่ยังมีอายุน้อยเกินกว่าที่จะถูกปลดระวางก็จะต้องถูกจอดทิ้งไว้

สำหรับเรือต่อใหม่ที่มีระวางบรรทุกรวมประมาณร้อยละ 32.5 (ขนาดระวางรวม 202.8 เดทเวทตัน) ของกองเรือโลกที่มีกำหนดการส่งมอบในช่วง 3 ปีข้างหน้าไปจนถึงสิ้นปี 2558 จะเกิดความล่าช้าในการส่งมอบ สืบเนื่องจากผลกระทบจากภาวะวิกฤติการเงิน ซึ่งถือว่าไม่ใช่เรื่องปกติ ทั้งนี้ตัวเลขบ่งชี้ที่บริษัทฯ คาดการณ์ คือ ตัวเลขอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือร้อยละ 23 ในปี 2551 ได้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 41 ในปี 2552 และเป็นร้อยละ 38 ในปี 2553 และเป็นร้อยละ 28 ในปี 2554 และน่าจะเพิ่มเป็นร้อยละ 30 หรือมากกว่า ในปี 2555 และปีต่อไป

ด้านอุปทานกับด้านอุปสงค์น่าจะเข้าสู่ภาวะสมดุลได้อีกสองสามปีข้างหน้า ซึ่งน่าจะเป็นเวลาใกล้เคียงกับที่บรรดาธนาคารต่างๆ กลับสู่ภาวะปกติอีกครั้ง และน่าจะได้เห็นตลาดค่าระวางเรืออยู่ในช่วงขาขึ้นอีกครั้งหลังปี 2556 ดังนั้น บริษัทฯ คิดว่าปี 2555 และ ปี 2556 จะยังคงเป็นปีแห่งความท้าทายที่ยากลำบาก ซึ่งแม้แต่เจ้าของเรือที่ฉลาดและรอบคอบที่สุดในการวางกลยุทธ์อย่างดีที่สุดก็ยังคงได้รับการทดสอบอย่างเข้มข้น

## ด้านการเงิน

การระดมทุนจะเป็นหนึ่งในความท้าทายที่สุดที่เจ้าของเรือจะต้องเผชิญตลอดปี 2555 และปีต่อไป ในรอบ 5 ปีที่ผ่านมา บรรดาธนาคารต่างๆ ได้ให้เงินกู้กับบรรดาบริษัทเจ้าของเรือในการจัดซื้อเรือมือสองมูลค่าประมาณ 160 ถึง 175 พันล้านเหรียญสหรัฐ และมูลค่าเรือที่ตกต่ำอย่างรวดเร็ว ทำให้เรือเหล่านี้มีมูลค่าสูญหายไปประมาณร้อยละ 60 ของมูลค่าที่สูงสุดในช่วงครึ่งแรกของปี 2551 ดังนั้นเงินกู้สำหรับเรือดังกล่าวส่วนใหญ่แทบทั้งหมดมีการผิดสัญญาเงินกู้ในส่วนของเกณฑ์มูลค่าหนี้สินต่อมูลค่าสินทรัพย์ ซึ่งอาจส่งผลให้ธนาคารต่างๆ ที่ปล่อยกู้สามารถเรียกให้มีการชำระเงินกู้ก่อนกำหนดได้ ถ้าเรือดังกล่าวมีการให้เช่าเรือตามสภาพตลาดด้วยแล้ว ธนาคารเหล่านี้ย่อมเกิดปัญหาใหญ่กับสภาพคล่องกระแสเงินสดที่อาจมีไม่มากพอที่จะครอบคลุมภาระดอกเบี้ย และ/หรือ การจ่ายคืนเงินต้น และปัญหาจากการผิดสัญญาเงินกู้ในส่วนของเกณฑ์มูลค่าหนี้สินต่อมูลค่าสินทรัพย์

การผ่อนคลายทางการเงินในลักษณะของสถานการณ์ในปี 2552 ถึง 2554 ด้วยแนวคิดที่ว่า “ไม่มีการผิดสัญญา ไม่มีการยึดหลักทรัพย์ค้ำประกัน ไม่ได้รับรู้ถึงการผิดชำระหนี้” คงจะเปลี่ยนไปในปี 2555 บริษัทฯ เห็นถึงสิ่งบอกเหตุในรูปแบบของการปรับโครงสร้างทางการเงิน และ/หรือ การล้มละลายของบรรดาบริษัทเรือขนาดใหญ่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ตลอดปี 2554 ธนาคารกำลังบังคับให้มีการชำระเงินกู้ที่ผิดสัญญาคืนก่อนกำหนด ชายเรือที่เป็นหลักประกันเงินกู้ ณ ราคาที่สูงสุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อนำมาชำระคืนเงินกู้บางส่วนที่ได้ปล่อยกู้ไป สิ่งนี้จะทำให้ตัวเลขบัญชีงบดุลของธนาคารเป็นลบ และเป็นไปได้ที่จะทำให้เจ้าของเรือล้มละลายได้ ถ้าหากเจ้าของเรื่อนั้นมีสัญญาต่อเรือใหม่และมีสัญญาเงินกู้เพื่อใช้ในการต่อเรือจากธนาคารด้วยแล้ว เงินกู้เหล่านั้นจะหายไปทำให้สัญญาต่อเรือใหม่นั้นไม่บรรลุผล ซึ่งจะส่งผลให้มีการผลกระทบทางการเงินต่อไปยังบรรดาผู้ต่อเรือและธนาคารที่เป็นเจ้าหนี้ต่อเรือ ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการเดินเรือ ณ ปัจจุบันเพิ่งจะได้เริ่มเห็นปัญหาลิควidityโดยคุณภาพ (sub-prime) ในแบบฉบับของตนเองที่กำลังคุกคามยังบรรดาเจ้าของเรือธนาคารเจ้าหนี้ของเจ้าของเรือ ผู้ต่อเรือ และธนาคารเจ้าหนี้ของผู้ต่อเรือ

ปัญหาความตึงเครียดด้านการเงินในอุตสาหกรรมทางทะเลได้นำมาสู่บทวิเคราะห์ว่า เรือต่อใหม่จำนวนมากซึ่งมีกำหนดส่งมอบตั้งแต่ปัจจุบันจนถึงปี 2558 อาจเป็นเพียงแค่ภาพลวงตาเท่านั้น เนื่องจากอาจมีการยกเลิกการต่อเรือส่วนใหญ่ไปแล้ว สิ่งนี้อาจถือว่าเป็นความหวังท่ามกลางความมืดมนที่กำลังคุกคามอุตสาหกรรม



## บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้เตรียมความพร้อมในทุกๆด้านที่จะไขว่คว้าโอกาสดีๆ ที่จะเข้ามาในตลาดธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเพื่อนำพาบริษัทฯ ไปสู่ความสำเร็จ โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่นาคตนนี้ แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ร่วมลงทุนทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเทและเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของบริษัทฯ ทุกคน

### ในนามคณะกรรมการ บริษัท พรีเมียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)



นายคาลิต มอญูดดิน ฮาซิม  
กรรมการผู้จัดการ



นายดูบรู ดาลี วาเดีย  
กรรมการบริหาร

3 กุมภาพันธ์ 2555

# รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท ฟรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่านได้แก่นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบ นายกำธร ศิลาอ่อน และ รองศาสตราจารย์ ดร. ภาวดี ปานะนนท์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบ ในระหว่างปี 2554 มีการเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการตรวจสอบเนื่องจากการลาออกและการเกษียณอายุของกรรมการตรวจสอบ โดยมีมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 2/2554 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ได้แต่งตั้ง นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ สมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบเดิมให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบ แต่งตั้ง นายกำธร ศิลาอ่อน ให้ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบแทน พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวดี ซึ่งลาออกจากการเป็นสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ก่อนครบวาระ (24 สิงหาคม 2555) เนื่องจากหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการบริษัท ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ และแต่งตั้ง รองศาสตราจารย์ ดร. ภาวดี ปานะนนท์ ให้ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบแทน นายธีระ วิภูชนิน ซึ่งลาออกจากการเป็นสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบ เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 เนื่องจากได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริษัท โดยปฏิบัติตามหลักการเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่ว่าประธานคณะกรรมการบริษัทไม่ควรดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

ในปี 2554 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบงบการเงิน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอ และเป็นที่ยอมรับได้

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของฝ่ายตรวจสอบภายในเพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายในและได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบของฝ่ายตรวจสอบภายใน ในปี 2554 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการประเมินความเสี่ยงและกลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของบริษัทฯ สอบทานด้านการปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก สอบทานรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกจากนี้ ฝ่ายตรวจสอบได้ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบ และนำผลการตรวจสอบ รวมทั้งคำแนะนำต่างๆ ไปปรึกษาหารือกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้บริหาร และได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอและไม่มีจุดบกพร่องที่มีสาระสำคัญ

คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการดำเนินการ ซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ก็คือ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูล และการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตาม มาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ผลการสอบทานพบว่าบริษัทฯ มีรายการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 5 รายการ โดยเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ประเภทที่ 2 จำนวน 4 รายการ และเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ประเภทที่ 3 จำนวน 1 รายการ ตามความหมายของประกาศฉบับดังกล่าว สำหรับค่าตัวเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการซื้อ คอมพิวเตอร์ และค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้ง รวมถึง ค่าซ่อมบำรุงรักษา เครื่องปรับอากาศที่สำนักงานบริษัทฯ และ บริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อยจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจ ปกติของบริษัทฯ ในขณะที่ค่าเช่าสำนักงานจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทที่ 3 คือรายการเช่าหรือให้เช่า อสังหาริมทรัพย์ระยะสั้น ซึ่งรายละเอียดของรายการดังกล่าวได้อธิบายไว้แล้ว ภายใต้หัวข้อเรื่อง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ผลการสอบทานดังกล่าวได้ถูกนำเสนอเพื่อทราบในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่ารายการที่เกี่ยวข้องกัน ดังกล่าวมีความยุติธรรมและเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

ในระหว่างปี 2554 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการสอบทานรายการเกี่ยวกับการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของ บริษัทย่อยของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูล และการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 20/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่าย เป็นการได้มา หรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม คณะกรรมการตรวจสอบ เห็นว่าการได้มาและจำหน่าย ไปซึ่งสินทรัพย์ของ บริษัทย่อยของ บริษัทฯ มีความสมเหตุสมผล และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

ปกติ การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบจะมีขึ้นก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้เพื่อให้รายงานการประชุม ของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชีภายนอกโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วม ประชุม สามารถส่งให้คณะกรรมการบริษัทฯ ก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบ และปรึกษาหารือ รวมทั้งรับคำแนะนำต่าง ๆ จากคณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการตรวจสอบได้มีการพูดคุยกับผู้ตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการเกี่ยวกับ ประเด็นต่าง ๆ ที่ผู้ตรวจสอบภายในตรวจพบจากการตรวจสอบ การประชุมอย่างเป็นทางการของคณะกรรมการตรวจสอบ แต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง โดยในปี 2554 คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2553: 4 ครั้ง) และไม่มีการประชุมตามวาระพิเศษ (ปี 2553: ไม่มีการประชุมตามวาระพิเศษ) โดยการเข้าร่วมประชุมของ กรรมการตรวจสอบ แต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบ	การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)	
	2554	2553
	การประชุมตามวาระปกติ	การประชุมตามวาระปกติ
1. พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต *	1/1	4/4
2. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	4/4	4/4
3. นายธีระ วิภูชนิน *	1/1	4/4
4. นายกำธร ศิลาลอ่อน **	3/3	-
5. รองศาสตราจารย์ ดร.ภิวดา ปานะนนท์ **	3/3	-

\* สมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบที่ลาออกในปี 2554

\*\* สมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2554

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2555 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเพื่อเสนอการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใด ท่านหนึ่งจากบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2555 ดังต่อไปนี้

1. นางสาวสมาลี ธีรวัชรบัณฑิต (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3970) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ในระหว่างปี 2546 ถึง ปี 2550 และอีกครั้งสำหรับปี 2553 และปี 2554
2. นายชยพล ศุภเศรษฐนันท์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3972) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับปี 2551 และปี 2552
3. นางสาววิสสุตา จริยธนากร (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3853)

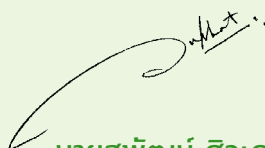
ทั้งนี้ ผู้สอบบัญชีที่มีคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบที่ได้กล่าวข้างต้น สามารถแสดงความเห็นต่อการเงินของบริษัทฯ ได้ และในกรณีที่ผู้สอบบัญชีคนใดคนหนึ่งดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ให้บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด มีอำนาจเสนอชื่อผู้สอบบัญชีอื่นที่มีคุณสมบัติและมีความสามารถของบริษัทฯ สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด มาปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบ และแสดงความเห็นต่อการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแทน

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

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าตอบแทนการสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับ ปี 2555 จำนวนเงินไม่เกิน 1.90 ล้านบาท (ปี 2554: 1.90 ล้านบาท) แยกต่างหากจากค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด ซึ่งจะได้เสนอให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ พิจารณานุมัติ

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบดังกล่าวข้างต้น ได้มีการพิจารณาถึงความเหมาะสมของ นางสาวสมาลี ธีรวัชรบัณฑิต (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3970) จากบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด ที่ได้ทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทย่อยทุกบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทยและบริษัทย่อย 1 บริษัท ที่จดทะเบียนในต่างประเทศ ด้วยค่าตอบแทนการสอบบัญชีสำหรับปี 2554 จำนวน 3.08 ล้านบาท และคาดว่าจะทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีต่อไปอีกสำหรับปี 2555 ด้วยค่าตอบแทนการสอบบัญชี จำนวนเงิน 3.29 ล้านบาท นอกจากนี้ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบยังได้พิจารณาค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชีที่ให้กับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย ด้วยจำนวนเงินไม่เกิน 0.35 ล้านบาท (ปี 2554 : 0.24 ล้านบาท)

**ในนามคณะกรรมการตรวจสอบ  
ของบริษัท ฟรีเฮียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)**



**นายสุวัฒน์ ติวะศรีอำไพ**

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ

3 กุมภาพันธ์ 2555

# รายงานการกำกับดูแลกิจการ

## คำจำกัดความ

การกำกับดูแลกิจการ หรือ Corporate Governance หมายถึงระบบที่จัดให้มีโครงสร้างและกระบวนการของความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการ ฝ่ายจัดการ และผู้ถือหุ้น เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน นำไปสู่การเติบโตและเพิ่มคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียอื่นประกอบ

คำจำกัดความดังกล่าวในข้างต้น เป็นไปตามข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ บริษัท มีความพยายามอย่างยิ่งที่จะผลักดันให้การกำกับดูแลกิจการดังกล่าวเกิดขึ้นอย่างสมบูรณ์ภายในองค์กร

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ตระหนักดีว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเจริญเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ จริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีขึ้น ซึ่งได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการ”

ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้รับรางวัลต่าง ๆ ในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังต่อไปนี้

- » ได้รับการจัดกลุ่มในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนสำหรับปี 2554 และ 2553 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ
- » ได้รับการจัดกลุ่มในกลุ่ม “ดีเยี่ยม” และ “ดีเยี่ยมและสมควรเป็นตัวอย่าง” สำหรับการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นสำหรับปี 2554 และ 2553 ตามลำดับ จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย
- » ในปี 2553 บริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกให้นำเสนอผลงานข้อมูลความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ เพื่อประกอบการพิจารณารางวัล CSR Awards ประจำปี 2553 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- » ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการบริหารจัดการสำหรับกลุ่มบริษัทในทวีปเอเชีย โดย “FinanceAsia” ที่มีการเผยแพร่ผลการสำรวจในเดือนเมษายน 2553 ให้เป็น “บริษัทที่ดีที่สุดในการบริหารจัดการบริษัทสำหรับกลุ่มที่มีมูลค่าตลาดขนาดกลาง (Medium market cap sector)” และเป็นหนึ่งใน “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์”
- » ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าแห่งเทกอง” ในงานประกาศรางวัลสำหรับการค้าทางทะเลในทวีปเอเชีย ประจำปี 2553
- » ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการประจำปี 2553 โดยนิตยสาร “ASIAMONEY” ให้เป็น “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” “บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส” “บริษัทดีเด่นในด้านสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน” “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์” และ “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” (นายคาลิต ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของ บริษัทฯ) ในประเทศไทย
- » ในปี 2552 นายคาลิต ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของ บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกเป็น “ผู้บริหารบริษัทจดทะเบียนดีเด่น (Best CEO)” ในกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าตลาดขนาดเล็กและกลาง (Small & Medium Market Cap Sector) โดยสมาคมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ของไทย
- » ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ โดยนิตยสาร “ASIAMONEY” ที่มีการเผยแพร่ผลการสำรวจในนิตยสาร Asia Money ฉบับประจำเดือนมกราคม 2553 ให้เป็น “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” “บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส” “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์” “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” (นายคาลิต ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของ บริษัทฯ) ในประเทศไทย
- » ได้รับการจัดอันดับตามรายงานของ “CLSA ASIA-PACIFIC MARKETS” ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2552 ให้เป็น 1 ใน 3 บริษัทดีเด่นในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีจากผลการสำรวจการกำกับดูแลกิจการในประเทศไทย
- » ได้รับการจัดอันดับในปี 2550 จากนิตยสาร “The Asset” ของฮ่องกง ให้เป็นบริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทยด้านการกำกับดูแลกิจการ จากรายชื่อบริษัทที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีจำนวน 60 บริษัทในเอเชีย

- » ได้รับรางวัล “Best Corporate Governance Report” และ “Best Performance” จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในงาน “SET Awards 2006”

การดำเนินการด้านหลักการค้ากับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ สรุปได้เป็น 5 หมวด ภายใต้หัวข้อดังต่อไปนี้

## 1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นเพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีและได้มุ่งปฏิบัติในการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นและการส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิ ซึ่งนโยบายสำหรับการรักษาสหสิทธิของผู้ถือหุ้นอยู่ในส่วนของคู่มือ นโยบายกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่องานผู้ถือหุ้นในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศ วิธีการปฏิบัติทางบัญชี การใช้สารสนเทศภายใน และในเรื่องที่เกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารจะต้องมีความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใดๆ ด้วยความสุจริตใจและเป็นธรรมต่องานผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อยและเพื่อผลประโยชน์โดยรวม โดยในนโยบายและกระบวนการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

### 1.1 พิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดทำเอกสารประกอบการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล รวมทั้งเพิ่มเติมข้อมูลอื่นๆ ของกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านในรายงานประจำปีและเสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี เพื่อให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

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

### 1.2 พิจารณานโยบายและคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี โดยได้เปิดเผยแนวทาง/วิธีการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ในข้อ 5.5 ในรายงานนี้

### 1.3 พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี และได้จัดทำให้ข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอต่อการพิจารณาอนุมัติของผู้ถือหุ้น ซึ่งข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

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



#### 1.4 พิจารณานโยบายจ่ายเงินปันผล

ปัจจุบันนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ ได้อนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เมื่อครั้งการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2547 และถ้ามีการเปลี่ยนแปลงในอนาคต บริษัทฯ จะนำเสนอให้มีการพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้น

#### 1.5 พิจารณาแผนการซื้อหุ้นคืน

ในปี 2546 บริษัทฯ ได้ขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นสำหรับแผนการดำเนินการเรื่องการซื้อหุ้นคืน โดยผู้ถือหุ้นอนุมัติให้คณะกรรมการบริษัทฯ สามารถทำการซื้อหุ้นของบริษัทฯ คืนได้ โดยให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับของ ตลท./กสด. และจัดให้มีข้อมูลที่ถูกต้องและครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจ

#### 1.6 การประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สำหรับการจัดประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมีการปฏิบัติดังต่อไปนี้

- » สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2554 บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้เสนอวาระสำหรับการประชุมและได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ ซึ่งจะได้ปฏิบัติต่อเนื่องสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 โดยให้สิทธิผู้ถือหุ้นท่านเดียวหรือหลายท่านที่มีหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า 200,000 หุ้น สามารถเสนอวาระการประชุมหรือเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ก่อนการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ซึ่งเป็นการให้สิทธิที่มากกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อผู้ถือหุ้น บริษัทฯ กำหนดนโยบายและช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และประกาศผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยผู้ถือหุ้นหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นสามารถนำเสนอวาระการประชุมล่วงหน้า และเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาบรรจุในวาระการประชุมผู้ถือหุ้น
- » บริษัทฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่มีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาของผู้ถือหุ้น ซึ่งถือเป็นนโยบายปกติของบริษัทฯ โดยหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่จะส่งถึงผู้ถือหุ้นสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีได้ระบุถึงจุดประสงค์ เหตุผล และความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ประกอบในแต่ละวาระการประชุม โดยบริษัทฯ จะไม่แก้ไขวาระการประชุมถ้าไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- » บริษัทฯ ได้เปิดเผยร่างหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนจัดส่งให้กับผู้ถือหุ้น และทางบริษัทฯ ได้แจ้งวันประชุมผู้ถือหุ้นต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างน้อย 30 วันก่อนวันประชุมและได้ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 21 วันก่อนวันประชุม
- » บริษัทฯ ได้ทำการเผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ผ่านทางสื่อหนังสือพิมพ์รายวันทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เป็นเวลา 3 วันติดต่อกันและประมาณ 14 วันล่วงหน้า ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี
- » บริษัทฯ จัดให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสอย่างเต็มที่ในการมีส่วนร่วมในการประชุมผู้ถือหุ้นและสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถามในประเด็นสงสัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยผู้บริหารและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับประเด็นนั้นๆ จะเป็นผู้ตอบคำถาม
- » บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นที่ถูกต้อง ครบถ้วนและชัดเจน รวมถึงรายชื่อของกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ในรายงานยังได้บันทึกข้อมูล คำถามและคำตอบในที่ประชุมผู้ถือหุ้น วิธีการลงคะแนนเสียง วิธีนับคะแนนเสียงและผลการลงคะแนนเสียง
- » บริษัทฯ มีนโยบายจัดประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติกรณีที่มีเหตุการณ์สำคัญๆ ที่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยจัดเอกสารประกอบการพิจารณาที่ถูกต้องและเพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้ถือหุ้น เช่น ในปี 2547 กรณีซื้อเรือเดินทะเลจำนวน 15 ลำ การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำ ในปี 2550 และจำนวน 3 ลำในปี 2551 เป็นต้น ซึ่งบริษัทฯ ได้แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาให้แก่ผู้ถือหุ้นทั้งสามกรณี
- » บริษัทฯ มีการติดตามและสอบถามเงินปันผลที่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังไม่ได้รับและพยายามติดต่อกับผู้ถือหุ้นเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนได้รับเงินปันผลจากบริษัทฯ ทั้งนี้บริษัทฯ ยังได้แจ้งข้อมูลและให้คำแนะนำแก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ถึงวิธีการรับเงินปันผล

ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ มีการประชุมผู้ถือหุ้นทั้งหมด 1 ครั้ง เป็นการประชุมสามัญประจำปี เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ที่โรงแรม อมารี เอเทรียม โดยกรรมการทุกท่าน (ยกเว้นกรรมการสองท่าน: นายกิริต ชาท์และนายชีระ ภาณุพงศ์) เข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2554 ซึ่งรวมถึงกรรมการตรวจสอบทุกท่าน กรรมการอิสระ (ยกเว้นกรรมการอิสระ 1 ท่าน)และผู้สอบบัญชีภายนอกได้เข้าร่วมในการประชุมสามัญประจำปี เพื่อตอบคำถามจากผู้ถือหุ้นในประเด็นที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลทางบัญชีหรือการปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชี โดยประธานในที่ประชุมได้อธิบายเกี่ยวกับวิธีการลงคะแนนเสียง และวิธีนับคะแนนเสียงเมื่อการประชุมเริ่มขึ้น และเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ เปิดโอกาสให้ซักถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ในแต่ละวาระการประชุมรวมทั้งได้บันทึกมติที่ประชุมและประเด็นต่าง ๆ ไว้ในรายงานการประชุมอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้นำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเปิดเผยรายงานการประชุมพร้อมทั้งวิดีโอบันทึกการประชุมดังกล่าวในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “**นักลงทุนสัมพันธ์**” ภายในระยะเวลา 14 วันหลังวันประชุม

## 2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ มั่นใจในการให้ความสำคัญถึงการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ทั้งในส่วนของการเรียกประชุมผู้ถือหุ้น การจัดประชุมผู้ถือหุ้นและเพื่อเป็นการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นสำหรับเรื่องที่เป็นสาระสำคัญ โดยได้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- » กำหนดวัน เวลาและสถานที่ในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน
- » กำหนดให้หุ้น 1 หุ้น มีคะแนนเสียง 1 เสียง
- » อำนวยความสะดวกสำหรับการลงคะแนนเสียง ด้วยการจัดให้มีการมอบฉันทะโดยจัดแบบฟอร์มการมอบฉันทะ พร้อมทั้งอธิบายถึงขั้นตอนวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการมอบฉันทะและพยายามจัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นภายในระยะเวลาที่มากพอและเท่าที่บริษัทฯ สามารถกระทำได้ภายใต้ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง คือก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 14 วัน โดยผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีประธานกรรมการและ/หรือกรรมการอิสระ รับมอบฉันทะเพื่อเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงแทนในการประชุมแต่ละครั้ง โดยรายละเอียดต่าง ๆ ได้ระบุไว้ในหนังสือเชิญประชุมแต่ละครั้งอย่างครบถ้วน
- » กำหนดให้มีการลงทะเบียนผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ก่อนเริ่มประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้มีเวลาในการลงทะเบียนที่เพียงพอ
- » ได้จัดเตรียมบัตรลงคะแนนสำหรับการประชุมแต่ละวาระ
- » ได้ใช้ระบบ Barcode ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุม และเพื่อความถูกต้อง แม่นยำในการนับคะแนนเสียง
- » เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นในการเสนอวาระการประชุมเป็นการล่วงหน้า และเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการบริษัทฯ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นประจำปีในช่องทางสื่อสารต่าง ๆ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- » เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการเลือกตั้งกรรมการ โดยการลงคะแนนเสียงจะใช้บัตรลงคะแนนเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล
- » ไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมใหม่ โดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- » กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง
- » กรรมการได้รายงานการถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบเป็นประจำ
- » กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลและรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนหรือของบุคคลใกล้ชิดที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตโดยมีวิธีการปฏิบัติดังนี้
  - กรรมการและผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ต้องส่งแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง

- เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” กรรมการและผู้บริหารต้องปรับปรุงข้อมูลในแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” โดยทันทีหรือภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงรายการ
  - เลขานุการบริษัทฯ ส่งสำเนาแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ให้กับประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ ภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานฉบับดังกล่าว
- » คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางไม่ให้กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียเข้าร่วมในกระบวนการตัดสินใจโดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับมาในที่ประชุมอีกครั้ง เมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
- » ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ที่อาจจะนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์และได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ **“รายการที่เกี่ยวข้องกัน”** ในรายงานประจำปีนี้ ซึ่งได้อธิบายถึงลักษณะของความเกี่ยวข้องกัน ความสำคัญของการทำรายการ มูลค่าของรายการ และแนวโน้มการทำรายการในอนาคตและบริษัทฯ ไม่เคยมีกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- » ปฏิบัติตามนโยบายอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการดูแลการใช้ข้อมูลภายในดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ **“การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน”** ในรายงานประจำปีนี้และยังไม่มีกรณีการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการและ/หรือผู้บริหารบริษัทฯ

### 3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ ตระหนักและให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้บริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก เช่น เจ้าหนี้การค้า คู่ค้า ลูกค้า ชุมชน/สังคม ภาครัฐ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักถึงแรงสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ในอันที่จะช่วยสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างกำไรให้กับบริษัทฯ และเป็นแรงสนับสนุนอย่างดียิ่งในการสร้างความสำเร็จในระยะยาวของบริษัทฯ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงแก้ไขเว็บไซต์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงหัวข้อ “กิจกรรมผู้มีส่วนได้เสีย” นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และรวมถึงการจัดให้มีช่องทางบนเว็บไซต์สำหรับผู้มีส่วนได้เสียสามารถติดต่อสื่อสารในการแสดงความคิดเห็นต่างๆ และสามารถติดต่อโดยตรงกับคณะกรรมการบริษัทฯ ตามความประสงค์ โดยไม่ต้องผ่านผู้บริหาร ของบริษัทฯ ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทฯ จะเก็บข้อมูลร้องเรียนเป็นความลับ ถ้าการร้องเรียนมีมูลความจริง คณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการเพื่อแก้ไขตามความเหมาะสม

**ด้านผู้บริหาร:** บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของผู้บริหารซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยค่าตอบแทนของผู้บริหารมีโครงสร้างที่เหมาะสมและเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม และค่าเฉลี่ยโดยทั่วไปของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ทำงานอย่างอิสระ ปราศจากการแทรกแซง ภายใต้บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบที่มอบหมายโดยคณะกรรมการบริษัทฯ

**ด้านพนักงาน:** บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกันในโอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคงและความก้าวหน้าทางอาชีพและหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานและการจ้างงาน บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานในธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต และได้อธิบายถึงการดูแลด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของพนักงานที่ปฏิบัติการบนเรือของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ **“รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม”** ในรายงานประจำปีนี้

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีนโยบายด้านผลตอบแทนสำหรับพนักงานที่สำนักงานของบริษัทฯ ทั้งในรูปของเงินเดือน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ เช่น การเสนอกองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามความสมัครใจ ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ /โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน

และแผนงานในอนาคตของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ ESOP เนื่องจากบริษัทฯ เห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ 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 ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินต่าง ๆ รวมทั้งปฏิบัติตามวัตถุประสงค์การกู้เงิน การชำระคืน หลักทรัพย์ค้ำประกันและข้อตกลงอื่น ๆ ที่ตกลงร่วมกันระหว่างสองฝ่าย

**ด้านลูกค้า:** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความสำคัญของคู่ค้าของบริษัทฯ และบริษัทฯ มั่นใจว่าเงื่อนไขทางการค้าต่าง ๆ เป็นไปด้วยความเป็นธรรมตามมาตรฐานการค้าโดยทั่วไป รวมทั้งการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการค้าอย่างเคร่งครัด

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

**ด้านคู่แข่ง:** บริษัทฯ ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกากองการแข่งขันที่ดี ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการกล่าวหา บริษัทฯ ที่เป็นผู้แข่งขันทางการค้าด้วยความไม่สุจริตและปราศจากข้อมูลความจริง รวมทั้งไม่เข้าถึงสารสนเทศที่เป็นความลับของคู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม

**ด้านชุมชนและ/หรือสังคม:** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม รวมถึงการสนับสนุน กิจกรรมของชุมชน และการเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่องู่ที่อยู่รอบข้างมากกว่าที่มีกำหนดไว้ในกฎหมายและพยายามเข้าไปมีส่วนร่วมทางสังคม โดยบริษัทฯ ได้รายงานส่วนนี้แยกไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม” ในรายงานประจำปีนี้

**ด้านผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ:** นอกเหนือจากที่ได้กล่าวไว้แล้วในส่วนของกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจ การเดินเรือซึ่งบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามและได้อธิบายไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่า ภาครัฐบาลคือผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ ทำหน้าที่ควบคุมเพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปด้วยความยุติธรรมและมีความโปร่งใส บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้รวมการสอบทานการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ให้เป็นหนึ่งในหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีผู้ตรวจสอบภายในที่มีคุณสมบัติเป็นหัวหน้าฝ่าย โดยผู้ตรวจสอบภายในได้จัดทำรายงานสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่าง ๆ ประจำปี และรายงานผลโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ตามรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ” ในรายงานประจำปีนี้

**ด้านสิ่งแวดล้อม:** บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการจัดการด้านการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบนั้น จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำ และ/หรือมลพิษทางอากาศ ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้าและการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ และส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายนี้ ซึ่งได้รายงานส่วนนี้ภายใต้หัวข้อ **“รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน”** ในรายงานประจำปี

**การเคารพหลักสิทธิมนุษยชนสากล:** บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนอย่างเคร่งครัด ให้ความรู้ความเข้าใจในหลักสิทธิมนุษยชนสากลแก่พนักงานเพื่อนำไปปฏิบัติเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินงานและไม่สนับสนุนกิจกรรมใดๆ ที่จะละเมิดหลักสิทธิมนุษยชน

**จรรยาบรรณว่าด้วยทรัพย์สินทางปัญญา:** บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องมีความรอบคอบและความระมัดระวังในการใช้งานทรัพย์สินทางปัญญา

**นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน:** บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานมีแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบนดังนี้

- » การรับหรือให้ทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดที่อาจสร้างแรงจูงใจในการตัดสินใจอย่างไม่ชอบธรรมควรดำเนินการอย่างถูกต้อง ตรงไปตรงมาและต้องมั่นใจได้ว่าการดำเนินการนั้นจะไม่ทำให้เกิดข้อครหา หรือทำให้บริษัทฯ เสื่อมเสียชื่อเสียง สิ่งของที่กรรมการบริษัทฯ ได้รับโดยปกติแล้วจะเก็บไว้ในสำนักงาน หรือแจกจ่ายให้กับพนักงานในบริษัทฯ
- » การจัดซื้อต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ตามระเบียบของบริษัทฯ และมีความเป็นธรรมแก่ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยการตัดสินใจต้องคำนึงถึงความสมเหตุสมผลด้านราคา คุณภาพและบริการที่ได้รับ รวมทั้งต้องสามารถตรวจสอบได้อย่างโปร่งใส
- » ในการทำธุรกรรมกับภาครัฐ บริษัทฯ จะต้องหลีกเลี่ยงการกระทำที่อาจจูงใจให้รัฐหรือพนักงานของรัฐดำเนินการที่ไม่ถูกต้องเหมาะสม อย่างไรก็ตามการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันหรือการกระทำใดๆ ในขอบเขตที่เหมาะสมและเป็นธรรมเนียมปฏิบัตินั้นสามารถกระทำได้ เช่น การส่งสารเพื่อเป็นการแสดงความยินดี หรือการให้ช่อดอกไม้ในโอกาสต่างๆ เป็นต้น

## 4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ มีการดูแลกระบวนการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ อย่างเข้มงวด ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มีใช้ข้อมูลทางการเงินและรายงานอื่นๆ โดยข้อมูลจะต้องเปิดเผยอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส โดยผ่านช่องทางที่ถูกต้องและผู้ใช้ข้อมูลสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างเท่าเทียมกันและมีความน่าเชื่อถือ

### 4.1 รายงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยและสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยมีการนำเสนอรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงินควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาตและงบการเงินที่ตรวจสอบแล้วในรายงานประจำปี

### 4.2 คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 เพื่อทำหน้าที่ดูแลเรื่องการจ่ายคำตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง โดยการนำเสนอคำตอบแทนของกรรมการ ข้อเสนอแนะและความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับคำตอบแทนกรรมการจะนำเสนอเพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้รายละเอียดเกี่ยวกับคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน เช่น รายชื่อสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และหลักเกณฑ์การกำหนดคำตอบแทนได้เปิดเผยข้อมูลบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และเปิดเผยภายใต้หัวข้อ **“โครงสร้างการจัดการ”** ในรายงานประจำปี

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท พรีเมียม ซีพี จำกัด (มหาชน)

ในปี 2554 และ 2553 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ เป็นจำนวนที่กำหนดเป็นรายปี ซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน					
		2554			2553		
		คณะกรรมการ บริษัท	คณะกรรมการ ตรวจสอบ	รวม	คณะกรรมการ บริษัท	คณะกรรมการ ตรวจสอบ	รวม
1 พลเรือเอก ดร.อำนาจ จันทนภักฐะ *	ประธานกรรมการบริษัทฯ, กรรมการอิสระ	0.30		0.30	1.20		1.20
2 นายธีระ วิภูชนิน ***	ประธานกรรมการบริษัทฯ, กรรมการอิสระ	1.04	0.05	1.09	0.55	0.20	0.75
3 นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ	0.55		0.55	0.55		0.55
4 นายมนูรี มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
5 นายคุชรู คาลิ วาเดีย	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
6 นายโจปาล มนัสขานี <sup>C</sup>	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
7 พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต *	กรรมการอิสระ	0.14	0.10	0.24	0.55	0.40	0.95
8 นายธีระ ภาณุพงศ์ *	กรรมการอิสระ	0.14		0.14	0.55		0.55
9 นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ <sup>B</sup>	กรรมการอิสระ	0.55	0.35	0.90	0.55	0.20	0.75
10 นางสาวนิชิตา ชำห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
11 นายกิริต ชำห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
12 นายปีเตอร์ เฟ็ดเดอร์เซน *	กรรมการอิสระ	0.14		0.14	0.55		0.55
13 นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา **	กรรมการอิสระ	0.41		0.41	-		-
14 นายกำธร ศิลอ่อน **, <sup>A</sup>	กรรมการอิสระ	0.41	0.15	0.56	-		-
15 รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์ **, <sup>A</sup>	กรรมการอิสระ	0.41	0.15	0.56	-		-
16 นายอิษฏ์ชาญ ชำห์ **	กรรมการ	0.41		0.41	-		-
	<b>รวม</b>	<b>7.25</b>	<b>0.80</b>	<b>8.05</b>	<b>7.25</b>	<b>0.80</b>	<b>8.05</b>

\* กรรมการที่ลาออกในปี 2554 เนื่องจากหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งการลาออกมีผลตั้งแต่วันที่ 14 มีนาคม 2554

\*\* กรรมการใหม่ที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2554 แทนกรรมการที่ลาออก

\*\*\* กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งเป็น ประธานกรรมการบริษัทฯ ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 14 มีนาคม 2554

<sup>A</sup> รวมค่าตอบแทนจากการเป็นกรรมการตรวจสอบไว้ด้วย

<sup>B</sup> รวมค่าตอบแทนจากการเป็นประธานคณะกรรมการตรวจสอบไว้ด้วย

<sup>C</sup> กรรมการที่ทำงานในตำแหน่งบริหารและทำงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานในบริษัทย่อยของบริษัทฯ

สำหรับค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารประกอบด้วยเงินเดือน โบนัส (โบนัสที่จ่ายในระหว่างปีเป็นโบนัสที่อ้างอิงมาจากผลประกอบการของบริษัทฯ ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา) และอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน ซึ่งในระหว่างปี 2554 และปี 2553 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ได้จ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริหารและผู้บริหาร ดังรายละเอียดต่อไปนี้



(หน่วย : ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ/ผู้บริหาร	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน	
		2554	2553
1 นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ	22.26	25.99
2 นายมนีร์ มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการ (การพาณิชย์)	17.93	20.97
3 นายคุซรู คาลิ วาเดย์	กรรมการ (การเงิน)	16.32	19.12
4 นายโจปาล มั่นสุขานี	กรรมการ (ทำงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยของบริษัทฯ)	14.91	17.44
5 นายซีลาล โกปินาธาน	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)	9.01	10.56
6 นายโคคา เวนคาตารามานา สดาการ์	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ)	7.72	9.11
7 นายโกตาการาจิทิล มูราลี เมนนอน	ผู้อำนวยการ (ด้านเทคนิค)	7.54	8.83
8 นายนิลากันตัน วาสูเดวัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการความเสี่ยง)	7.56	8.87
9 นายสตีเฟน โคลา	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ)	5.43	6.38
10 นายกามาล กุมาร ดู	ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ)	6.51	7.64
11 นายนิชินันท์ โกรวิน ดีชาย	ผู้อำนวยการ (โครงการ)	6.85	7.69
12 นางสาวสมปรารถนา เทพนาเพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัท	4.25	4.76
13 นายกิรัน กิสวารินาท ไวดี	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและ MIS)	5.05	5.93
14 นายอึ้งยง กังแซ	ผู้จัดการอาวุโส (การเงินและบัญชี)	3.08	3.50
รวม		134.42	156.79

การเทียบเคียงค่าตอบแทน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการตรวจสอบ และผู้บริหารระหว่างบริษัทฯ กับกลุ่มบริษัททั่วไปและกลุ่มธุรกิจบริการ มีดังรายละเอียดข้างล่างนี้

(หน่วย : พันบาทต่อคนต่อปี)

รายการ	*ฟီออสแอล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด					
	2554	2553	บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด		
			ต่ำเฉลี่ย	ต่ำต่ำสุด	ต่ำสูงสุด	ต่ำเฉลี่ย	ต่ำต่ำสุด	ต่ำสูงสุด
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	774.89	15.00	3,576.00	797.97	15.00	5,400.00
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	321.68	12.00	1,122.00	321.65	12.00	3,000.00
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	336.75	12.00	1,200.00	392.17	12.00	3,120.00
ผู้บริหารบริษัทฯ	9,601.43	11,199.29	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบ ***	400.00	400.00	331.63	12.50	1,320.00	327.39	12.50	3,600.00
กรรมการตรวจสอบ ***	200.00	200.00	227.65	10.00	1,080.00	230.35	10.00	2,400.00

(หน่วย : พันบาทต่อคนต่อปี)

รายการ	*ฟီออสแอล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด					
	2554	2553	บริษัทจดทะเบียนที่มีระดับรายได้ต่อปีตั้งแต่ 5,001-10,000 ล้านบาทต่อปี			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด		
			ต่ำเฉลี่ย	ต่ำต่ำสุด	ต่ำสูงสุด	ต่ำเฉลี่ย	ต่ำต่ำสุด	ต่ำสูงสุด
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	524.66	30.00	1,900.40	797.97	15.00	5,400.00
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	224.10	90.00	550.20	321.65	12.00	3,000.00
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	386.32	75.00	3,120.00	392.17	12.00	3,120.00
ผู้บริหารบริษัทฯ	9,601.43	11,199.29	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบ ***	400.00	400.00	299.19	75.00	840.00	327.39	12.50	3,600.00
กรรมการตรวจสอบ ***	200.00	200.00	214.32	50.00	720.00	230.35	10.00	2,400.00

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

- \* เป็นคำตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี
  - \*\* ข้อมูลจากรายงานการสำรวจคำตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2553 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจปีล่าสุด เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2554
  - \*\*\* คำตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกรรมการตรวจสอบ
- N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

### 4.3 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ทั้งรายงานข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ โดยได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ดังกล่าว เพื่อให้ผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบ โดยผ่านช่องทางการเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ ของตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ จดหมายแจ้งข่าวและจากการติดต่อกับกรรมการผู้จัดการ ซึ่งบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อผู้ลงทุน ดังนั้นผู้บริหารระดับสูงจะเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนที่เกี่ยวกับการบริการนักลงทุนด้วย บริษัทฯ ได้กำหนดบุคคล เพื่อให้บริการข้อมูลข่าวสารสำหรับผู้ลงทุน ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์และประชาชนทั่วไป ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

คุณคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ (นายคาลิต ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกเป็น“นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่นที่สุด” ในประเทศไทยในผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ ในเดือนธันวาคม 2553 จากนิตยสาร “ASIAMONEY”) โทรศัพท์ 66 2696 8801 อีเมล kh@preciousshipping.com
คุณชูรุ คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร โทรศัพท์ 66 2696 8836 อีเมล kw@preciousshipping.com
คุณณิชา หวังสุขผล	เจ้าหน้าที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์ โทรศัพท์ 66 2696 8840 อีเมล corp@preciousshipping.com
คุณสมปรารถนา เทพนาเพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ โทรศัพท์ 66 2696 8856 อีเมล som@preciousshipping.com

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ต่างๆ มากมาย โดยมีกรรมการผู้จัดการได้เข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งรายละเอียดของกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในช่วงสามปีที่ผ่านมา มีดังนี้

ปี/จำนวนครั้ง	พบปะกับ นักวิเคราะห์	พบปะกับ นักลงทุน	การนำเสนอ (Presentation)	การให้สัมภาษณ์แก่ หนังสือพิมพ์และทีวี	รวม
2554	38	33	13	2	86
2553	46	40	17	1	104
2552	44	33	21	4	102

## 5. ความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

### 5.1 โครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ

จำนวนของกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ มีสัดส่วนที่สัมพันธ์และเหมาะสมกับขนาดของกิจการและความซับซ้อนทางธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งในปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 12 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการบริหาร 3 ท่าน และกรรมการ 1 ท่าน ซึ่งทำหน้าที่บริหารและปฏิบัติงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานประจำในบริษัทย่อยของบริษัทฯ กรรมการที่ไม่ได้เป็นกรรมการบริหาร 3 ท่าน และกรรมการอิสระ 5 ท่าน (มากกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการบริษัทฯ ทั้งคณะ) และมีคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทั้งหมด

## คำจำกัดความ

### กรรมการบริหาร (Executive Director)

คือ กรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเต็มเวลาของบริษัทฯ และได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็นประจำจากบริษัทฯ ในรูปของเงินเดือนหรือผลตอบแทนอื่นๆ ที่เทียบเท่า

### กรรมการอิสระ (Independent Director)

คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากฝ่ายบริหารจัดการ ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้องและไม่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการในบริษัทฯ และหรือบริษัทย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผู้ถือหุ้นบริษัทฯ ได้กำหนดคุณสมบัติของกรรมการอิสระ ตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

### คุณสมบัติของกรรมการอิสระของบริษัทฯ

ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 1 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ให้นับรวมหุ้นที่ถือโดยผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย

เป็นกรรมการที่ไม่มีส่วนร่วมในการบริหารงานบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ

เป็นกรรมการที่ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ ตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้ส่วนเสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งในการบริหารด้านการเงินและการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ

เป็นกรรมการที่ไม่ใช่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตหรือความสัมพันธ์ทางกฎหมาย รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหารผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ

เป็นกรรมการที่ไม่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเป็นตัวแทนเพื่อรักษาผลประโยชน์ของกรรมการบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ

สามารถปฏิบัติหน้าที่แสดงความเห็นหรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว

### คำนิยามของผู้ที่เกี่ยวข้อง

ผู้ที่เกี่ยวข้อง ความหมายจะรวมถึงผู้ที่มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ในระดับที่ทำให้กรรมการอิสระไม่สามารถ ทำหน้าที่ได้อย่างอิสระหรือคล่องตัว เช่น คู่ค้า ลูกค้า เจ้าหนี้ ลูกหนี้ หรือผู้ที่มีความเกี่ยวข้องทางธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญ เป็นต้น

### บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการอิสระ

สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเป็นประจำทุกครั้งที่ประชุมรวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุมเพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครองและเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี

มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมทั้งจะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ ตลอดจนจนอุทิศเวลาและ ทุ่มเทความสนใจที่จำเป็นให้กับบริษัทฯ

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 ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนและคณะกรรมการสรรหา

ในปี 2554 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการใหม่ และกรรมการเดิมบางท่านให้กลับเข้าดำรงตำแหน่ง เพื่อเป็นสมาชิกคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน และสมาชิกคณะกรรมการสรรหา ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2554 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 และมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 5/2554 เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2554 ทั้งนี้รายละเอียดของคณะกรรมการทั้งสองชุด เช่น รายชื่อ จำนวนสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานประจำปี

## การรวมหรือแยกตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร อีกทั้งประธานกรรมการไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการและไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับกรรมการผู้จัดการ ทั้งนี้เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ ระหว่างการกำหนดนโยบายและการบริหารนโยบายที่กำหนดไว้

## เลขานุการบริษัทฯ

สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ ซึ่งได้แก่ นางสาวสมปรารถนา เทพนาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อรับผิดชอบในการดูแลและให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติ และการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดการประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูล

## 5.2 บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบ

### ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

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

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณากำหนดบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดต่างๆ อย่างชัดเจน ดังรายละเอียดในหัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานประจำปี

### นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจให้มีการเจริญเติบโตและเพิ่มมูลค่าให้แก่ผู้ถือหุ้นในระยะยาว คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการขึ้น โดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นและเสริมสร้างการกำกับดูแลกิจการ โดยรวมถึงการกำหนดนโยบายและทิศทาง การดำเนินงานของบริษัทฯ การให้ความสำคัญต่อความเพียงพอของระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน การกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้นภายใต้กรอบข้อกำหนดของกฎหมายด้วยความโปร่งใส และจริยธรรมทางธุรกิจที่ดีและได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการขึ้นอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรและประกาศให้พนักงานในทุกระดับชั้นได้รับทราบ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายของบริษัทฯ ได้มีความตระหนัก และให้ความสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งได้เปิดเผยนโยบายดังกล่าว ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

## คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ครอบคลุมหลักสำคัญ 5 ส่วนดังต่อไปนี้

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ยังกำหนดให้มีการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ทั้งนี้ เพื่อให้คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงให้มีความทันสมัยและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ในปี 2554 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการกำกับดูแลกิจการ” (Corporate Governance Self- Assessment) โดยมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมากและคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการกำกับดูแลกิจการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินการกำกับดูแลกิจการครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2555

## จริยธรรมธุรกิจ

บริษัทฯ ได้ออกประกาศข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับจรรยาบรรณของกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน เพื่อยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ให้ประสบผลสำเร็จตามภารกิจของบริษัทฯ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ สุจริตและเที่ยงธรรม และบริษัทฯ ได้เปิดเผยรายละเอียดนี้ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

## ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

เพื่อเป็นการป้องกันรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบ จึงได้ดูแลอย่างรอบคอบ เมื่อเกิดรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดนโยบายและขั้นตอนการอนุมัติรายการที่อาจจะก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ไว้อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนี้

## รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบเป็นอย่างดีถึงรายการที่อาจนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องกันและได้พิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบคอบทุกครั้ง รวมทั้งมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ อีกทั้งการปฏิบัติตามนโยบาย/แนวทางของบริษัทฯ โดยราคาและเงื่อนไขเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) เป็นไปโดยปกติมาตรฐานทางการค้าทั่วไป และได้เปิดเผยรายละเอียดมูลค่ารายการคู่สัญญา เหตุผล/ความจำเป็นไว้ในรายงานประจำปีและแบบ 56-1 อย่างครบถ้วนแล้ว

อีกทั้งคณะกรรมการตรวจสอบ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีการวางแผนงานตรวจสอบเรื่องการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยจัดให้มีการบรรจุเรื่องดังกล่าวไว้ในแผนการตรวจสอบภายในเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2554 ผู้ตรวจสอบภายในได้ตรวจสอบรายการดังกล่าวและได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบ เมื่อการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2555 ในเดือนมกราคม 2555 พบว่าบริษัทฯ มีนโยบายการอนุมัติรายการเพื่อป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยรายการที่บริษัทฯ มีอยู่ในปัจจุบันเป็นรายการที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าการแข่งขันโดยทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ รวมทั้งได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวในรายงานประจำปีอย่างเพียงพอแล้ว

นอกจากนี้ ฝ่ายตรวจสอบภายในยังได้สอบทานการปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ.21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการ

กำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งรายการที่เกี่ยวข้องกัน ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้และรายงานผลการสอบทานต่อคณะกรรมการบริษัท แล้ว ซึ่งคณะกรรมการบริษัท เห็นว่ารายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ เป็นรายการที่เหมาะสม และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

### การจัดทำรายงานการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

เพื่อกำกับดูแลด้านการใช้ข้อมูลภายใน บริษัทฯ ได้กำหนดให้กรรมการ ซึ่งหมายรวมถึง คู่สมรสต้องรายงานการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ให้ทราบทุกครั้งที่มีการซื้อขาย การเปลี่ยนแปลงในการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของกรรมการกำหนดให้มีการรายงานให้ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ทราบทุกไตรมาส

### ระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน

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

บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมการทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แนวทางที่กำหนดและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ 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 การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

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

โดยปกติการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะมีขึ้นหลังจากการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ 7 ถึง 10 วัน ทั้งนี้เพื่อให้รายงานการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบได้ถูกเสนอเข้าในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาและรับทราบ อย่างไรก็ตามในกรณีที่กรรมการท่านใดมีข้อสงสัยหรือคำถาม กรรมการท่านนั้นสามารถสอบถามข้อสงสัยหรือคำถามดังกล่าวได้โดยตรงกับผู้บริหารบริษัทฯ ได้ตลอดเวลา

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกครั้ง ได้มีการจัดบันทึกการประชุมและจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร มีการตรวจสอบ และรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้จัดเก็บรายงานการประชุม พร้อมให้คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจสอบได้



ปกติการประชุมแต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2 - 3 ชั่วโมง โดยในปี 2554 ที่ผ่านมามีคณะกรรมการบริษัท มีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2553: 4 ครั้ง) และมีการประชุมตามวาระพิเศษจำนวน 1 ครั้ง (ปี 2553: ไม่มีการประชุมตามวาระพิเศษ) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัท แต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

ชื่อกรรมการ	การเข้าร่วมประชุม/การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)		
	ปี 2554		ปี 2553
	การประชุมวาระปกติ	การประชุมวาระพิเศษ	การประชุมวาระปกติ
1 พลเรือเอก ดร.อานาจ จันทนมัฏฐะ *	1/1	-	4/4
2 นายธีระ วิภูชนิน	4/4	1/1	4/4
3 นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	4/4	1/1	4/4
4 นายมุณีร มอยนุดดิน ฮาซิม	4/4	1/1	4/4
5 นายคุชรู คาลี วาเดย์	4/4	1/1	4/4
6 นายโจปาล มั่นสุขานี	4/4	1/1	4/4
7 พลตำรวจโทเกียรติศักดิ์ ประภาวัต *	1/1	-	4/4
8 นายชีระ ภาณุพงศ์ *	1/1	-	4/4
9 นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	4/4	1/1	3/4
10 นางสาวนิชิตา ชำห์	4/4	1/1	3/4
11 นายกิริต ชำห์	4/4	0/1	4/4
12 นายปีเตอร์ เฟ็ดเดอร์เซน *	1/1	-	4/4
13 นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา **	2/3	1/1	-
14 รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ **	3/3	0/1	-
15 นายกำธร ศิลาอ่อน **	3/3	1/1	-
16 นายอิษฏ์ชาญ ชำห์ **	3/3	0/1	-

\* กรรมการที่ลาออกในปี 2554 เนื่องจากหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการบริษัท ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัท ซึ่งการลาออกมีผลตั้งแต่วันที่ 14 มีนาคม 2554

\*\* กรรมการใหม่ที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2554 แทนกรรมการที่ลาออกไป

คณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารสามารถจัดให้มีการประชุมระหว่างกัน เพื่อที่จะพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานและผลการดำเนินงานของกรรมการที่เป็นผู้บริหารได้

#### 5.4 การประเมินคณะกรรมการบริษัท

การประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2554 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท” (Board Self Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ได้แก่

- » โครงสร้างและคุณสมบัติของกรรมการ
- » บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
- » ความพร้อมของกรรมการ
- » การกำหนดกลยุทธ์และการวางแผนธุรกิจ
- » การจัดการความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
- » การดูแลไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- » การติดตามดูแลรายงานทางการเงินและการดำเนินงาน
- » การประชุมคณะกรรมการบริษัท
- » การทำหน้าที่ของกรรมการ

- » ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ
- » การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร
- » การสรรหา
- » การพิจารณาค่าตอบแทน
- » การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีเลิศและคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2555

### 5.5 คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

คำตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดและคำตอบแทนของกรรมการบริหารและกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยจะถูกพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากคำตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงินและผลประโยชน์ของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานของแต่ละคนที่ผ่านมา

ตั้งแต่ปี 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการพิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้

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

### 5.6 การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

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

ทั้งนี้ในปี 2554 มีกรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่จำนวน 3 ท่าน ได้แก่ นายถาวร ศิลาอ่อน รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ และนายอิศฐ์ชาญ ชาติ เข้าร่วมการอบรมในหลักสูตร Director Certification Program (DCP) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

#### การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

ในกรณีที่มิบุคคลใดได้รับการแต่งตั้งเข้ามาเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ โดยการอนุมัติจากผู้ถือหุ้น เลขาธิการบริษัทฯ จะดำเนินการรายงานและจัดเตรียมเอกสารสำหรับกรรมการใหม่ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น

ทั้งนี้ในปี 2554 บริษัทได้มีการจัดปฐมนิเทศกรรมการใหม่ให้แก่กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ทั้งหมด 4 ท่าน

# การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) มีนโยบายเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องและเพียงพอ ทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญหรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจด้วยความโปร่งใสและทันต่อเวลาให้กับผู้ถือหุ้น นักลงทุน และบุคคลทั่วไป

ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลที่ทันต่อเวลาและด้วยความโปร่งใส ซึ่งการดูแลการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานระดับอาวุโส ซึ่งมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลและป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลที่เป็นความลับ และข้อมูลที่เป็นประโยชน์ของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด รวมถึงข้อมูลที่ยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ หรือข้อมูลที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ หรือราคาหุ้นของบริษัทฯ อีกทั้งการห้ามใช้ข้อมูลของบริษัทฯ ที่ได้มาจากการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานในการหาประโยชน์ส่วนตน หรือในเรื่องการทำธุรกิจที่แข่งขันกับบริษัทฯ หรือธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดเป็นนโยบายและแนวทางปฏิบัติไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีของบริษัทฯ ซึ่งได้เผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อการกำกับดูแลกิจการ

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 ฟรีเชียส ชิพปีง จำกัด (มหาชน) ตระหนักถึงความสำคัญของระบบการควบคุมภายในในระดับปฏิบัติการ 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 รวมทั้งมีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ และสายการบังคับบัญชาของหน่วยงานต่างๆ ในบริษัทฯ อย่างชัดเจนเหมาะสม เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมการควบคุมที่ดีนั้นจะส่งผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

## 2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

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

## 3. กิจกรรมการควบคุม (Control Activities)

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

#### 4. สารสนเทศและการสื่อสาร (Information & Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลาของข้อมูลสารสนเทศต่าง ๆ รวมถึงการพัฒนา ระบบสารสนเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงระบบข้อมูลด้านการเงิน ด้านการปฏิบัติงาน และด้านการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับ ต่างๆ ทั้งนี้เพื่อให้การตัดสินใจเรื่องต่างๆ เป็นไปอย่างถูกต้อง แม่นยำ และรวดเร็ว โดยจัดให้มีช่องทางการสื่อสารทั้งภายใน และภายนอก บริษัทฯ อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ สำหรับการติดต่อสื่อสารภายในบริษัทฯ จะผ่านระบบ Intranet พนักงานในทุกระดับชั้น รวมทั้งผู้บริหารระดับสูงสามารถติดต่อสื่อสารถึงกันได้อย่างสะดวก รวดเร็ว เพื่อให้การประสานงาน ทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ สำหรับการติดต่อกับบุคคลภายนอก บริษัทฯ มีช่องทางการติดต่อสื่อสารผ่านช่องทางการเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ ของตลาดหลักทรัพย์ เว็บไซต์ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้บริหาร สูงสุดของบริษัทฯ ก็พร้อมที่จะตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ จากนักลงทุนรวมทั้งผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ

#### 5. การติดตามและประเมินผล (Monitoring & Evaluation)

บริษัทฯ กำหนดมาตรการในการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงาน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

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

ผลจากการติดตามและการประเมินที่ได้จะถูกนำไปกำหนดเป็นแผนเชิงกลยุทธ์เพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลยิ่งขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นหน่วยงานในการติดตามและประเมินผลการควบคุม ภายใน เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้งนี้ผลการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในประจำปี 2554 ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ” ในรายงานประจำปีนี้

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2555 วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบเข้าร่วม ประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นชอบตามที่คณะกรรมการตรวจสอบสรุปความเห็นในเรื่องความเพียงพอ ของระบบการควบคุมภายใน กล่าวคือบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการควบคุมภายในที่เพียงพอ เหมาะสม และมีการปรับปรุง แก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ การตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2554 โดยผู้สอบบัญชีภายนอกจากบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด ก็ได้ระบุข้อบกพร่องของระบบการควบคุมภายในที่มีสาระสำคัญซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบ ที่ร้ายแรง หรือก่อให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจแต่ประการใด

# สารจากคณะกรรมการบริษัท ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม



## เรียนท่านผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของ บริษัทฯ ฉบับนี้ ซึ่งได้กำหนดกรอบของกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมที่เกี่ยวข้องกับ ส่วนต่างๆ ได้แก่ ลูกค้าของบริษัทฯ การปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของพนักงาน การป้องกันและพิทักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึง ชุมชนและสังคม

พันธกิจของบริษัทฯ คือการเป็นบริษัทเดินเรือที่ได้รับความไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้ บริการที่ดีที่สุดในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกองระหว่างประเทศ ซึ่งบริษัทฯ เชื่อว่าพันธกิจดังกล่าวนี้จะประสบความสำเร็จได้ โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญ ต่อผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ กล่าวคือ ลูกค้า รัฐบาล และองค์กรอื่นที่เกี่ยวข้อง พนักงาน ผู้ถือหุ้น รวมถึงชุมชน และสังคม และเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย ตามลำดับในแนวทางที่เป็นการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ กำหนดให้องค์ประกอบ ต่างๆ ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นภารกิจหลักที่จะต้องมีการติดตามตลอดเวลาใน การดำเนินงานในทุกระดับของบริษัทฯ

รายงานความรับผิดชอบต่อสังคมฉบับนี้ได้สรุปความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับผู้มีส่วน ได้เสียของบริษัทฯ และนำเสนอแนวทางที่บริษัทฯ ได้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อที่จะ ปรับปรุงเรื่องต่างๆ ให้ดียิ่งขึ้นในทุกระดับ ซึ่งเราได้รับคำแนะนำ หรือความเห็นจำนวนมาก ที่ส่งมาจากผู้อ่านรายงานในอดีต และเราขอยืนยันว่าคำแนะนำหรือความเห็นทุกเรื่องได้รับ การพิจารณาอย่างจริงจังเพื่อให้นำไปปฏิบัติอย่างทันทีทันใด

ในนามของคณะกรรมการบริษัท ฟรีเชียส ชิพปิง จำกัด (มหาชน) เราขอขอบคุณ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วมทั้งแรงกายและแรงใจ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จ และมีการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริงต่อไป

ในนามคณะกรรมการ

บริษัท ฟรีเชียส ชิพปิง จำกัด (มหาชน)

นายดาลิด มอยนูดดิน อาชิน

กรรมการผู้จัดการ

นายดูษรุ ดาลี วาเดีย

กรรมการ

3 กุมภาพันธ์ 2555



# รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมีคุณธรรม ควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ตระหนักดีว่า การที่บริษัทฯ มีเรือเดินทะเลเดินเรืออยู่ทั่วโลก และเรือได้ถือธงสัญชาติไทยนั้น ซึ่งเป็นเสมือนตัวแทนของประเทศ จึงเป็นหน้าที่ของบริษัทฯ ที่จะต้องปฏิบัติตาม ข้อบังคับต่างๆ อย่างเคร่งครัด

บริษัทฯ กำหนดให้ความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นเรื่องที่สำคัญ ซึ่งบริษัทฯ ได้บัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในพันธกิจ และภารกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดสรรงบประมาณไว้ร้อยละ 0.50 ของกำไรสุทธิประจำปีให้กับการทำกิจกรรมทางสังคม ซึ่งงบประมาณดังกล่าว ถูกสะสมและมีจำนวนขั้นต่ำ 1.75 ล้านบาท และไม่เกิน 25 ล้านบาทต่อปี สำหรับการเบิกใช้ งบประมาณดังกล่าว จะพิจารณาโดยผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอรายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบภายในช่วงเวลา ที่กำหนดไว้

## พันธกิจและการกิจที่สำคัญของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

### พันธกิจของบริษัทฯ

- » เป็นบริษัทเดินเรือที่ได้รับความนิยมสูงสุดในโลกและให้บริการที่ดีที่สุด และเป็นทางออกสำหรับการขนส่งสินค้าแห่ง เทกองระหว่างประเทศ

### การกิจที่สำคัญ

- » บริษัทฯ จะดำเนินธุรกิจทั้งหมดโดยยึดหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งส่วนหนึ่งในการกำกับดูแลกิจการนั้นบริษัทฯ มีคู่มือการกำกับดูแลกิจการ และบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด
- » บริษัทฯ จะให้บริการลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ และให้บริการอย่างมีอาชีว
- » บริษัทฯ จะปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุดในการ จัดการเรือของบริษัทฯ เพื่อไม่ให้มีหรือให้มันน้อยที่สุดในเรื่องการบาดเจ็บ การเสียชีวิตของลูกค้าเรือ รวมทั้งการทำลาย สิ่งแวดล้อม
- » บริษัทฯ จะพยายามสร้าง รักษาไว้ และเพิ่มพูนมูลค่าของกิจการในระยะยาวเพื่อผู้ถือหุ้น
- » บริษัทฯ จะดำเนินงานด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ และเชื่อถือได้เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย
- » บริษัทฯ จะจัดให้มีสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนและให้รางวัลในการทำงานสำหรับพนักงานทุกคนเพื่อเปิดโอกาสให้ พนักงานมีการพัฒนาความสามารถและการเติบโตในองค์กร

เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และจากความต้องการของนักลงทุนและองค์กรในต่างประเทศ บริษัทฯ จึงได้ นำเสนอ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ได้แสดงต่างหากไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ โดยเริ่มจัดทำตั้งแต่ปีนี้เป็น ปีแรก ดังนั้นหัวข้อเรื่องดังกล่าวใน รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน ซึ่งแสดงไว้ในหน้า 73 - 82 ของรายงานประจำปีฉบับนี้ ได้สรุปประเด็นทั้งหมดในเรื่องของสิ่งแวดล้อม การละเมิดลิขสิทธิ์ ข้อบังคับสากลเกี่ยวกับการเดินเรือทางทะเล รวมถึงความ คิดริเริ่มและขั้นตอนการดำเนินการของบริษัทฯ เกี่ยวกับการลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ การรักษาสภาพแวดล้อม และการอนุรักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งในรายงานดังกล่าว จะใช้รูปภาพและตารางแผนภูมิ เพื่อนำเสนอถึงวิธีการที่บริษัทฯ ใช้ในการวัดผล ในเรื่องการปฏิบัติตามกฎระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ

กิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ เกี่ยวข้องกับส่วนต่างๆ ได้แก่ 1. ลูกค้า 2. พนักงาน และ 3. ชุมชนและสังคม

บริษัทฯ เชื่อว่าความสำเร็จจากการทำกิจกรรมทางสังคมในทุกส่วนจะเป็นพื้นฐานที่ยั่งยืนที่จะช่วยให้บรรลุพันธกิจของบริษัทฯ

**1. ลูกค้า:** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการประสบความสำเร็จของอุตสาหกรรมเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้า จากแหล่งผู้ผลิตส่งต่อไปยังแหล่งผู้บริโภคนั้นขึ้นอยู่กับค่าการเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบของบริษัทฯ บริษัทฯ ตระหนักถึงการตอบสนองของลูกค้าอย่างละเอียดโดยทันทีภายใต้การปฏิบัติงานตามข้อตกลงในสัญญาตลอด 24 ชั่วโมง และไม่มีความหยุดในการทำงานบนเรือ ในการดำเนินธุรกิจตามสัญญาเมื่อลูกค้าประสบเหตุการณ์หรือปัญหาใดๆ ก็ตาม บริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นนั้น ถึงแม้ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม ทางบริษัทฯ ยินดีที่จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของบริษัทฯ นั้นได้รับการตอบรับอย่างดี และหนึ่งในข้อคิดเห็นที่ได้รับจากลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ คือ

**“พนักงานนายหน้าให้คำแนะนำในการบริหารจัดการเรือเป็นอย่างดีในทุกท่าเรือ  
กับต้นและลูกเรือให้ความร่วมมือในการทำงานและให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดี”**

**การจัดการฐานข้อมูลคอมพิวเตอร์ใหม่:** เช่นเดียวกับการรายงานเมื่อปีก่อน บริษัทฯ ปรับปรุงโปรแกรมคอมพิวเตอร์ใหม่ ซึ่งครอบคลุมทุกการปฏิบัติงานในสำนักงานใหญ่และเชื่อมต่อกับกองเรือของบริษัทฯ โปรแกรมคอมพิวเตอร์นี้ให้ข้อมูลแบบทันที เกี่ยวกับการปฏิบัติงานบนเรือ รวมถึงแสดงต้นทุนที่เกิดขึ้นและข้อมูลอื่นๆ ในทันที และช่วยให้สำนักงานใหญ่สามารถติดต่อกับกัปตันเรือทุกคนบนเรือทุกลำได้อย่างใกล้ชิด ทำให้การตัดสินใจเมื่อเกิดเหตุการณ์มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ดังกล่าว ยังช่วยให้บริษัทฯ สามารถให้บริการลูกค้าได้ดียิ่งขึ้น และสนับสนุนให้การทำงานระหว่างพนักงานในสำนักงานใหญ่กับกองเรือมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นด้วย

## **2. พนักงาน:**

**ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการเคารพในสิทธิมนุษยชนเป็นรากฐานของการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับธุรกิจ นอกจากนี้ทรัพยากรบุคคลเป็นปัจจัยหลักในการสร้างความสำเร็จทางธุรกิจและเพิ่มมูลค่าให้กับบริษัทฯ ในทุกๆ ด้าน เป็นนโยบายของบริษัทฯ ที่จะสนับสนุนกิจกรรม เพื่อส่งเสริมสุขอนามัย และความปลอดภัยของพนักงาน ดังนั้นการดำเนินงานของบริษัทฯ และพนักงานจะสนับสนุนความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของสิ่งอื่นๆ ด้วย บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อทางด้านสุขภาพ และความปลอดภัยเท่าเทียมกับงานเชิงพาณิชย์และงานด้านการปฏิบัติงาน และเห็นว่าเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหาร กล่าวคือความรับผิดชอบเกี่ยวกับสุขภาพและความปลอดภัยของลูกเรือมีความชัดเจนและกำหนดเป็นส่วนหนึ่ง โดยมุ่งหมายว่าอุบัติเหตุร้ายแรงสามารถป้องกันได้โดยการจัดการความเสี่ยง

บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะของ OCIMF ในเรื่อง “คำแนะนำสำหรับการควบคุมยาเสพติดและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ” ซึ่งรายละเอียดระบุอยู่ในคู่มือระบบการจัดการ เพื่อความปลอดภัยบนเรือทุกลำรวมทั้งประกาศให้พนักงานทุกคนรับทราบ

ลูกเรือแต่ละคนต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอซึ่งถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงความเหนื่อยล้า และความตึงเครียด ซึ่งอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนเรือ ดังนั้นบริษัทฯ จึงปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับเวลาการพักผ่อนอย่างน้อยที่สุดตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกรบ การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ค.ศ. 1995 (STCW 95) และอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ 180 ทั้งนี้ อนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับดังกล่าว กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกรบ การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงมะนิลาในปี ค.ศ. 2010 (STCW 2010 Manila amendments) มีผลบังคับใช้ในเดือนมกราคม 2555 และ อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ค.ศ. 2006 คาดหมายว่าจะมีการให้สัตยาบันภายในสิ้นปี 2554 และจะมีผลบังคับใช้ภายในสิ้นปี 2555

## “พีเอสแอล” จัดงานวิ่ง “วันเดินเรือทะเล” ครั้งที่ 8

บริษัท พีเอสแอล ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) หรือ “พีเอสแอล” ได้ร่วมรำลึกถึงวันเดินเรือทะเลสากล โดยการจัดงานวิ่ง **“วันเดินเรือทะเล”** ครั้งที่ 8 ขึ้นที่สวนลุมพินีเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2554

วันเดินเรือทะเลสากลที่ผ่านมาได้ให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำ ความปลอดภัยในการเดินเรือ และการรักษาสันติภาพในทะเล เพื่อให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องให้ความสำคัญกับงานของ IMO ในปีนี้ คำขวัญของวันเดินเรือทะเลสากล ปี 2554 คือ “การจัดการปัญหาโจรสลัด” (Piracy: Orchestrating the response) ชีวิตและความปลอดภัยของชาวเรือตลอดจนสิ่งแวดล้อมทางทะเลนั้นขึ้นอยู่กับ การเดินเรือที่เป็นไปอย่างสงบเรียบร้อย แต่ปัญหาโจรสลัดในอ่าวเอเดนและมหาสมุทรอินเดียทวีความรุนแรงขึ้นและถือเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องคำนึงถึง ซึ่งทุกฝ่ายควรตระหนักและให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยของผู้ทำงานเรือ



จากภาพ: พนักงานของบริษัทก่อนการวิ่ง

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

**การทำงานเป็นทีม :** บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ และรับผิดชอบด้านการบริหารการเดินเรือ สำหรับกองเรือทั้งหมดของบริษัทฯ โดยเจ้าหน้าที่ทุกคนมีการทำงานเป็นทีมและจัดให้มีการประสานงานที่ดีซึ่งช่วยทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการบริหารการเดินเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ได้รับประกาศนียบัตรของ ISM Code และยังได้รับประกาศนียบัตรการรับรองมาตรฐานคุณภาพ “ISO 9001:2008” และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม “ISO 14001:2004” ด้วย

**การฝึกอบรมและการพัฒนา :** ตลอดหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่เพียงแต่มีการฝึกอบรมความชำนาญด้านการบริหารการเดินเรือเท่านั้น แต่ยังได้มีการพัฒนาด้านคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่สำนักงานอีกด้วย ทั้งนี้บริษัทฯ เห็นว่า จะสามารถประสบความสำเร็จตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือได้ด้วยการอุทิศตนและความซื่อสัตย์ของลูกเรือ ผู้จัดการฝ่ายต่างๆ และฝ่ายตรวจสอบบนเรือ บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพของคนประจำเรือและให้โอกาสพวกเขาได้มีความก้าวหน้าในองค์กรต่อไป

พนักงานประจำเรือทุกนายของบริษัทฯ ถูกกำหนดให้เข้าร่วมฟังการบรรยายสรุป ณ สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่กรุงเทพฯ ก่อนที่จะถูกมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่บนเรือของบริษัทฯ พนักงานประจำเรือจะได้รับข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ที่เป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และบ่อยครั้งที่พนักงานประจำเรือจะถูกส่งไปอบรม เพื่อเพิ่มเติมความรู้และประสบการณ์ โดยบริษัทฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบด้านค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท ฟรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

### บริจาคโลหิต ปี 2554



บริษัทฯ ได้ประสานงานกับสภากาชาดไทยให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ เป็นประจำ และในปี 2554 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมกราคม และเดือนกรกฎาคม มีจำนวนโลหิตที่ได้รับบริจาครวมทั้งสิ้น 35,000 ซีซี

บริษัทฯ กำหนดให้พนักงาน และลูกเรือบนเรือ สามารถส่งคำติเตียน หรือข้อแนะนำต่าง ๆ ของพวกเขามายังสำนักงานของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ หวังว่าจะเป็นการสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการช่วยปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมบนเรือ โดยนำโปรแกรมวิดีโอที่เกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือที่ดีที่สุดมาใช้อีกด้วย

เพื่อให้เกิดแรงจูงใจต่อพนักงานประจำเรือใหม่ และให้เกิดการเรียนรู้ตลอดเวลาที่ประจำการบนเรือ บริษัทฯ จึงกำหนดให้นายประจำเรืออาวุโสทำกิจกรรมร่วมกัน และเพื่อทดสอบวัดระดับความสามารถ บริษัทฯ ได้จัดหาคอมพิวเตอร์สำหรับวัดระดับความสามารถไว้ประจำบนเรือ โดยผลของการทดสอบดังกล่าวทำให้พนักงานประจำเรือสามารถทราบจุดอ่อนของตนเอง และกำหนดแนวทางแก้ไขเพื่อปรับปรุงจุดอ่อนดังกล่าวต่อไป

### มอบทุนการศึกษาประจำปี 2554

บริษัท ฟรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) มอบทุนการศึกษามูลค่า 1,284,800 บาท แก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชยน์วิทย์ที่ได้รับคัดเลือก เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายตลอดปีการศึกษา



**ในภาพ :** นักเรียนทุน พร้อมด้วย นาย โคคา วี. สุตาการ์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือ บริษัทฟรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) (ที่ 2 จากขวา)



**ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง :** บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทางทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง ณ สำนักงานใหญ่ กรุงเทพฯ โดยศูนย์ฝึกอบรมดังกล่าวของบริษัทฯ ได้เปิดให้ใช้งานได้อย่างสมบูรณ์ในเดือนมีนาคม 2551 โดยสิ่งเหล่านี้จะเป็นการวางรากฐานที่มั่นคงของกระบวนการฝึกอบรมต่างๆ ของบริษัทฯ และสามารถทำให้ทั้งพนักงานและลูกเรือได้มีการพัฒนาเรื่องของการดำเนินการเดินเรือทะเลอย่างทันสมัย สำหรับหอบังคับการเดินเรือจำลองจะถูกสร้างให้เหมือนหอบังคับการจริงของเรือ โดยสร้างสถานการณ์ขณะนำเรือเข้าสู่ท่าเรือหลักเพื่อให้พนักงานและลูกเรือได้เห็นภาพและเข้าใจระบบการนำเรือเข้าเทียบท่า ในระหว่างปี 2553 ได้มีการเริ่มจัดอบรมหลักสูตรพิเศษ เพื่อที่จะพัฒนานายช่างกลเรือในระดับบริหาร และนายช่างกลเรือในระดับปฏิบัติการ ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลนี้เป็นก้าวที่สำคัญของ บริษัทฯ ที่จะดำเนินการฝึกอบรมให้พนักงานและลูกเรือมีการดูแลตัวเองที่ดีและดูแลเรือที่ต้องประจำการทั้งหมดนี้คือความมุ่งมั่นเพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของลูกเรือและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย

**ระบบการกู้ภัยเรือร่วมกับ Automated Mutual assistance Vessel Rescue System (AMVER)** โดยได้รับการสนับสนุนจากหน่วยนาวิกโยธินลาดตระเวนชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งเป็นโครงการที่มีเอกลักษณ์โดดเด่นเฉพาะ ควบคุมโดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์ มีเรือพาณิชย์ทั่วโลกอาสาสมัครเข้าร่วมโครงการเป็นระบบเครือข่าย การแจ้งข่าวสาร การค้นหา และการกู้ภัยเรือที่ครอบคลุมทั่วโลก เพื่อให้การช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยในทะเล ซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าร่วมโครงการนี้อย่างต่อเนื่องและมีผลการปฏิบัติงานที่ดีจากการรับรองโดย USCG โดยบริษัทฯ ได้รับรางวัล AMVER ทุกปีจากตัวแทนของสถานทูตสหรัฐอเมริกา ณ กรุงเทพฯ อ้างอิงถึงข้อความในจดหมายชมเชยจากหน่วยนาวิกโยธินลาดตระเวนชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงรางวัลที่ได้รับ “บริษัทฯ ควรภาคภูมิใจในตัวเจ้าหน้าที่และลูกเรือ ที่มีความมุ่งมั่นและรับผิดชอบในด้านความปลอดภัยของชีวิตเมื่ออยู่กลางทะเล”

**3. ชุมชนและสังคม** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าชุมชนและสังคมที่ดีเป็นปัจจัยหลักที่สนับสนุนธุรกิจของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงสนับสนุนและเข้าไปมีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม และการเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่องานที่อยู่รอบข้างมากกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้และพยายามที่จะน้อยที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมทางสังคม การจัดตั้ง และขยายกองทุนเพื่อทำกิจกรรมชุมชนและสังคมจะช่วยให้เกิดรอบคอบความคิดและการทำงานอย่างยั่งยืน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ



### โครงการห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14

บริษัทฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) มอบเงินสนับสนุน “โครงการห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14” จัดโดยคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ เป็นจำนวน 113,160 บาท เพื่อสร้างห้องอาหารแก่โรงเรียนวัดตะพังคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา

**ในภาพ :** นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ พร้อมด้วย นาย โคคา วิ. สุตาการ์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

## ร่วมแสดงความยินดีแก่ผู้ที่สำเร็จการศึกษา

บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ร่วมแสดงความยินดีกับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ที่สำเร็จการศึกษา ณ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี



**ในภาพ :** นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ พร้อมด้วย นาย โคคา วี. สุதாகาร์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือ บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ณ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

ในปี 2554 เหตุการณ์อุทกภัยครั้งใหญ่ในประเทศไทย ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคนจำนวนนับล้าน ทรัพย์สินเกิดความเสียหายและถูกทำลายอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน ซึ่งเหตุการณ์ครั้งนี้ พนักงานของบริษัทฯ เองก็ได้รับผลกระทบด้วยเช่นกัน บ้านของพนักงานหลายคนต้องจมอยู่ใต้น้ำที่ความสูง 2 เมตร! และถึงแม้ว่าพนักงานเหล่านี้จะต้องเผชิญกับความยากลำบากของสภาพที่อยู่อาศัย รวมถึงสิ่งของมีค่าต่างๆเสียหาย แต่พนักงานยังคงมาปฏิบัติหน้าที่ตามปกติ ซึ่งบริษัทฯ รู้สึกขอบคุณเป็นอย่างยิ่ง ถึงความมุ่งมั่นของพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ โดยทางบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายเพื่อให้ความช่วยเหลือแก่พนักงานที่เดือดร้อนจากอุทกภัยในด้านต่างๆ เพื่อช่วยแบ่งเบาภาระและความเดือดร้อน โดยจัดให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคลทำหน้าที่ในการรับเรื่องและประสานงาน สำหรับพนักงานที่ไม่สามารถเดินทางมาปฏิบัติหน้าที่ได้ บริษัทฯได้ยกเว้นให้ลาหยุดเป็นกรณีพิเศษ สำหรับพนักงานที่ได้รับความเดือดร้อนในด้านที่พักอาศัย บริษัทฯได้จัดเตรียมที่พักอาศัยใจกลางเมืองให้แก่พนักงานและครอบครัว นอกจากนี้พนักงานที่จัดหาที่พักอาศัยเองก็สามารถนำค่าใช้จ่ายมาเบิกกับบริษัทฯ ได้

สำหรับกิจกรรมด้านสังคมและชุมชน ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- » บริษัทฯ ให้การสนับสนุนการฝึกอบรมบุคลากรของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (Merchant Marine Training Center) โดยการให้ทุนการศึกษาแก่ผู้ที่มีผลการเรียนดีโดยมอบรางวัลเหรียญทองแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่มีผลการเรียนดีเด่นและประพฤติดีเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา นอกจากนี้บริษัทฯ ได้บริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีอย่างสม่ำเสมอด้วย
- » บริษัทฯ ได้จัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (MMTC) โดยในปี 2554 และ 2553 บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษารวมทั้งสิ้น 2,339,800 บาท และ 2,355,120 บาท ตามลำดับ แก่นักเรียนที่ขาดแคลนเงินทุน
- » บริษัทฯ ได้รับนักเรียนที่จบการศึกษาจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมาเป็นพนักงาน/ลูกเรือของบริษัทฯ และให้การส่งเสริมเพื่อพัฒนาคุณภาพของพนักงาน/ลูกเรือไทยเหล่านี้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งพนักงาน/ลูกเรือเหล่านี้สามารถทำงานกับเจ้าของเรือไทยทั่วไปได้โดยไม่ต้องทำงานกับบริษัทฯ เพียงแห่งเดียวเท่านั้น
- » จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา ในการปรับปรุงความรู้ และส่งเสริมการเรียนการสอน สำหรับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งตามบันทึกความเข้าใจนี้ บริษัทฯ ได้สร้างหอพัก เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักศึกษาสำเร็จตามโครงการที่วางไว้เรียบร้อยแล้ว และได้ส่งมอบหอพักดังกล่าวให้กับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งมีมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 25.40 ล้านบาท บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือทางการเงินอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียน รวมการซื้อหนังสือและอุปกรณ์ทางการศึกษาในห้องสมุด ทางด้านวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ได้เพิ่มหลักสูตรการเรียนใหม่โดยมีบริษัทฯ เป็นที่ปรึกษา



เพื่อเป็นการฝึกหัดและพัฒนาวิศวกรสำหรับการดำเนินอาชีพการเดินเรือในอนาคต ในการนี้ ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ ได้มอบรางวัลโล่เกียรตินิยมให้แก่บริษัทฯ จากการทำบริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช

- » บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 113,160 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องอาหาร สำหรับโรงเรียนวัดตะพังคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นโครงการนอกเหนือจากปีก่อน ได้แก่ 1) บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 139,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ สำหรับโรงเรียนโนนผาสุก จังหวัดสระแก้ว 2) บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทำเวทีกิจกรรม สำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และ 3) บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียนและปรับปรุงห้องสมุดให้แก่ โรงเรียนบ้านใบสันทอง จังหวัดสุพรรณบุรี
- » บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชย์นาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตรการเดินเรือ การมอบทุนการศึกษาวาดสุดท้ายภายใต้โครงการนี้ได้ถูกจ่ายในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553
- » ในปี พ.ศ 2553 บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 28 เครื่อง แก่โรงเรียนมัธยมวชิรภูมิ โรงเรียนสุโขทัย โรงเรียนบ้านค้อ โรงเรียนสัตตยาสัย และสำนักงานบริหารชุมชน อำเภอปากเกร็ด บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษาแก่เด็กยากจนอย่างต่อเนื่อง จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 15 เครื่อง เพื่อใช้ในกิจกรรมการเรียนการสอนของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ และได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีความทันสมัยเพิ่มอีกจำนวน 3 เครื่อง (Dell Celeron 2 GHZ, Hard Disk 40 GB) แก่โรงเรียนเพื่อให้การเรียนการสอนในโรงเรียนมีความทันสมัยมากขึ้นด้วย
- » บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 40,000 บาท ให้กับยุวมุสลิม บ้านปากลัด อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อใช้สนับสนุนเครื่องมือเครื่องใช้ทางการศึกษาและเป็นทุนการศึกษาในกิจกรรมวันเด็กเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2551
- » โดยปกติแล้วบริษัทฯ มักจะจัดให้มีการบริจาคเงินและสิ่งของสำหรับผู้ที่มีความจำเป็นและผู้ที่ยากไร้ เช่น บริษัทฯ ร่วมกับพนักงาน ได้บริจาคเงินกว่า 1 ล้านบาท ผ่านสภาขาชดไทยสำหรับผู้ประสบภัยธรรมชาติจากคลื่นยักษ์สึนามิในประเทศไทย และเมื่อต้นปี 2547 บริษัทฯ ได้บริจาคคอมพิวเตอร์แก่โรงเรียนระดับประถมและมัธยม จำนวน 4 แห่ง ในจังหวัดระยอง ที่มีนักเรียนจำนวน 877 คน ให้มีโอกาสดูแล
- » บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือในการสร้างโรงเรียนสำหรับเด็กที่ประสบภัยจากแผ่นดินไหวในภาคตะวันตกของประเทศอินเดีย เมื่อปี 2544 และในที่สุดโรงเรียนมิตรภาพ อินโด-ไทย ก็เกิดขึ้นและสามารถเปิดดำเนินการได้แล้วซึ่งสามารถรับนักเรียนได้ จำนวน 700 คน ทั้งในระดับประถม มัธยมต้น รวมทั้งมัธยมปลาย ซึ่งทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ รู้สึกซาบซึ้งและประทับใจอย่างมากในความช่วยเหลือจากประเทศไทย
- » บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยทางภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิ เมื่อเดือนธันวาคม 2547 โดยบริษัทฯ และพนักงานได้บริจาคเงินช่วยเหลือจำนวน 590,000 บาท ให้กับหมู่บ้านทะเลนอก จังหวัดระนอง และปรับปรุง/ซ่อมแซมเรือประมงเพื่อให้สามารถนำกลับมาประกอบอาชีพได้ และบริษัทฯ ได้อาสาดูแลและเข้ามาเยี่ยมเยียนหมู่บ้านนี้อย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้เด็กที่ขาดแคลนได้รับทุนการศึกษา โดยปัจจุบันบริษัทฯ ยังให้ทุนการศึกษาเด็กผู้หญิงคนหนึ่งที่กำลังศึกษาอยู่ในโรงเรียนแห่งหนึ่งที่กรุงเทพฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดหาแหล่งประกอบอาชีพให้แก่เยาวชนและให้การสนับสนุนการพัฒนาทางร่างกายและสติปัญญาของเด็กหนุ่มในหมู่บ้านแห่งนี้ เพื่อที่จะก้าวเข้ามาฝึกอบรบอาชีพการเดินเรือขั้นพื้นฐานโดยทางบริษัทฯ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะเข้ามาประกอบอาชีพการเดินเรือให้กับบริษัทฯ ได้อย่างสมบูรณ์และตรงกับสายงานอาชีพในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท ฟรีซีเอส ซีพีบี จำกัด (มหาชน)

- » บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 1,325,867 บาท ในปี 2551 เพื่อสร้างบ้านพิสิส เคมี และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เขมังกุติ ทามิล นาตุล ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547
- » บริษัทฯ ได้ประสานงานกับสภาการศึกษาไทยให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ มาตั้งแต่อดีต และในปี 2553 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมกราคม และเดือนกรกฎาคม มีจำนวนโลหิตรวม 37,450 ซีซี
- » ในทุกๆ ปี บริษัทฯ จัดกิจกรรมวิ่ง 5 กิโลเมตร เรียกว่า “พีเอสแอลวิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี” ที่สวนลุมพินีเพื่อสนับสนุนให้พนักงานบริษัทฯ มีนิสัยรักการออกกำลังกายและมีสุขภาพที่ดี และในปี 2554 พนักงานและผู้ที่เกี่ยวข้องได้เข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมนี้อีกครั้งเมื่อวันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2554 ด้วยความตั้งใจและเป็นมิตรต่อกัน
- » บริษัทฯ เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนงานวันกีฬาประจำปี ณ ศูนย์ฝึกพณิชยนาวิ ซึ่งบริษัทฯ ให้ความร่วมมือในการขยายด้านกีฬารวมถึงการศึกษา (ที่ได้กล่าวไปแล้ว) และช่วยในเรื่องการพัฒนาของคณะนักเรียนพณิชยนาวิ
- » บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือพนักงานด้วยการให้ทุนการศึกษาประจำปี สำหรับค่าเล่าเรียนแก่บุตรของพนักงานที่ไม่สามารถหาเงินค่าเล่าเรียนของบุตรตนเองได้
- » บริษัทฯ พิจารณาทุนการศึกษาหรือรางวัลสำหรับให้กับบุตรของพนักงานของบริษัทฯ ผู้ซึ่งมีผลการเรียนที่ดีในระดับโรงเรียน วิทยาลัย และมหาวิทยาลัย
- » บริษัทฯ ได้บริจาคเงินและอุปกรณ์การศึกษา เพื่อจัดทำห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์และสนับสนุนกิจกรรมการเรียนการสอน ด้านต่างๆ ของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ ในเดือนกันยายน 2549
- » บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 100,000 บาท และหนังสือให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพณิชยฯ ศูนย์ฝึกพณิชยนาวิ เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมอาคารเรียนและสร้างห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านวังสนวน จังหวัดนครราชสีมา ในเดือนกันยายน 2550
- » 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

# รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่า การจัดการด้านการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบนั้น จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านมลภาวะทางอากาศ และ/หรือทางน้ำ ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีความมุ่งมั่นที่จะปกป้อง และอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้า และการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

อย่างไรก็ตาม จากการดำเนินธุรกิจตลอดหลายปีที่ผ่านมา ทำให้ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ เข้าใจดีว่า แค่การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่าง ๆ นั้น ยังไม่เพียงพอที่จะช่วยในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ยังมีสิ่งอื่นที่สำคัญที่จะต้องปฏิบัติ นอกเหนือจากกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ นั่นคือการพัฒนาแผนงานภายในเพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน และระบบการควบคุมคุณภาพ นอกจากนี้ยังต้องการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้อย่างต่อเนื่องเพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงความมุ่งมั่นอย่างแน่วแน่ในการที่จะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และของเสีย

หัวข้อถัดไปจะเป็นการอธิบายถึงรายละเอียดของกฎข้อบังคับทางทะเลที่สำคัญ และสิ่งที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับดังกล่าว จากนั้นจะเป็นรายละเอียดในส่วนของแผนงานภายในที่เกี่ยวกับสถานการณ์ฉุกเฉินและระบบการควบคุมคุณภาพ และความพยายามในการที่จะลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และในตอนท้ายของรายงานฉบับนี้จะเป็นการสรุปถึงเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในด้านสิ่งแวดล้อมที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้สำหรับปีถัดไป

## การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ

การที่บริษัทฯ จะสามารถนำเรือวิ่งผ่านน่านน้ำสากลได้นั้น บริษัทฯ มีหน้าที่ตามกฎหมายในการที่จะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ ซึ่งกำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) และหน่วยงานกำกับดูแลอื่นๆ อย่างครบถ้วน ดังต่อไปนี้ :

- » อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดการน้ำอับเฉาและตะกอน ค.ศ. 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004)
- » อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยระบบกันเปรียงของเรือ ค.ศ. 2001 (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems 2001)
- » อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001)
- » อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (International Maritime Dangerous Goods Code)
- » กฎข้อบังคับในระดับภูมิภาคหรือท้องถิ่นซึ่งมีความเข้มงวดกว่าที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act: EPA) และคำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ

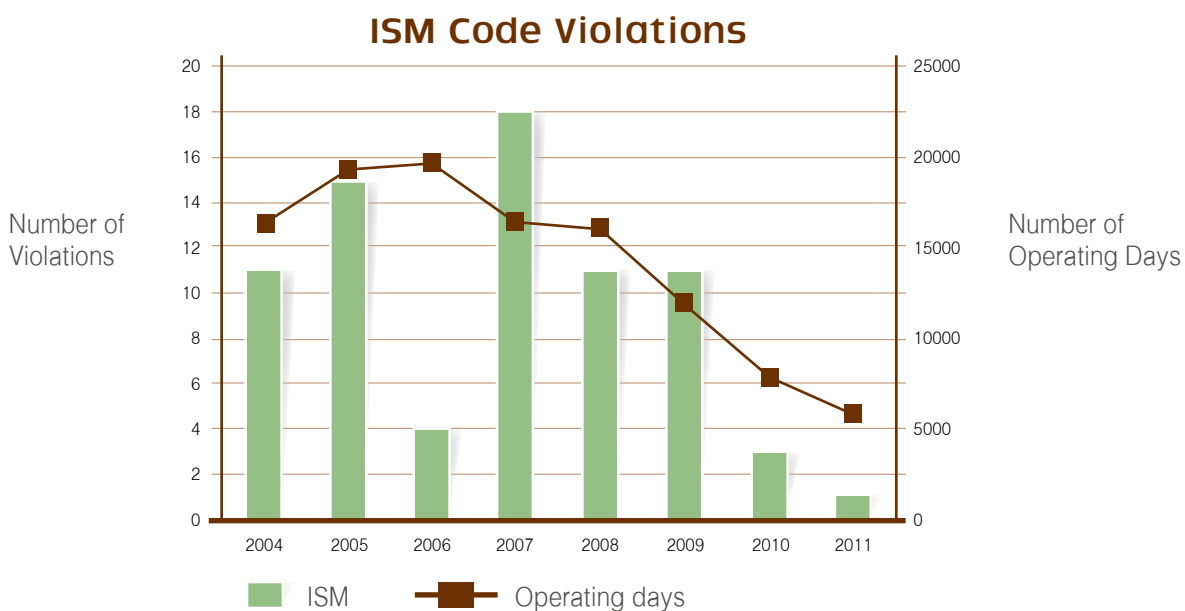
นอกจากกฎข้อบังคับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น บริษัทฯ ยังได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่สำคัญอื่นๆ ดังต่อไปนี้

**ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code):** จากประสบการณ์เรียนรู้ด้านอุบัติเหตุทางทะเลตลอดหลายปีที่ผ่านมา ได้ถูกรวบรวมเป็นประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) ซึ่งถูกเผยแพร่โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษต่างๆ ISM Code ได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2541 สำหรับเรือขนส่งผู้โดยสารรวมถึงเรือเร็วสำหรับขนส่งผู้โดยสาร เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกก๊าซ เรือบรรทุกสินค้าแบบเทกอง และเรือบรรทุกสินค้าที่มีความเร็วสูงที่มีระวางขับน้ำตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ทั้งนี้บริษัทฯ ได้เริ่มปฏิบัติตามข้อบังคับ และได้รับการรับรองตั้งแต่ปี 2538 ก่อนที่จะมีผลบังคับใช้

กฎข้อบังคับนี้ถูกนำไปใช้ทั้งบนเรือและที่สำนักงานบนฝั่งเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากล โดยมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ
2. เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
3. เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

กราฟต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนครั้งของเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดข้อบังคับของ ISM Code เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2004 - 2011 สำหรับจุดประสงค์ในการทำการวิเคราะห์นี้ อ้างอิงตามประมวลข้อบังคับที่มีผลร้ายแรง โดยพิจารณาจากเหตุการณ์ที่อาจก่อให้เกิด ไฟไหม้ การระเบิด การบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตของลูกเรือ เรือโดนกัน และ เรือเกยตื้น โดยในปี ค.ศ. 2006 เป็นปีที่มีจำนวนวันในการเดินเรือสูงสุด อยู่ที่ 19,710 วัน ในขณะที่ปี ค.ศ. 2007 เป็นปีที่มีจำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับ ISM เกิดขึ้นสูงสุด 18 ครั้ง อย่างไรก็ตามในระหว่างปี ค.ศ. 2007 - 2011 แนวโน้มของการละเมิดข้อบังคับ ISM Code มีจำนวนลดลงถึงร้อยละ 94 เมื่อเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับกับจำนวนวันในการเดินเรือพบว่าในปี ค.ศ. 2006 และปี ค.ศ. 2011 เป็นปีที่ดีที่สุดของบริษัทฯ เนื่องจากการละเมิดเกิดขึ้นมีเพียงร้อยละ 0.02 ในขณะที่ปีที่แย่ที่สุดคือในปี ค.ศ. 2007 แต่การละเมิดที่เกิดขึ้นก็นับได้ว่ามีเพียงเล็กน้อยคือร้อยละ 0.11 เท่านั้น สำหรับในช่วงเวลาทั้งหมดที่กล่าวมา จำนวนการละเมิดเฉลี่ยที่เกิดขึ้นสำหรับกองเรือทั้งหมด อยู่ที่ร้อยละ 0.06 เท่านั้น



เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ ISM Code การตรวจสอบภายในประจำปีจะมีการปฏิบัติงานบนเรือ โดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งจะรายงานผลการปฏิบัติงานต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง ในกรณีที่เกิดการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง อุบัติเหตุ รวมถึงความผิดพลาดเล็กๆ น้อยๆ ที่เกิดขึ้น จะมีการตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ขั้นตอนการดำเนินงานต่างๆ จะถูกทบทวนโดยทันที นอกจากนั้นบทเรียนทั้งหมดที่ได้เรียนรู้จากอุบัติเหตุต่างๆ และความผิดพลาดเล็กๆ น้อยๆ ที่เกิดขึ้นจะถูกถ่ายทอดโดยบริษัทเดินเรือต่างๆ ผ่าน Marine Accident Reporting Scheme (MARS) เพื่อผลประโยชน์ของอุตสาหกรรมเรือ และทำให้ความปลอดภัยของการเดินเรือโดยทั่วไปสูงขึ้น The Nautical Institute กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ซึ่งได้เผยแพร่เอกสารรายงาน Marine Accident Reporting Scheme (MARS) ทุกเดือน ได้ขอขอบคุณบริษัทฯ ที่ได้ให้ความร่วมมือกับ MARS ในการส่งเสริมและร่วมแบ่งปัน “บทเรียน” จากเหตุการณ์ต่างๆ เพื่อเป็นกรณีศึกษา ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือ ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดการที่มีคุณภาพและความรับผิดชอบต่อสังคมอย่างสูงสุดของบริษัทฯ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ริเริ่มการดำเนินการเพื่อควบคุมการไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับของ ISM Code โดยการใช้วิธีป้องกันต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- » **การพัฒนาการฝึกอบรมบุคลากร:** เนื่องจากแนวโน้มที่การตรวจเรือโดยเจ้าหน้าที่ตรวจเรือของรัฐเมืองท่านั้น จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในส่วนของการบังคับใช้กฎข้อบังคับของ ISM Code ดังนั้นบุคลากรประจำเรือของบริษัทฯ จึงได้รับการทบทวนความรู้ด้าน ISM Code อย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกัน ภายในกองเรือ
- » **การพัฒนาการบำรุงรักษาตัวเรือ:** บริษัทฯ ได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของการตรวจสอบสภาพและทดสอบ เครื่องจักรทุกเครื่องอย่างสม่ำเสมอ และหากเจ้าหน้าที่ประจำเรือพบเห็นสิ่งผิดปกติใด ๆ ให้รีบรายงานในทันที นอกจากนี้ฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ได้เน้นย้ำให้ผู้ตรวจสอบภายในต้องสอบถามการบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่าง ๆ อย่างเข้มงวดเพิ่มขึ้นจากการตรวจสอบปกติ เพื่อให้การปฏิบัติตามกฎระเบียบและความปลอดภัยสำหรับเรือสินค้าและลูกเรือ ประสบความสำเร็จสูงขึ้น
- » **มีการแจ้งเตือนอย่างเหมาะสมและสม่ำเสมอไปยังเรือ:** โดยปกติเรือที่เข้าสู่น่านน้ำในอเมริกาเหนือและ ออสเตรเลีย จะต้องมีการแจ้งเตือนเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น และเพื่อเป็นมาตรการ ในการป้องกันเรื่องดังกล่าว บริษัทฯ ได้มีการแจ้งเตือนถึงรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการแก่ลูกเรือไว้ล่วงหน้า ก่อนที่เรือจะมาถึงน่านน้ำดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดจะถูกจัดเตรียมไว้ และเรือสามารถ ปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบต่าง ๆ ได้ อย่างครบถ้วน

เพื่อรักษาระดับแนวโน้มที่ลดลงของเหตุการณ์ที่การปฏิบัติงานของบริษัทฯ ไม่เป็นไปตามกฎข้อบังคับของ ISM Code ที่แสดงในกราฟก่อนหน้านี้ บริษัทฯ จึงได้กำหนดเป้าหมายโดยให้เหตุการณ์ร้ายแรงตาม ISM Code เท่ากับศูนย์ สำหรับ เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ไฟไหม้ เรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือการถูกกักเรือ ซึ่งเกิดจากการละเมิด ISM Code

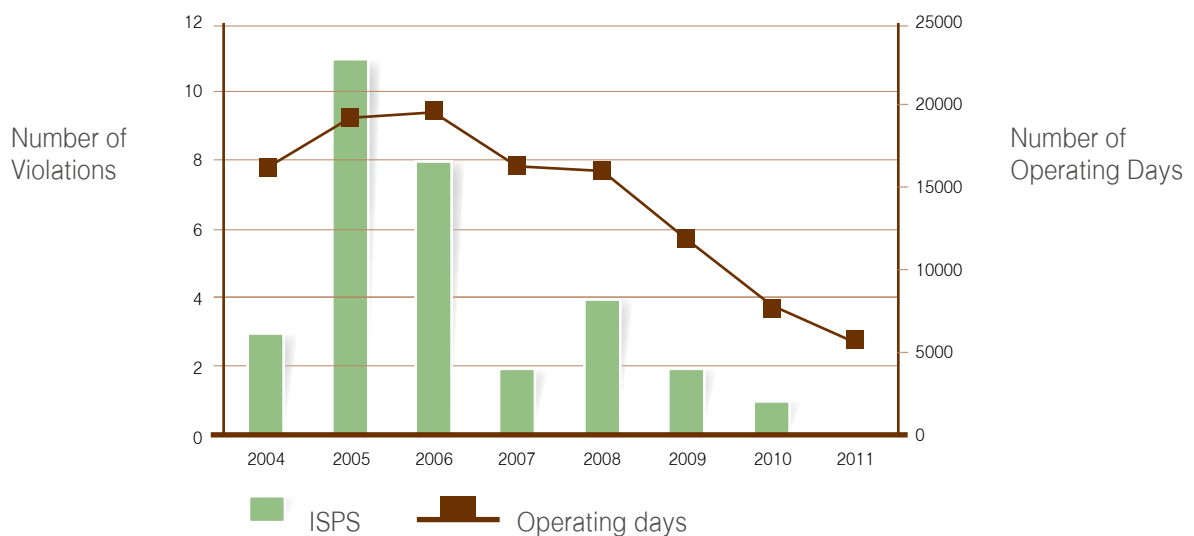
**ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Safety (ISPS) Code):** ประมวลข้อบังคับนี้มีผลบังคับใช้ในปี 2547 และแก้ไขเพิ่มเติมในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ซึ่งได้กล่าวรวมถึงการจัดวาง ระดับของความปลอดภัยสำหรับเรือและเมืองท่า ประมวลข้อบังคับดังกล่าวได้กำหนดบทบาทหน้าที่รับผิดชอบระหว่างหน่วยงานภาครัฐ บริษัทเรือ และคนประจำเรือ และรวมไปถึงเมืองท่า/สิ่งอำนวยความสะดวกต่อบุคคล เพื่อที่จะใช้ใน “การตรวจจับ การคุกคามความปลอดภัยและการใช้มาตรการป้องกันเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยต่อทางเรือและเมืองท่าที่ใช้ในการค้าระหว่างประเทศ”

สำหรับการปฏิบัติตามประมวลข้อบังคับใน ISPS บริษัทฯ ได้มีการพัฒนามาตรฐานขั้นตอนการปฏิบัติงานสำหรับเรือที่ เข้าเมืองท่าที่มีอัตราเสี่ยงต่อการลักลอบค้ายาเสพติดและผู้ลักลอบหนีขึ้นเรือ โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีสุนัขดมกลิ่น และ เจ้าหน้าที่พร้อมอาวุธตามความเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นนโยบายมาตรฐานของบริษัทฯ ที่จะจัดให้มีสิ่งเหล่านี้ หากเรือ วิ่งอยู่บริเวณ ยุโรป อังกฤษ อเมริกา ออสเตรเลีย หรือ แคนาดา จนถึงบัดนี้ บริษัทฯ เพิ่งมีเหตุการณ์ถูกกักกันเรือในส่วนที่ เกี่ยวข้องของ ISPS เพียงแค่ครั้งเดียวเท่านั้น

การสอบทานภายในประจำปีได้กำหนดมาตรการการป้องกันต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงการดำเนินการของบริษัทฯ ในการจัดหาสุนัข ดมกลิ่นและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ดังเช่นการตรวจสอบตาม ISM ที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น การสอบทานจะกระทำโดย ทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งจะรายงานผลการปฏิบัติงานต่อกรรมการ ผู้จัดการโดยตรง ในกรณีที่เกิดการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง หรืออุบัติเหตุต่าง ๆ จะมีการสอบสวน และวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ แม้ในเหตุการณ์ที่เกิดข้อผิดพลาดในการทำงานที่ต่างจากมาตรฐานที่กำหนดไว้ ขั้นตอนการดำเนินงาน ต่าง ๆ จะถูกนำมาทบทวนทันที

กราฟด้านล่างนี้ แสดงให้เห็นว่า จำนวนครั้งของเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดข้อบังคับใน ISPS (แกนด้านซ้าย) เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี ค.ศ. 2004 - 2011 การละเมิด ISPS นั้นมีจำนวนสูงสุดในปี ค.ศ. 2005 คือมีการละเมิด ISPS เกิดขึ้นทั้งหมด 11 ครั้ง ในขณะที่ปี ค.ศ. 2006 มีจำนวนวันในการเดินเรือสูงสุดถึง 19,710 วัน ทั้งจำนวนวันในการเดินเรือและจำนวนครั้งของการละเมิด ISPS ได้มาแต่อยู่ที่จุดต่ำสุดในปี ค.ศ. 2011 คืออยู่ในระดับที่เป็นศูนย์ โดยมีจำนวนวันในการเดินเรือ 5,842 วัน จากปี ค.ศ. 2005 - 2011 นี้ การละเมิด ISPS ลดลงถึงร้อยละ 100

### ISPS Code Violations



บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายให้การละเมิดข้อบังคับ ISPS Code เป็น ศูนย์ สำหรับปีที่จะมาถึง

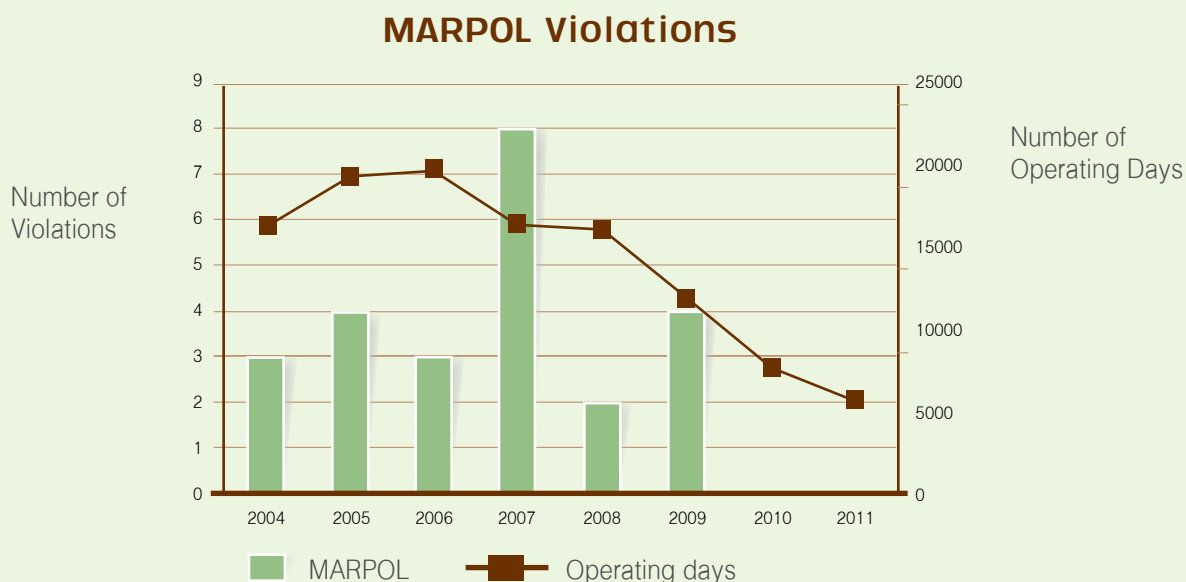
**MARPOL:** เป็นอีกกฎข้อบังคับหนึ่งที่สำคัญซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมในอุตสาหกรรมเดินเรือทางทะเล โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะ “อนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเล โดยการควบคุมมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน และสารอันตราย รวมถึง การลดจำนวนของอุบัติเหตุในการขนถ่ายสารเหล่านั้น” ซึ่งในอนุสัญญานี้แบ่งออกเป็น 6 ประเภท คือ:

1. การป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Regulations for the Prevention of Pollution by Oil)
2. การควบคุมมลพิษจากสารเคมีเหลว (Regulations for the Control of Pollution by Noxious liquid substances in bulk)
3. การควบคุมมลพิษจากสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ หรือตู้คอนเทนเนอร์ หรือถังบรรจุ (Regulations for the Prevention of Pollution by harmful substances carried by sea in packed forms, or in freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons)
4. การป้องกันมลพิษจากน้ำเสียของเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from ships)
5. การป้องกันมลพิษจากการป้องกันมลพิษจากขยะของเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from ships)
6. การป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Air from ships)

บริษัทฯ มีความเข้าใจถึงความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบที่ร้ายแรงต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลเนื่องจากเกิดจากอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งบริษัทฯ จัดให้มีมาตรการในการป้องกันเพื่อจำกัดความเสี่ยงในเรื่องนี้ โดยลำดับแรกคือ จำกัดความผิดพลาดอันเนื่องมาจากบุคลากร และ ลำดับที่สองคือ การดูแลรักษาเครื่องจักรบนเรือให้มีมาตรฐานสูงสุด



เพื่อที่จะจำกัดความผิดพลาดของบุคลากร บริษัทฯ จึงได้มีการพัฒนาปรับปรุงโปรแกรมการฝึกอบรมสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำเรือทุกคน ซึ่งรวมไปถึงห้องอบรมเสมือนจริง ซึ่งออกแบบมาเพื่อพัฒนาปรับปรุงในส่วนของคุณภาพในการนำเรือและความตระหนักรู้มาตรฐานต่าง ๆ โดยใส่ตัวแปรทั้งทางด้านสภาพอากาศและสภาพท้องทะเล หรือเมืองท่าต่าง ๆ ในโลก นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีความเชื่อมั่นว่า เจ้าหน้าที่ในส่วนของการช่างเครื่องได้รับการฝึกอบรมอย่างเข้มงวด เพื่อให้เกิดทักษะและความสามารถในการดูแลรักษาเครื่องจักร และหลีกเลี่ยงการชนถ่ายกาน้ำมัน ขณะที่อยู่กลางทะเลหรืออยู่ในเมืองท่า



จากกราฟด้านบนแสดงถึง จำนวนครั้งของเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดอนุสัญญา MARPOL ซึ่งส่งผลให้เกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (แกนด้านซ้าย) และจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี ค.ศ. 2004 - 2011 จะเห็นได้ว่า การละเมิดต่ออนุสัญญา MARPOL นั้นมีจำนวนมากที่สุดในปี ค.ศ. 2007 ซึ่งเกิดขึ้นทั้งหมด 8 ครั้ง ในขณะที่ปี ค.ศ. 2006 มีจำนวนวันในการเดินเรือมากที่สุด โดยมีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL เกิดขึ้นโดยเฉลี่ย 3 ครั้ง ในขณะที่จำนวนวันเฉลี่ยในการเดินเรือคือ 14,179 วัน โดยในระหว่างปี ค.ศ. 2007 - 2011 จำนวนของการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นั้นลดลงถึงร้อยละ 100 ในขณะที่จำนวนวันในการเดินเรือลดลงร้อยละ 64 อย่างไรก็ตามในปี ค.ศ. 2007 บริษัทฯ มีการละเมิดต่ออนุสัญญา MARPOL คิดเป็นร้อยละ 0.03 ในช่วงปีนั้น ในขณะที่ปี ค.ศ. 2010 และ ปี ค.ศ. 2011 บริษัทฯ มีการละเมิดต่ออนุสัญญา MARPOL คิดเป็นร้อยละ ศูนย์ ต่อจำนวนวันในการเดินเรือ เช่นเดียวกันกับเป้าหมายสำหรับข้อบังคับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายการละเมิดอนุสัญญา MARPOL เท่ากับ ศูนย์ สำหรับปี ค.ศ. 2012 และไม่ให้มีเหตุการณ์เรือถูกกักกันเนื่องจากการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นี้

**กฎหมายใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้:** กฎหมายต่อไปนี้จะบังคับใช้ในอีก 2-3 ปีข้างหน้า ซึ่งบริษัทฯ เองได้เริ่มนำมาใช้ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ แล้ว

**การวางแผนบริหารการใช้พลังงานของเรือ (SEEMP - Ship board energy efficiency Management plan) - มกราคม 2556**

**การออกแบบเรือที่ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ (EEDI - Energy efficiency design index for new buildings) - มกราคม 2556**

หลังจากที่ได้อธิบายถึงกฎข้อบังคับทางด้านการเดินเรือในทะเลที่สำคัญ ซึ่งมีส่วนช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎหมายใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ ในหัวข้อถัดไปจะเป็นรายละเอียดในเรื่องระบบการควบคุมภายในทางด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ

## การป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม:

**มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001):** เนื่องจากความต้องการในด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีมากขึ้น บริษัทฯ จึงได้กำหนด “นโยบายในการปกป้องสิ่งแวดล้อม” นอกเหนือจากข้อกำหนดในกฎหมาย และอนุสัญญาที่ได้กล่าวไปแล้ว บริษัทฯ ยังได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Management System: EMS) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน ISO 14001 ซึ่งมาตรฐาน ISO 14001:2004 นี้ได้กำหนดกรอบแบบองค์รวม ทั้งในด้านยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ การวางแผนงานและการดำเนินการ และการแสดงให้เห็นว่า บริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม จากการดำเนินงานใน 1 ปีที่ผ่านมาหลังจากที่บริษัทฯ ได้รับการรับรอง บริษัทฯ ประสบความสำเร็จ สำหรับการตรวจสอบประจำปี จากการตรวจสอบโดยสมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ซึ่งได้ยืนยันว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวอย่างครบถ้วน ซึ่งระบบ EMS นี้จะเป็นระบบที่เข้ามาสเสริมระบบการจัดการคุณภาพ (Quality Management System) ที่มีอยู่ปัจจุบัน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานระบบการจัดการด้านคุณภาพ มอก. 9001 (ISO 9001) และประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ซึ่งระบบการจัดการแบบผสมผสานนี้เป็นที่รู้จักกันในนามของระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (Safety Quality and Environment Management System: SQEMS) ซึ่งตามหลักระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อมแล้ว ผู้จัดการทางด้านเทคนิคซึ่งเป็นผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ด้วยนั้น ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนของฝ่ายบริหารและเป็นผู้ที่รับมอบหมายให้ดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ในปี 2551 สมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ได้ออกใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ (QMS Certificate) แก่บริษัทฯ ซึ่งเป็นฉบับใหม่ของ ISO 9001: 2008 ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว บริษัทฯ สายการเดินเรือประเภทขนส่งสินค้าแห่งแรกของประเทศไทยจะไม่ค่อยให้ความสำคัญกับใบรับรองประเภทดังกล่าว เนื่องจากเป็นเรื่องหลักโดยเฉพาะสำหรับบริษัทเรือขนส่งสินค้าประเภทน้ำมัน ซึ่งการปกป้องสิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องสำคัญสูงสุด

### วัตถุประสงค์ของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS):

- » ลดมลพิษที่จะเป็นสาเหตุต่อสิ่งแวดล้อม
- » ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎข้อบังคับต่างๆ ทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวกับด้านมลพิษทางสิ่งแวดล้อม
- » กำหนดขั้นตอนการดำเนินการที่เกี่ยวกับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
- » ปลุกจิตสำนึกของพนักงานในการรักษาสิ่งแวดล้อม
- » เพื่อให้มั่นใจว่ามีการติดตามผลการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ
- » เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในส่วนของการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและการป้องกันมลพิษ

จากการสอบทานและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะสามารถยกระดับการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้นในปีถัดไป รวมทั้งเป็นส่วนสำคัญในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และอีกหนึ่งความพยายามของบริษัทฯ ในการที่จะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจ นั่นคือการนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้สำหรับเรือใหม่ของบริษัทฯ

## การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ :

เนื่องจากบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงการป้องกันมิให้เกิดมลภาวะ ซึ่งสิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นในการทำสัญญาต่อเรือใหม่ของบริษัทฯ กับอู่ต่อเรือ ABG ที่ประเทศอินเดีย สำหรับเรือจำนวนทั้งสิ้น 21 ลำ (เรือขนส่งสินค้าแท้งเทกอง 18 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ) ซึ่งในปี 2554 บริษัทฯ ได้ทำการยกเลิกสัญญาการต่อเรือสำหรับเรือขนส่งสินค้าแท้งเทกองจำนวน 4 ลำ และได้รับมอบเรือขนส่งสินค้าแท้งเทกองจำนวน 1 ลำ ดังนั้นเรือที่สั่งต่อใหม่คงเหลืออยู่ ณ สิ้นปี 2554 จำนวนทั้งสิ้น 16 ลำ (เรือขนส่งสินค้าแท้งเทกอง 13 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ) ซึ่งเรือทุกลำที่ต่อใหม่จะปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมถึงที่จะบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้นี้ด้วย นอกจากนี้ ในทางปฏิบัติ ข้อกำหนดทางเทคนิคของเรือที่ต่อใหม่เหล่านี้ยังมีมาตรฐานสูงกว่ากำหนดไว้ในกฎข้อบังคับต่างๆ ทั้งนี้เพื่อให้การปฏิบัติงานบนเรือมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น และยังเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของเรือ ในการที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

## คุณลักษณะ "สีเขียว" ของเรือใหม่เหล่านี้คือ :

- 1) โครงสร้างผนังต่อเรือสองชั้นเพื่อประโยชน์ในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หากเกิดอุบัติเหตุกับตัวเรือ
- 2) การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการออกแบบตัวเรือ และการพิจารณาหลาย ๆ ครั้งเพื่อให้ได้รูปแบบของตัวเรือที่ดีที่สุดเหมาะสมที่สุด ทั้งขนาดและรูปลักษณ์ เพื่อให้เรือสามารถที่จะทำความเร็วตามต้องการ ในขณะที่มีการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำ
- 3) เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยควันไนโตรเจนออกไซด์
- 4) ผนังระวางสินค้าแบบเรียบ เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะวาระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำทำความสะอาดก็เพียงพอแล้ว
- 5) ระบบสูบน้ำมันหล่อลื่นให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ จะเป็นการลดน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
- 6) การออกแบบใบจักรใหม่ที่ช่วยการใช้เชื้อเพลิง ใบจักรชนิด Propeller Boss Cap Fins ซึ่งนี่คือนวัตกรรมใหม่ในการเพิ่มประสิทธิภาพในระบบขับเคลื่อนของเรือ ซึ่งในที่สุดก็จะเป็นการลดการใช้เชื้อเพลิงในการเดินเครื่องกำเนิดไฟฟ้าบนเรือ
- 7) เครื่องกำเนิดไฟฟ้าจากเพลลาใบจักรของเรือ จะถูกติดตั้งบนเรือทุกลำเพื่อเป็นการลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในการเดินเครื่องกำเนิดไฟฟ้าบนเรือ
- 8) เตาเผาขยะขนาดใหญ่ เป็นไปตามมาตรฐานการทำงานที่กำหนดโดย IMO ซึ่งสามารถใช้เผาพลาสติกได้ถ้าจำเป็น
- 9) เรือทุกลำจะติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เผาขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิกูลของบริษัทฯ อันเป็นสิ่งที่ยกเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว
- 10) ถังเติมน้ำมันปนเปื้อนและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกันจะช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิกูลเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะเลือกผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูลขนส่งที่ดีและมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้
- 11) เครื่องบำบัดสิ่งปฏิกูลบนเรือที่ได้รับการพัฒนาจะถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่นี้
- 12) เรือที่ต่อใหม่จะปฏิบัติตาม "อนุสัญญาการยุบเรือเป็นเศษเหล็ก" ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการยุบเรือเป็นเศษเหล็กอย่างปลอดภัยและรักษาสีแวดล้อมปี ค.ศ. 2009) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อ พฤษภาคม 2552 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความมั่นใจว่า เรือที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กหลังจากที่หมดอายุการใช้งานแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัย

หรือสภาพแวดล้อม ในปัจจุบันอนุสัญญาฉบับนี้เปิดให้มีการลงนามโดยภาครัฐ และจะมีผลบังคับใช้ใน 24 เดือน นับจากวันที่มีการร่วมลงนามโดย 15 ภาครัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของยอดรวมบรรทุกรวมของการเดินเรือเชิงพาณิชย์ของโลก แม้ว่าการลงนามนั้นจะไม่ได้มีการกำหนดข้อสงวน เพื่อให้การให้สัตยาบันรับรองหรือเห็นชอบ หรือมีการวางหลักประกันเพื่อให้สัตยาบันรับรองหรือเห็นชอบ หรือภาคยานุวัติจากคณะกรรมการเลขาธิการ นอกจากนี้จำนวนเรือทั้งหมดที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กของแต่ละรัฐ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของระวางบรรทุกเรือเพื่อการค้ารวมกัน ดังนั้น สัญญาการต่อเรือที่มีมาก่อนปี 2558 จะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวภายในปี 2563 และสำหรับการทำสัญญาการต่อเรือใหม่ตั้งแต่ปี 2558 จะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าว ณ วันที่ส่งมอบเรือ สำหรับสัญญาการส่งต่อเรือใหม่ของบริษัทนั้นได้ดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ดังกล่าว พร้อมกันนี้ บริษัทฯ ได้จัดเตรียมให้เรือที่มีอยู่ทุกลำต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวก่อนถึงวันที่อนุสัญญาดังกล่าวนี้นจะมีผลบังคับใช้ เรือใหม่ของบริษัทฯ นั้นจะจัดทำบัญชีวัสดุ/อุปกรณ์ที่อันตราย ซึ่งไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญา โดยเฉพาะห้ามและควบคุมมิให้ใช้วัสดุที่อาจก่อให้เกิดอันตรายตั้งแต่ในขั้นตอนการต่อเรือ หากจำเป็นต้องใช้วัสดุที่อาจก่อให้เกิดอันตรายเหล่านั้นแล้วก็จะจัดเก็บบัญชีรายการวัสดุเหล่านั้นไว้ ซึ่งจะทำให้เรือมีสิทธิ์ที่จะยื่นขอใบประกาศนียบัตรบัญชีวัสดุอันตรายได้

ความพยายามทั้งหมดจะไม่มีประโยชน์เลย หากฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ไม่มีความมุ่งมั่นในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) ซึ่งในรายงานต่อไป จะเป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการจำกัดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) และของเสีย

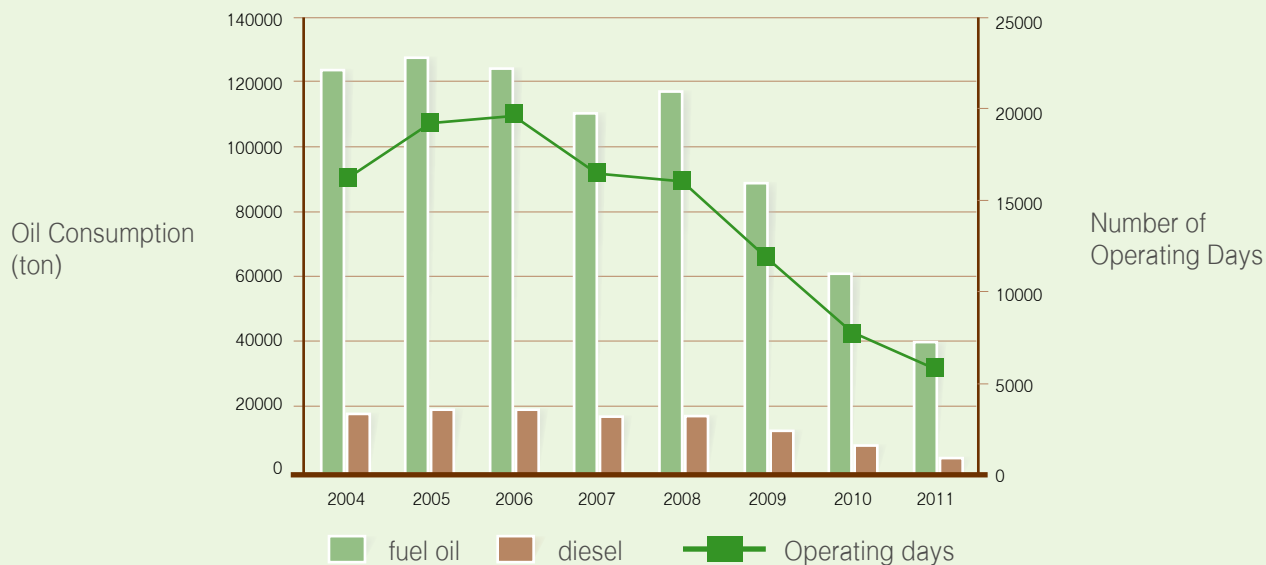
## การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) และของเสีย:

เป็นที่ทราบกันโดยทั่วไปว่าต้นเหตุของก๊าซ CO<sub>2</sub> มาจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรืออย่างต่อเนื่อง ในการที่จะลดการปล่อยก๊าซ CO<sub>2</sub> มีเพียงทางเลือกเดียวที่เป็นไปได้ นั่นคือการลดการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถพัฒนาและเจริญเติบโตต่อไปได้ ดังนั้นสิ่งจำเป็นที่ต้องทำ คือการเพิ่มประสิทธิภาพและลดปริมาณการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ดังต่อไปนี้ เพื่อที่จะได้บรรลุความต้องการ

- » ส่งเสริมให้มีการวางแผนการเดินทางดีขึ้นพร้อมกับลดจำนวนเที่ยวเรือเปล่า
- » เส้นทางที่ปลอดภัยจากสภาพอากาศแปรปรวน
- » ความเร็วในการเดินเรือที่เหมาะสม
- » ลักษณะการทรงตัวของเรือที่เหมาะสมต่อการนำเรือ
- » การบำรุงรักษาตัวเรือ
- » การใช้สีกันเปรียงที่มีส่วนผสมของซิลิคอนทาตัวเรือ ซึ่งไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม
- » ส่งเสริมการขนถ่ายสินค้าให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดการตกหล่น หรือลดการเหลือเศษของสินค้า
- » การบำรุงรักษาเครื่องจักรเป็นอย่างดี เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการทำงาน

กราฟต่อไปนี้แสดงปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลประจำปีของบริษัทฯ ในช่วงปี ค.ศ. 2004 - 2011 (แกนซ้ายมือ) กับจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนขวา) ปี ค.ศ. 2005 เป็นปีที่มีปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสูงสุดที่ปริมาณ 127,666 ตัน ในขณะที่ปริมาณการใช้น้ำมันดีเซลสูงที่สุดในปี ค.ศ. 2006 ที่ปริมาณ 20,867 ตัน และปีที่มีจำนวนวันในการเดินเรือสูงสุดคือในปี ค.ศ. 2006 ที่จำนวน 19,710 วัน ในช่วงระยะเวลา 7 ปีที่ผ่านมา บริษัทฯ มีปริมาณการใช้เฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิง 99,484 ตันและน้ำมันดีเซล 15,353 ตันในขณะที่จำนวนวันในการเดินเรือโดยเฉลี่ยสำหรับช่วงระยะเวลาดังกล่าว อยู่ที่ 14,179 วัน

## Fuel and Diesel Oil Consumption



อย่างไรก็ตามตั้งแต่ปี ค.ศ. 2006 ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันดีเซลและจำนวนวันในการเดินเรือปรับตัวลดลง เนื่องจากมีจำนวนเรือลดลง ระหว่างปี ค.ศ. 2006 และ 2011 ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลลดลงร้อยละ 67.5 และร้อยละ 75.5 ตามลำดับ ในขณะที่จำนวนวันในการเดินเรือลดลงร้อยละ 64 ซึ่งจะเห็นได้ว่า ปี ค.ศ. 2011 เป็นปีที่บริษัทฯ มีปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันดีเซล และจำนวนวันในการเดินเรือน้อยที่สุด

แนวโน้มที่เห็นได้อย่างชัดเจนจากกราฟด้านบน คือความสัมพันธ์เชิงบวกระหว่างจำนวนวันในการเดินเรือ และปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซล ระหว่างปี ค.ศ. 2004 และ 2006 มีปริมาณการใช้น้ำมันและจำนวนวันในการเดินเรืออยู่ที่จุดสูงสุด และเริ่มลดระดับลงมาอย่างเห็นได้ชัดในปี ค.ศ. 2011 บริษัทฯ ยังคงมองหาวิธีการอื่นๆ อย่างต่อเนื่องในการลดปริมาณของก๊าซคาร์บอน

บริษัทฯ มีเป้าหมายที่จะมีเรือประมาณ 60 - 70 ลำในอนาคต โดยมีจุดมุ่งหมายในการลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลลง ร้อยละ 3 - 5 ในทุกๆ ปี เพื่อที่จะให้สำเร็จลุล่วงตามจุดมุ่งหมาย บริษัทฯ จะดูแลอย่างใกล้ชิดในเรื่องการติดตั้งเครื่องจักรสำหรับเรือใหม่ที่หามาได้ ไม่ว่าจะเป็นเรือต่อใหม่หรือเรือมือสอง รวมถึงการสังเกตการปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ความเร็วและปริมาณการเผาผลาญเป็นไปอย่างเหมาะสม ในขณะที่การปล่อยก๊าซเป็นไปอย่างน้อยที่สุด

นอกจากนี้ การที่เรือเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลยังก่อให้เกิดมลพิษอีกทางหนึ่ง นั่นก็คือกากน้ำมัน ซึ่งกากน้ำมันนี้จะเกิดขึ้นบนเรือจากการสังเคราะห์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางเลือกหนึ่งในการกำจัดกากน้ำมันนี้สามารถทำได้โดยการเผา แต่จะก่อให้เกิดก๊าซที่เป็นมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ ดังนั้นบริษัทฯ จึงพยายามที่จะให้มีการกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่งไปยังเมืองท่าที่มีการรองรับ ซึ่งวิธีการนี้ถือเป็นวิธีการที่มีค่าใช้จ่ายสูงในการที่จะแก้ปัญหามลพิษ แต่บริษัทฯ ถือเป็นเรื่องมุ่งมั่นในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศและความพยายามในการที่จะอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ในระหว่างครึ่งปีแรกของปี 2553 ถึงครึ่งปีแรกของปี 2554 บริษัทฯ ได้เพิ่มการกำจัดกากน้ำมันด้วยการส่งขึ้นฝั่งคิดเป็นร้อยละ 114 จากจำนวนกากน้ำมัน 155 ตันเป็น 333 ตัน ซึ่งเป็นปริมาณสูงสุดของกากน้ำมันที่ทิ้งบนฝั่งในปีล่าสุด โดยการส่งกากน้ำมันไปยังสถานที่รับที่เหมาะสม กากน้ำมันเหล่านี้สามารถนำไปแปรสภาพเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์จำพวกสารหล่อลื่น เช่น จาระบี ซึ่งใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายอุตสาหกรรม

## สรุปวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้อธิบายในทุกแง่มุมที่เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อม ซึ่งในส่วนนี้จะสรุปถึงวัตถุประสงค์ต่างๆที่ได้มีการดำเนินการ รวมถึงการดูแลและติดตามผล สำหรับการปฏิบัติตามข้อบังคับและอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับ ISM, ISPS และ MARPOL จะมีการดูแลและติดตามผลโดยทีมงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ซึ่งการตัดสินใจที่จะดำเนินการต่อจากนั้นเพื่อเป็นการลดการละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญา จะขึ้นอยู่กับการประเมินผลงานสำหรับรอบครึ่งปี โดยผู้บริหารระดับสูงและทีมงานทางด้านเทคนิคของบริษัทฯ ตามที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายให้การละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาสำหรับปี 2555 เท่ากับ “ศูนย์” นอกจากนี้ บริษัทฯ พยายามที่จะรักษามาตรฐาน ISO และ SQEMS ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งบริษัทยังคงหาวิธีการเพื่อปรับปรุงระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (SQEMS) รวมถึงการนำกฎข้อบังคับใหม่ๆ มาบังคับใช้กับเรือของบริษัทฯแต่เนิ่นๆ ก่อนที่กฎข้อบังคับเหล่านั้นจะมีผลบังคับใช้ นอกจากนี้บริษัทฯ จะพยายามนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งานบนเรือของบริษัทฯ เพื่อช่วยลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สุดท้ายนี้ แม้ว่ากองเรือของบริษัทฯ จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่บริษัทฯ ยังคงกำหนดเป้าหมายอย่างแน่วแน่ในการที่จะลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันดีเซลลงร้อยละ 3 - 5

บริษัทฯ รู้สึกยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะแจ้งว่า รายงานประจำปีของบริษัทฯ สำหรับปีนี้ได้ถูกจัดพิมพ์บนกระดาษที่นำกลับมาใช้ใหม่ (recycled paper) เพื่อช่วยในการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ ซึ่งเป็นไปตามความประสงค์ของบริษัทฯ ในการที่จะลดก๊าซคาร์บอน



# ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

บริษัทฯ ได้แบ่งประเภทปัจจัยความเสี่ยงสำคัญๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ เป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน และความเสี่ยงทางการตลาด จากการที่ตลาดขนส่งสินค้าแห่งแรกของยังคงอยู่ในสภาพที่ย่ำแย่ ตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2551 นั้น บริษัทฯ จึงได้กำหนดปัจจัยความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษอีกหนึ่งปัจจัย ซึ่งเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับการทดแทนและการขยายกำลังกองเรือ โดยได้อธิบายอยู่ภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่า และการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ” ซึ่งยังคงส่งผลกระทบอยู่ในสองปีที่ผ่านมา บริษัทฯ จึงยังคงเปิดเผยความเสี่ยงนี้ นอกจากนั้นแล้ว บริษัทฯ ยังคงเสนอปัจจัยความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากวิกฤตการเงินโลก รวมทั้งผลพวงจากวิกฤตการเงินโลกที่เกิดขึ้น และรุนแรงขึ้นจากวิกฤตเศรษฐกิจยุโรปล่าสุด ภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงจากวิกฤตการณ์โลก” ซึ่งปัจจัยความเสี่ยงในแต่ละประเภทมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

## ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ

ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยไม่มีข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ใดๆ อาจต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากภัยพิบัติทางน้ำ ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม ความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและทรัพย์สินต่างๆ และการสะดุดหยุดลงของธุรกิจอันเกิดมาจากเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง ความผิดพลาดของเจ้าหน้าที่การเคลื่อนไหวทางการเมืองในประเทศต่างๆ การหยุดงานประท้วงของคานงาน การก่อการร้าย โจรสลัด ความแปรปรวนของสภาพดินฟ้าอากาศ สถานการณ์และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะนำไปสู่ต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นหรือการสูญเสยรายได้ อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือในน่านน้ำสากล ได้ทำประกันภัยคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ โดยมีการทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยที่เป็นสากลและครอบคลุมความเสี่ยงทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนี้เอาไว้แล้ว

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบพาณิชย์นาวีด้านอื่นๆ การไม่ดำเนินการตามกฎหมายเหล่านี้อาจทำให้มีความเสี่ยงในเรื่องการถูกกักเรือซึ่งทำให้เสียเวลา และนำไปสู่การเสยรายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer รวมถึงค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเรือหรือเปลี่ยนระเบียบปฏิบัติการในการเดินเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ รมัตระวังในประเด็นเหล่านี้เสมอมาและได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลตลอดมา

การดำเนินธุรกิจการเดินเรือและการบริหารงานของบริษัทฯ ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยนั้น ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ว่าจะเป็นลูกเรือที่ต้องควบคุมการเดินเรือ หรือผู้จัดการระดับต่างๆ ในบริษัทฯ ที่ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจการเดินเรือ การจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านั้นเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม สืบเนื่องจากรับรองนโยบายที่ยึดถือและเหมาะสมต่อพนักงาน บริษัทฯ จึงได้ประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อจูงใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีปัญหาด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ ยังคงประสบกับปัญหาที่รุนแรงของการขาดแคลนลูกเรือที่มีคุณภาพ โดยเฉพาะในส่วนของนายประจำเรือซึ่งจะต้องทำงานประจำบนเรือ

ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ มากมาย การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และ/หรือกฎระเบียบใดๆ อาจทำให้ถูกปรับหรือถูกดำเนินคดีทางกฎหมายทั้งต่อบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง ดังนั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินงานอย่างระมัดระวังในประเด็นนี้ โดยมีมาตรการในการรับพนักงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและจัดระบบงานให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

บริษัทฯ ไม่ได้เผชิญกับความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันโลกโดยตรง กล่าวคือ ในกรณีการเดินเรือแบบรายเที่ยว (Voyage Charter) ซึ่งบริษัทฯ ต้องเป็นผู้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิง แต่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลงดังกล่าว ลูกค้านจะเป็นผู้รับภาระ เนื่องจากอัตราค่าระวางเรือที่กำหนดและเรียกเก็บจากลูกค้านั้นได้รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลงไว้ด้วย และในกรณีการให้บริการเป็นแบบระยะเวลา (Time Charter) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจะตกเป็นภาระของลูกค้า

## ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ คือ เรือเดินทะเลก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือเดินทะเลมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้น จึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้ อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ มีหนี้เงินกู้และวงเงินสินเชื่อเพื่อการส่งต่อเรือใหม่ ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น อย่างไรก็ตาม จากผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก และข้อจำกัดบางประการของผู้ให้กู้ภายในประเทศ ที่ไม่สามารถต่อขยายระยะเวลาเงินกู้ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐในช่วงเริ่มต้นของปี 2552 ทำให้หนึ่งในวงเงินกู้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐของบริษัทฯ มีอยู่ต้องถูกแปลงเป็นสกุลเงินไทยบาทเมื่อระยะเวลาเบิกถอนได้ถูกขยายต่อไปอีกหนึ่งปี อย่างไรก็ตาม จากการที่บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ จึงได้ทำสัญญากับผู้ให้กู้อย่างดังกล่าว เพื่อแปลงหนี้เงินกู้จากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยผ่านสัญญา Swap USD/THB ดังนั้น เงินต้นจะถูกแปลงเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐทันทีที่ได้มีการเบิกถอน ซึ่งจะขจัดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากหนี้เงินกู้ โดยมีหนี้เงินกู้สกุลเงินไทยบาทจำนวน 1,502.35 ล้านบาท ที่เบิกถอนเพื่อใช้ในการซื้อเรือ 2 ลำ และได้ถูกแปลงสภาพโดยการ swap เป็นหนี้เงินกู้สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐทันที ซึ่งมีตารางการชำระคืนตรงกับเงินกู้สกุลไทยบาท ดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจากเงินกู้ดังกล่าว ยังคงต้องชำระเป็นเงินสกุลไทยบาท และบริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงนี้ ซึ่งบริษัทฯ อยู่ในระหว่างการดำเนินการเพื่อแปลงสกุลเงินของดอกเบี้ย รวมถึงดอกเบี้ยในอนาคตที่จะต้องจ่ายเป็นสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ นอกจากนี้ ไม่เพียงแต่บริษัทฯ ได้ประสบความสำเร็จในการขอขยายระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ สำหรับวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกถอนของสินเชื่อนี้ (จำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2554 แต่บริษัทฯ ยังประสบความสำเร็จในการเปลี่ยนสกุลเงินกู้เป็นสกุลดอลลาร์สหรัฐ ทำให้ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนหมดไป ดังนั้น ในปี 2554 บริษัทฯ จึงได้เบิกถอนเงินกู้บางส่วนจากวงเงินสินเชื่อนี้ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเท่านั้น

นอกจากนี้ เงินฝากเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ยังคงฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนกับบัญชีเหล่านี้เมื่อเทียบเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม ก็ควรตระหนักว่าบริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินบาทที่มาจากการแปลงค่าสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาท เนื่องจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในการแปลงค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาทในงบการเงินบาทเท่านั้น

วงเงินสินเชื่อมีหลักประกันของบริษัทฯ มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวตามอัตรา LIBOR (อัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารในกรุงลอนดอน) ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย LIBOR บริษัทฯ ได้ติดตามความเคลื่อนไหว และเฝ้าระวังอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินอย่างสม่ำเสมอ

เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือเรือเดินทะเลซึ่งมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากในระดับหนึ่ง เรือเหล่านั้นจะต้องถูกขาย เพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกปลดระวาง ทำให้ความสามารถของกองกำลังเรือลดลง ดังจะเห็นได้จากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 35 ลำ จากที่มีอยู่ในกองเรือทั้งสิ้น 54 ลำ และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถ

ของกองเรือโดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ จะต้องดำเนินโครงการการทดแทนเรือเก่า หรือเรือที่ถูกปลดระวาง (เรือที่ถูกขายไป) ทั้งนี้ การซื้อเรือเข้ามาใหม่จะต้องมีการระดมเงินทุนซึ่งอาจจะมาจากเงินทุนของบริษัทฯ หรือจากเงินกู้ หรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกำลังกองเรือ ความสามารถของกองเรือบริษัทฯ ก็จะลดลง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวนี้ บริษัทฯ จึงไม่เพียงแต่ได้สั่งซื้อเรือใหม่และลงนามในสัญญาขอวงเงินสินเชื่อสำหรับเรือต่อใหม่แล้ว แต่บริษัทฯ ยังได้ลงนามในสัญญาขอสินเชื่อสำหรับซื้อเรือเข้ามาเพิ่มอีกด้วย ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ สามารถซื้อเรือต่อใหม่ (ถ้าสามารถส่งมอบเรือได้ทันที) หรือเรือมือสองได้จำนวนหนึ่ง และในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ซื้อเรือต่อใหม่และเรือมือสองหลายลำจากวงเงินสินเชื่อดังกล่าวเหล่านี้

## ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีการขึ้นลงเป็นวัฏจักร มีความผันผวนในเรื่องของการทำกำไร มูลค่าเรือ และอัตราค่าระวาง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาดตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจ บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าการที่บริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่ม คืออยู่ในกลุ่มเรือเนกประสงค์ขนาดเล็กซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์มากกว่าอุปทาน จะเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ ในอดีตลูกค้าในกลุ่มนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมด โดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนไปในช่วง 5-6 ปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของตลาดค่าระวาง ทำให้บริษัทฯ และลูกค้าปรับเปลี่ยนแผนการตลาด โดยเรือของบริษัทฯ มีการทำสัญญา Long Term Charter ทำให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงจากการผันผวนของราคาดตลาดปัจจุบันและทำให้มั่นใจว่าจะมีกระแสรายได้ที่เห็นได้ชัดเจนและมั่นคง

อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับการค้าโลก และการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วง 5-6 ปีที่ผ่านมาเป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดีย และประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ ดังนั้น ถ้าความต้องการสินค้าที่มาจากประเทศจีนลดลงอย่างมีนัย โดยเฉพาะในสองถึงสามปีข้างหน้า เมื่ออุปทานคือเรือต่อใหม่ ซึ่งปัจจุบันได้ถูกสั่งต่อไปแล้ว ได้ถูกคาดการณ์ว่าจะเข้าสู่ตลาดขนส่ง จะส่งผลกระทบต่ออุปสงค์และอุปทานที่มีอยู่ในตลาดการขนส่ง ซึ่งจะทำให้อัตราค่าระวางลดลงอย่างมีนัยสำคัญและรวมถึงการลดลงของมูลค่าเรือเช่นกัน บริษัทฯ ได้ซื้อเรือมือสองเข้ามาเพิ่มเติม ณ ราคาตลาด จำนวนหลายลำ ในปี 2546 และอีกสองสามลำในปี 2547 ซึ่งตลาดอยู่ในช่วงขาขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ อาจประสบกับความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างมีสาระสำคัญ อย่างไรก็ตาม ตลาดมีได้ปรับตัวลดลงอย่างมีนัยสำคัญอย่างที่คาดการณ์ และบริษัทฯ ยังสามารถสร้างรายได้อย่างมากและได้รับผลตอบแทนอย่างดีเยี่ยมจากเรือที่ได้ซื้อเข้ามา นอกจากนี้ในช่วงระหว่างเดือนธันวาคม 2549 ถึงไตรมาสแรกของปี 2550 บริษัทฯ ได้ขายเรือในกองเรือบริษัทฯ จำนวน 10 ลำ ซึ่งมีอายุมากที่สุด โดยมีอายุเฉลี่ยที่มากกว่า 26 ปี ในราคาขายที่ที่เหมาะสมทำให้ความเสี่ยงดังกล่าวลดลง เนื่องจากเรือมีอายุมากขึ้นเท่าใด ความเสี่ยงดังกล่าวนี้ก็จะเพิ่มขึ้นมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ในปี 2552-2553 บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 25 ลำในราคาที่ที่เหมาะสม ซึ่งได้ช่วยขจัดความเสี่ยงจากการที่เรือเก่าเหล่านี้จะไม่มีผู้ใช้บริการและ/หรือถูกปล่อยให้บริการในอัตราที่ต่ำตามภาวะของตลาดปัจจุบัน (Spot Market) เมื่อสัญญาระยะยาวของเรือเหล่านั้นได้สิ้นสุดลง ในด้านรายได้จากเรือที่คงเหลืออยู่ในกองเรือ บริษัทฯ ได้พยายามดำเนินตามแผนงานเพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าวโดยนำกองเรือของบริษัทฯ เข้าทำสัญญาระยะยาว (Long Term) ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ทำให้บริษัทฯ สามารถคงรายได้ในอนาคตที่อัตราค่าระวางที่สูงกว่า และดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น จึงเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายในการดำเนินธุรกิจที่สำคัญ

ของบริษัทฯ ในปี 2547 กล่าวคือ บริษัทฯ ได้เปลี่ยนการดำเนินธุรกิจจากให้บริการแบบสัญญาระยะสั้น (Spot Market) มาเป็นการทำสัญญาระยะยาว (Long Term Charter) ในช่วงปี 2550 ตลาดมีการปรับตัวสูงขึ้นอีกอย่างมีนัยสำคัญจนถึงจุดสูงสุดในกลางปี 2551 ซึ่งหลังจากนั้นได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วจนเกือบจะใกล้กับระดับต่ำสุดเท่าที่เคยเกิดขึ้น และตลาดสินค้าแห้งเทกองได้ปรับตัวขึ้นในไตรมาส 2 ปี 2552 เป็นต้นมา แต่สถานการณ์ยังคงเลวร้ายลงเนื่องจากเรือต่อใหม่จำนวนมากยังคงเข้ามาสู่ตลาด อย่างไรก็ตาม ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็ว นั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสม เมื่อโอกาสเอื้ออำนวย เพื่อรองรับหากเกิดการตกลงอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางในตลาดค่าระวางปัจจุบัน (Spot Market) กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้ว เมื่อบริษัทฯ ยังคงมีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดที่มีความผันผวนในช่วง 2-3 ปี ที่ผ่านมา

อย่างไรก็ตาม กลยุทธ์ดังกล่าวข้างต้นส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในด้านความเสี่ยงจากคู่สัญญา เมื่อเกิดภาวะตลาดตกต่ำ และเป็นผลให้อัตราค่าระวางลดลง และถ้าภาวะการถดถอยดังกล่าวยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง ลูกค้า (Charterer) ของบริษัทฯ ที่ทำสัญญาเป็นระยะเวลา (Period Charters) อาจไม่ปฏิบัติตามสัญญา ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถมีอัตราค่าระวางที่สูงตามที่ทำสัญญาไว้ และอาจถูกบังคับให้ทำสัญญา ณ อัตราตลาดปัจจุบันซึ่งตกต่ำ และมีอัตราค่าระวางต่ำกว่าที่ทำสัญญาไว้ บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญาในระยะยาว ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญา Long Term Charters โดยเลือกลูกค้าชั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุด ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงทำให้ ณ เวลาที่ตลาดขบเซาจนถึงสิ้นไตรมาสหนึ่งของปี 2552 บริษัทฯ ไม่ได้ประสบกับปัญหาจากการที่ลูกค้า (Charterers) ของบริษัทฯ ไม่ปฏิบัติตามสัญญา และแม้กระทั่งในสถานการณ์ขบเซาในทุกวันนี้ บริษัทฯ ยังคงไม่ประสบกับปัญหาการไม่ปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าวของลูกค้าสัญญาระยะยาว

เรือของบริษัทฯ เดินเรือในน่านน้ำสากลทั่วโลกและกระจายการให้บริการในสัดส่วนเท่าๆ กันทั่วโลก โดยไม่ได้เฉพาะเจาะจงที่ส่วนใดส่วนหนึ่งเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงด้านภูมิศาสตร์ในการตลาดและลูกค้าของบริษัทฯ ดังนั้น ความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งของโลกอันเนื่องมาจากสงคราม หรือการก่อการกำเริบทางการเมือง หรือด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม จะไม่ส่งผลกระทบต่อสำคัญที่ทำให้รายได้ของบริษัทฯ ลดลงได้

รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนของลูกค้าหลากหลายและไม่ขึ้นต่อลูกค้ายรายใดรายหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงต่อการที่จะต้องทำธุรกิจกับลูกค้าเพียงรายเดียว หรือได้รับผลกระทบรุนแรง หรือสูญเสียรายได้หากลูกค้ายรายนั้นๆ ประสบภาวะขาดทุนอย่างมีนัยที่สำคัญ

## ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น สินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือเดินทะเลซึ่งเป็นสินทรัพย์ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด เมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่งเรือเหล่านี้จะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกปลดระวาง เป็นเหตุให้กำลังความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับกำลังความสามารถของกองเรือ บริษัทฯ จำเป็นต้องทดแทนเรือเก่าที่ถูกปลดระวางไปแล้ว (หรือถูกขาย) ทั้งนี้ ในช่วงเวลา 2 ปี (ปี 2552 และปี 2553) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 25 ลำ ทำให้นขนาดของกองเรือบริษัทฯ ลดลง ซึ่งถ้าบริษัทฯ ต้องการคงกำลังความสามารถนี้ก็จำเป็นที่จะต้องหาเรือมาทดแทนเรือที่ได้ขายไปแล้ว การทดแทนเรือที่ถูกปลดระวาง/เรือที่ได้ขายไปแล้ว สามารถทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสองจากตลาด “ซื้อ-ขาย” เรือเสรี (the open “Sale & Purchase” market) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศในช่วงที่ผ่านมา ทำให้มูลค่า (ราคา) (Value (Cost)) ของเรือมือสองสูงขึ้นอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และบริษัทฯ เห็นว่าไม่เป็นการรอบคอบที่จะซื้อเรือในราคาสูงมากขณะนี้ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อมูลค่าของสินทรัพย์ (เรือ) อันเป็นผลมาจากมูลค่าเรือ

ในตลาดลดลงในช่วงกลางอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2551 ถ้าราคาเรือเก่ามือสองยังไม่ลดลงอยู่ในระดับที่เหมาะสม หรือกลับเพิ่มสูงขึ้น แม้ว่าบริษัท อาจต้องการที่จะหาเรือทดแทนเรือที่ขาย/ปลดระวาง ด้วยเรืออายุน้อยที่มีขนาดใหญ่กว่าก็ตาม แต่บริษัท อาจไม่สามารถซื้อเรือเก่ามือสองได้เพียงพอต่อความต้องการ (หรือแม้แต่เรือต่อใหม่ที่พร้อมจะส่งมอบก่อน/ทันที) และไม่สามารถซื้อเรือในราคาที่เหมาะสม ณ ขณะนี้ได้ทำให้บริษัท มีความเสี่ยงในการทดแทนความสามารถการให้บริการขนส่งที่หายไป อันเป็นผลจากการขายเรือเก่าของบริษัท ในปีที่ผ่านมา บริษัท ได้ซื้อเรือต่อใหม่และเรือมือสองในราคาที่เหมาะสม แสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงในการไม่สามารถหาเรือทดแทนหรือลดอายุของเรือได้ถูกขจัดลงอย่างมาก ถ้าไม่มีเหตุการณ์อื่นใดในอนาคตมาแทรกแซง

เมื่อพิจารณาถึงระยะเวลาที่ขยายออกไปของเรือที่มีมูลค่าสูง บริษัท ได้มุ่งมั่นที่จะลดความเสี่ยงในการทดแทนกำลังกองเรือดังกล่าว ด้วยการทำสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ในปี 2550 และในปี 2551 กับผู้ต่อเรือ ABG ในราคาที่เหมาะสมมีคุณสมบัติที่สอดคล้องกับความต้องการและความจำเป็นของบริษัท เพื่อให้มั่นใจในการทดแทนกำลังกองเรือและขยายกองเรือ เมื่อเรือสั่งซื้อใหม่ได้ถูกส่งมอบตามที่ระบุในสัญญา ขณะเดียวกันความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการตลาดซึ่งเกิดจากเรือสั่งซื้อใหม่ที่จะได้รับมอบ จะเป็นสิ่งที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ส่วนความเสี่ยงที่เกิดจากสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่สามารถสรุปได้ดังนี้

- » **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับผู้ต่อเรือ (Ship Builder) :** บริษัท จะมีความเสี่ยงที่เกิดจากผู้ต่อเรือในเรื่องการส่งมอบเรือตามกำหนด และ/หรือส่งมอบเรือที่มีคุณสมบัติที่ถูกต้อง กล่าวคือ อาจจะไม่สามารถส่งมอบเรือด้วยเหตุผลใดๆก็ตาม หรือส่งมอบเรือล่าช้า และ/หรือส่งมอบเรือที่มีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่กำหนดไว้ในสัญญา บริษัท ได้มุ่งมั่นที่จะบริหารจัดการความเสี่ยงเหล่านี้ นอกจากด้วยการใช้ความระมัดระวังประเมินความสามารถของผู้ต่อเรือ ไม่ว่าจะเป็นตารางเวลาการส่งมอบซึ่งยอมรับทั้งสองฝ่ายและการคงไว้ซึ่งคุณภาพ แต่ยังคงมีการเรียกหลักประกันในรูปของ Bank Guarantees เพื่อให้ครอบคลุมการคืนเงินที่ได้ชำระล่วงหน้าเป็นงวดๆ ไปแล้ว และ/หรือการส่งมอบล่าช้า อีกทั้งมีค่าปรับที่เข้มงวด ที่ได้รับในสัญญาเรื่องของการส่งมอบเรือล่าช้า และการส่งมอบเรือที่ไม่ถูกต้องตามที่ระบุ นอกจากนี้ บริษัท ยังได้แต่งตั้งและจ้างทีมงานที่มีคุณภาพสูงและมีประสบการณ์พาณิชย์เพื่อควบคุมการต่อเรือที่ผู้ต่อเรือ ในกรณีที่เรือลำใดลำหนึ่งหรือหลายลำไม่สามารถส่งมอบให้บริษัท ได้ทันเวลาที่กำหนด บริษัท ยังสามารถจำหน่ายและแปลงหนี้ของสัญญาสั่งซื้อเรือเหล่านี้ได้ ซึ่งได้มีการดำเนินการดังกล่าวด้วยในปี 2554 หรือบริษัท สามารถยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือตามเงื่อนไขข้อสัญญา ซึ่งบริษัท ไม่ได้รับผลกระทบทางการเงินโดยตรงเนื่องจากบริษัท จะได้รับเงินที่ชำระไปแล้วทั้งหมดคืนพร้อมดอกเบี้ย แม้ว่าบริษัท สูญเสียโอกาสในการหาเรือทดแทน และพลาดโอกาสจากรายได้อันเนื่องมาจากการส่งมอบเรือล่าช้า/การยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือ และการสูญเสียสัญญาให้บริการ Charter เรือที่ได้ลงนามไปแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับเรือที่ได้สั่งซื้อใหม่ (ถ้ามี)
- » **ความเสี่ยงที่เกิดจากวัฏจักรของอุตสาหกรรม :** บริษัท มีความเสี่ยงเมื่อเรือที่สั่งซื้อใหม่ (โดยเฉพาะเรือขนาดใหญ่ประเภทซูปราแมกซ์ เมื่ออุปสงค์-อุปทานเอื้อประโยชน์ให้น้อยกว่าเรือประเภทแชนด์ไฮส์ซึ่งมีขนาดเล็กกว่า) ถูกส่งมอบหรือเมื่อทันทีที่ได้ซื้อเรือมือสอง ซึ่งตลาดขนส่งสินค้ากำลังก้าวเข้าสู่ช่วงซบเซา และเมื่อเวลานั้นมาถึง นอกเหนือจากมูลค่าเรือจะลดต่ำลงแล้ว บริษัท ยังอาจจะไม่สามารถปล่อยเรือสั่งซื้อใหม่ให้บริการ Charter ในอัตราที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น เพื่อขจัดความเสี่ยงนี้ บริษัท จึงพยายามที่จะทำสัญญา Time Charter ล่วงหน้าสำหรับเรือสั่งซื้อใหม่ในอัตราค่าระวางที่เหมาะสมตามตารางการส่งมอบเรือสั่งซื้อใหม่ดังกล่าว และพยายามที่จะทำสัญญาให้บริการ Charter เรือเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 1 ปี สำหรับเรือมือสองที่ได้ซื้อและรับมอบแล้ว ถ้าอัตราค่าระวางเหมาะสม



ยิ่งไปกว่านั้น ถ้าเรือต่อใหม่ถูกส่งมอบในขณะที่อุตสาหกรรมอยู่ในช่วงขาลงอย่างต่อเนื่อง ราคาตลาดของเรือต่อใหม่อาจจะลดลงจนถึงระดับที่ต่ำกว่าราคาเรือเมื่อตอนซื้อและในกรณีที่ลดลงอย่างถาวร อาจส่งผลกระทบต่อรายการด้อยค่าในงบการเงินของบริษัทฯ และอาจลดลงจนถึงระดับที่บริษัทฯ อาจจะผิดสัญญาตามเงื่อนไขของหนี้สินต่อมูลค่าเรือ โดยจะต้องดำรงสัดส่วนดังกล่าวตามเงื่อนไขของสัญญาขอสินเชื่อ ซึ่งบริษัทฯ ได้ตระหนักถึงปัจจัยความเสี่ยงจากการผิดสัญญานี้ เพื่อเป็นการจัดการความเสี่ยงดังกล่าว นอกเหนือจากการตั้งสำรองเงินสดแล้ว (เพื่อชำระหนี้สินต่อมูลค่าเรือบางส่วนของบริษัทฯ) เงินกู้สำหรับเรือต่อใหม่เป็นสินเชื่อเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือต่อใหม่เพียง 11 ลำเท่านั้น จากเรือที่บริษัทฯ สั่งต่อใหม่ที่ต่อเรือ ABG ทั้งหมดจำนวน 14 ลำ ทำให้บริษัทฯ ต้องนำเรือต่อใหม่ที่ปลอดจากภาระผูกพันใดๆ จำนวน 3 ลำที่เหลือนี้ เป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับเงินกู้ดังกล่าวหลังจากรับมอบเรือซึ่งบริษัทฯ จะต้องสำรองเงินสำหรับเรือ 3 ลำนี้ด้วย

ในส่วนของบริษัทที่มีเรือมือสองที่ยังคงมีราคาสูงอยู่นั้นไม่ส่งผลและไม่เอื้ออำนวยต่อบริษัทฯ ให้ซื้อเรือมือสองในราคาที่สูงมากจนเมื่อราคาได้ปรับตัวลดลงเมื่อไม่นานมานี้ เมื่อปลายปี 2553 บริษัทฯ ได้ซื้อต่อสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 4 ฉบับ สำหรับสั่งต่อเรือใหม่ซูปราแมกซ์ 4 ลำ ซึ่งจะส่งมอบในช่วงปี 2555 จากเรือในประเทศจีน ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงที่เช่นเดียวกับความเสี่ยงที่เกิดจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ที่ต่อเรือ ABG ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น และเนื่องจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ดังกล่าวมีราคาที่ต่ำมาก ดังนั้น ความเสี่ยงจากการด้อยค่าที่อาจเกิดขึ้นจึงต่ำมากเช่นกัน

- » **ความเสี่ยงที่เกิดจากการระดมทุน :** บริษัทฯ มีความเสี่ยงซึ่งเกิดจากการไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนสำหรับเรือสั่งต่อใหม่ ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ จำเป็นต้องใช้กระแสเงินสดภายในจากการดำเนินงานเพื่อเรือสั่งต่อใหม่ ทำให้บริษัทฯ อาจจะมีกระแสเงินสดไม่เพียงพอหรือเหลือเงินสดส่วนเกินไม่เพียงพอต่อการจ่ายเงินปันผลหรือเพื่อการลงทุนอื่นๆ เพื่อจัดการความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ ได้จัดหาสินเชื่อสำหรับเรือสั่งต่อใหม่จำนวน 11 สัญญาจากจำนวน 14 สัญญาซึ่งบริษัทฯ ได้สั่งต่อไปแล้วในปี 2551 ที่ต่อเรือ ABG นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคงมีเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือเก่ามือสองเพื่อทดแทนเรือเก่าที่ได้ขายไป บริษัทฯ ยังได้รับเงินทุนสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ล่าสุด 4 ฉบับในประเทศจีนที่บริษัทฯ ได้ซื้อต่อมา ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงในการระดมทุนอย่างมีนัยสำคัญใดๆ

## ผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก

ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญซึ่งเกิดขึ้นและเป็นผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการเงินโลกต่ออุตสาหกรรมการขนส่งสินค้ารวมทั้งบริษัทฯ มีสาระสำคัญสรุปได้ดังต่อไปนี้

- » **ความเสี่ยงจากการไม่มีอุปสงค์ :** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่การปิดกิจการหรือการลดขนาดของภาคธุรกิจทั่วโลก ประกอบกับการลดช่องทางของการเงินในระบบการค้า (Trade Finance) ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าทั่วโลก รวมทั้งทำให้ไม่มีอุปสงค์ต่อการบริการขนส่ง ทำให้อัตราค่าระวางเรือล่มสลายลงในปี 2551 และต้นปี 2552 แม้ว่าอุปสงค์ได้มีการปรับตัวขึ้นเล็กน้อยในช่วงครึ่งหลังของปี 2552 และในช่วงปี 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินแผนงานด้วยการทำสัญญา Long Term Charters ในอัตราค่าระวางที่สูงและสมเหตุผลซึ่งช่วยพยุงรายได้ของบริษัทฯ จากผลกระทบของการลดลงและรุนแรงของอัตราค่าระวาง อย่างไรก็ตาม สืบเนื่องจากวิกฤตเศรษฐกิจยุโรปและภาวะเศรษฐกิจตกต่ำของสหรัฐอเมริกา ทำให้มีความไม่แน่นอนว่าอุปสงค์จะสามารถปรับตัวสูงขึ้นทันกับการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือสั่งต่อใหม่หรือไม่ รวมทั้งการลดลงของตลาดเกิดใหม่ ซึ่งปัจจัยนี้ส่งผลให้ตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง ทำให้รายได้ของบริษัทฯ ก็จะได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ อาจถูกกดดันให้ต้องปล่อยเรือลำที่ยังไม่ได้ทำ Long Term Charter หรือเรือลำที่สัญญาให้บริการได้สิ้นสุดลงด้วยอัตรา Charter ที่ต่ำมาก และ/หรือ อาจถูกกดดันให้ต้องปลดระวางเรือเก่าที่มีอายุไม่มากนัก เนื่องจากไม่มีอุปสงค์ในเรือดังกล่าว หรือเนื่องจากไม่สามารถปล่อยให้บริการ Charter เรือเหล่านี้ในอัตรา ณ จุดคุ้มทุน



- » **ปัจจัยเสี่ยงจากคู่สัญญา :** ในกรณีของวิกฤตการเงินโลก หรือผลกระทบสู่ประเทศอื่นๆ หลังจากสหรัฐอเมริกา และยุโรป บริษัทหลายแห่งซึ่งให้บริการขนส่งสินค้า รวมถึงลูกค้าของบริษัทฯ หรือ “Charterers” ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำสัญญาปล่อยเรือให้บริการ Longer Term Period Charters ในอัตราที่สูงอาจต้องปิดกิจการลงหรือล้มละลาย หรือประสบกับปัญหาทางการเงินในอนาคต ทำให้ไม่สามารถชำระค่า Charter เรือให้กับบริษัทฯ หรือยกเลิกสัญญา Charter ก่อนถึงกำหนด อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นบริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา Period Charters ดังนั้น บริษัทฯ ได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญาให้บริการ Longer Period Charter โดยจะเลือกลูกค้าชั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุดเท่านั้น
- » **ปัจจัยเสี่ยงจากภาวะสินเชื่อตึงตัว (Credit Crunch) :** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่ภาวะสินเชื่อตึงตัว ความเสี่ยงนี้เป็นสิ่งตรงข้ามกับนโยบายซึ่งเป็นที่ยอมรับโดยธนาคารทั่วโลก ที่สนับสนุนหรือคงไว้ซึ่งการลงทุนสำรอง ซึ่งยังคงทำได้ยากต่อการระดมทุนใหม่จากธนาคารระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธนาคารสัญญาชาติยุโรปซึ่งเป็นผู้ปล่อยเงินกู้ให้แก่อุตสาหกรรมการเดินเรือ ซึ่งหากสถานการณ์นี้ยังคงอยู่ต่อไปในระยะหนึ่ง บริษัทฯ อาจจะไม่สามารถหาสินเชื่อใหม่หรือต่ออายุสัญญาขอสินเชื่อปัจจุบันที่บริษัทฯ มีอยู่ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อระดมทุนในการซื้อเรือเข้ามาเสริมหรือขยายกำลังกองเรือของบริษัทฯ บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อเพื่อใช้ในการสั่งซื้อเรือใหม่ และได้ต่อสัญญาวงเงินสินเชื่อ (การขยายระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อใช้ในการซื้อเรือมือสอง

# ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ตามสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ ปี 2553

ลำดับ ที่	ชื่อ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	
		จำนวนหุ้น	ร้อยละ	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
	บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	266,625,206	25.65%	266,625,206	25.65%
	น.ส. นิชิดา ซาห์	98,586,000	9.48%	98,586,000	9.48%
	บริษัท เกรนเทรต จำกัด	74,668,000	7.18%	74,668,000	7.18%
	บริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด	7,600,400	0.73%	7,600,400	0.73%
1	<b>* รวม จำนวนหุ้นที่อยู่ภายใต้การควบคุมของ น.ส. นิชิดา ซาห์</b>	<b>447,479,606</b>	<b>43.04%</b>	<b>447,479,606</b>	<b>43.04%</b>
	นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	87,610,850	8.43%	87,590,850	8.43%
	(รวมหุ้นจำนวน 20,000 หุ้น ถือโดยบริษัทหลักทรัพย์)				
	นายมนูรี มอยนุดดิน ฮาซิม	94,567,850	9.10%	87,871,850	8.45%
	(รวมหุ้นจำนวน 1,728,000 หุ้น ถือโดยบริษัทหลักทรัพย์)				
	นางอิสราห์ ฮาซิม	-	-	6,696,000	0.64%
	(คู่สมรส นายมนูรี มอยนุดดิน ฮาซิม)				
2	<b>** รวม จำนวนหุ้นที่ถือครองโดยตระกูล ฮาซิม</b>	<b>182,178,700</b>	<b>17.53%</b>	<b>182,158,700</b>	<b>17.52%</b>
3	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	61,974,538	5.96%	55,201,788	5.31%
4	กลุ่ม "STATE STREET BANK"	35,007,512	3.37%	8,827,112	0.85%
5	กลุ่ม "BNP PARIBAS"	29,886,300	2.88%	5,185,400	0.50%
6	GEDRA ENTERPRISES INC	11,634,294	1.12%	11,634,294	1.12%
7	กลุ่ม "HSBC "	10,550,000	1.01%	12,518,300	1.20%
8	กลุ่ม "CHASE NOMINEES LIMITED"	10,389,800	1.00%	11,722,304	1.13%
9	PICTET & CIE	9,619,000	0.93%	9,619,000	0.93%
10	กลุ่ม "GOVERNMENT OF SINGAPORE INVESTMENT CORPORATION"	9,154,200	0.88%	12,486,000	1.20%
11	ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ (นอกจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ข้างต้น)	231,646,650	22.28%	282,688,096	27.20%
	<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>1,039,520,600</b>	<b>100.00%</b>	<b>1,039,520,600</b>	<b>100.00%</b>
		<b>ผู้ถือหุ้น : 6,330 ราย</b>		<b>ผู้ถือหุ้น : 6,833 ราย</b>	

หมายเหตุ : \* น.ส. นิชิดา ซาห์ ผู้ซึ่งเป็นกรรมการบริษัทฯ และเป็นกรรมการ และผู้ถือหุ้นใน บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด  
บริษัท เกรนเทรต จำกัด และบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด

\*\* นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม เป็นพี่ชายของ นายมนูรี มอยนุดดิน ฮาซิม

## นโยบายการจ่ายเงินปันผล

"บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2547 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2547 ให้จ่ายเงินปันผลประจำปีไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของผลกำไรสุทธิหลังหักภาษีและสำรองตามกฎหมาย ทั้งนี้ เมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติเห็นชอบให้จ่ายเงินปันผลประจำปีแล้วจะต้องนำเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น โดยในส่วนของเงินปันผลระหว่างกาลให้คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจอนุมัติให้จ่ายได้ แล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมผู้ถือหุ้นคราวต่อไป"

# โครงสร้างการจัดการ

บริษัทฯ มีคณะกรรมการรวม 5 ชุด คือ

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

## การแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ กำหนดให้การแต่งตั้งกรรมการกระทำโดยที่ประชุมผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีหนึ่งคะแนนเสียง โดยที่ผู้ถือหุ้นแต่ละคน ต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมด เลือกบุคคลคนเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการ บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมา เป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งให้เป็นกรรมการเท่ากับจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น และในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากัน ทำให้เกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ผู้เป็นประธานเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

### 1. คณะกรรมการบริษัทฯ

ปัจจุบันคณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 12 คน ประกอบด้วย

- » กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 9 คน โดยในจำนวนนี้มีกรรมการอิสระจำนวน 5 คน
- » กรรมการที่เป็นผู้บริหารจำนวน 3 คน

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ประกอบด้วย

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ
1. นายธีระ วิภูชนิน	ประธานกรรมการบริษัท	18 มีนาคม 2552
2. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการอิสระ	18 มีนาคม 2552
3. นายมนูรี มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ	14 มีนาคม 2554
4. นายคูซรู คาลิ วาเดีย	กรรมการ	14 มีนาคม 2554
5. นายใจपाल มั่นสุขานี	กรรมการ	14 มีนาคม 2554
6. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	กรรมการอิสระ	14 มีนาคม 2554
7. นางสาวนิชิต้า ซาห์	กรรมการ	17 มีนาคม 2553
8. นายกิริต ซาห์	กรรมการ	18 มีนาคม 2552
9. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา *	กรรมการอิสระ	14 มีนาคม 2554
10. รองศาสตราจารย์ ดร. ภविดา ปานะนนท์ *	กรรมการอิสระ	14 มีนาคม 2554
11. นายกำธร ศิลอ่อน *	กรรมการอิสระ	14 มีนาคม 2554
12. นายอิษฎ์ชาญ ซาห์ *	กรรมการ	14 มีนาคม 2554

\* กรรมการใหม่ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง ตามมติที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2554 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 แทนกรรมการบริษัทฯ จำนวน 4 ท่าน ได้แก่ พลเรือเอก ดร. อำนาจ จันทนมัฏฐะ พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต นายธีระ ภาณุพงศ์ และนายปีเตอร์ เฟ็ดเดอร์เซน ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 เนื่องจากหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ในปี 2554

## อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบจัดการกิจการทั้งหลายของบริษัทฯ โดยมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการภายในขอบเขตของกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น 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) นายมูนิร มอยนุดดิน ฮาซิม
- 3) นายคูซรู คาลี วาเดย

โดยกรรมการบริษัทฯ สองในสามท่านลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

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

5. ให้ความเห็นชอบเกี่ยวกับการกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าที่บริษัทฯ มุ่งหวังและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ

6. พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์ที่เสนอโดยฝ่ายจัดการ เลือกสรรและอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับทิศทางธุรกิจและนโยบายของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายจัดการ

7. ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความคืบหน้าในการบรรลุวัตถุประสงค์ และการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

8. ดูแลกำกับให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม

9. ดูแลให้มีการกำกับตรวจสอบ ทั้งจากผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอก ให้ทำหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ

10. อนุมัติงบการเงินประจำไตรมาสและประจำปี และดูแลให้มีการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

11. ดูแลให้มีการสื่อสารในเรื่องต่างๆ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และสาธารณชน

12. กำหนดนโยบาย และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างครอบคลุม และดูแลให้ผู้บริหารมีระบบหรือกระบวนการที่มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความเสี่ยง

13. กำหนดนโยบาย และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลการปฏิบัติงานของกรรมการและผู้บริหารเพื่อเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

14. กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

## 2. คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการ 3 ท่าน เพื่อเป็นกรรมการบริหาร โดยมีรายชื่อต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง
1. นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายมนูร์ มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการบริหาร - การพาณิชย์
3. นายคุซรู คาลิ วาเดย์	กรรมการบริหาร - การเงิน

### อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริหารมีหน้าที่บริหารกิจการของบริษัทฯ ภายใต้มติและระเบียบข้อบังคับของคณะกรรมการบริษัทฯ
2. คณะกรรมการบริหารมีอำนาจทำความตกลงหรือทำสัญญาผูกพันบริษัทฯ โดยข้อตกลงหรือสัญญานั้นจะต้องอยู่ในขอบเขต อำนาจหน้าที่ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ไว้และจะต้องให้มีกรรมการบริหารสองคนลงนามและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
3. คณะกรรมการบริหารมีอำนาจกระทำการใดๆ ในนามและเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในการดำเนินธุรกิจ
4. คณะกรรมการบริหารมีหน้าที่รายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อรับทราบและหารือถึงกิจการที่คณะกรรมการบริหารได้ดำเนินการลงไป อย่างไรก็ดี สำหรับประเด็นที่เกี่ยวกับนโยบายของบริษัทฯ หรือเรื่องที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยต่อธุรกิจของบริษัทฯ หรือเรื่องที่กฎหมายกำหนดให้ต้องกระทำโดยคณะกรรมการบริษัทฯ หรือเรื่องซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ ทั้งนี้รวมถึงเรื่องที่คณะกรรมการบริหารเห็นสมควรเสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายเรื่อง หรือตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้เสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ ก่อน
5. จัดทำและทบทวนวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงินและนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
6. พิจารณาทบทวนอำนาจดำเนินการในเรื่องต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในตารางการมอบอำนาจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
7. พิจารณาแต่งตั้ง ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานตั้งแต่ระดับหัวหน้าฝ่ายลงมาถึงผู้จัดการระดับกลาง
8. ติดตามและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความก้าวหน้าในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
9. ติดต่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียภายนอกองค์กรตามความจำเป็นในแต่ละครั้ง ตามอำนาจที่ได้รับมอบหมาย
10. จัดทำและทบทวนนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงรวมถึงดูแลให้ผู้บริหารมีระบบหรือกระบวนการที่มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความเสี่ยง
11. จัดทำและทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดไว้

## 3. คณะกรรมการตรวจสอบ

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบครั้งแรก เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2541 มีวาระการดำรงตำแหน่งท่านละ 2 ปี ปัจจุบันคณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายสุพัฒน์ คิวะศรีอำไพ , "	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. นายกำธร ศิลาอ่อน , "	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. รองศาสตราจารย์ ดร. ภविดา ปานะนนท์ , "	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	2 ปี

\* ในปี 2554 ได้มีการเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการตรวจสอบใหม่ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2554 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ดังนี้

1. นาย สุพัฒน์ คิวะศรีอำไพ กรรมการตรวจสอบเดิม ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบ
2. นายกำธร ศิลาอ่อน ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการตรวจสอบ แทน พลตำรวจโท เกียรติศักดิ์ ประภาวัต ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ก่อนครบวาระ (24 สิงหาคม 2555) เนื่องจากหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ
3. รองศาสตราจารย์ ดร. ภविดา ปานะนนท์ ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการตรวจสอบ แทน นายธีระ วิภูชนิน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริษัทฯ โดยปฏิบัติตามหลักการเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่ว่าประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ไม่ควรดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดย่อย

\*\* กรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวไว้ในหัวข้อ **"ประวัติคณะกรรมการบริษัทฯ"** ในรายงานประจำปีนี้

### คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่สอบทานและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องดังต่อไปนี้

1. สอบทานรายงานทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีการจัดทำอย่างถูกต้องและมีการเปิดเผยข้อมูล อย่างเพียงพอและครบถ้วน
2. สอบทานเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และพิจารณาความเป็นอิสระของฝ่ายตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณา แต่งตั้งปรับเปลี่ยนตำแหน่ง โยภยัย หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน
3. สอบทานการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะการปรับปรุงให้เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
4. สอบทานและทบทวนแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. สอบทานเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
6. พิจารณาคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอคำตอบแทนผู้สอบบัญชีและเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติ รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
7. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยอย่างถูกต้องและครบถ้วน
8. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ
9. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายและด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ



#### 4. คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัท เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัท อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอคำตอบแทนต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาข้อเสนอและรับรองทั้งหมด รับรองเป็นบางส่วนหรือไม่รับข้อเสนอแนะทั้งหมด เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ภายใต้คำแนะนำเกี่ยวกับคำตอบแทนที่ จัดทำโดยคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ซึ่งคณะกรรมการบริษัท ไม่มีอำนาจในการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการแต่จะนำเสนอแนะเกี่ยวกับคำตอบแทนดังกล่าวเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติ

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 มีวาระการดำรงตำแหน่งท่านละ 2 ปี ปัจจุบันคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายกำธร ศิลอ่อน *	ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ *	กรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายกิริต ชำห์ **	กรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการ	2 ปี

\* ในปี 2554 ได้มีการเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนใหม่ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 2/2554 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ดังนี้

1. นายกำธร ศิลอ่อน ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน แทน นายธีระ วิภูชนิน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริษัท โดยปฏิบัติตามหลักการเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่ว่าประธานคณะกรรมการบริษัทไม่ควรดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดย่อย
2. รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการพิจารณาคำตอบแทน แทน นายชีระ ภาณุพงศ์ ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ก่อนครบวาระ (15 พฤศจิกายน 2555) เนื่องจากหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการบริษัท ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัท

\*\* นายกิริต ชำห์ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกครั้งหนึ่ง โดยมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 5/2554 เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2554

สำหรับปี 2554 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ โดยมีการประชุมคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน จำนวนทั้งสิ้น 1 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุม

#### บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท
2. นำเสนอคำตอบแทนของกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อให้คณะกรรมการบริษัท เสนอแนะและแสดงความเห็น เพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น
3. ให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับคำตอบแทนของบริษัทต่าง ๆ ในประเทศไทยและต่างประเทศ เสนอต่อคณะกรรมการบริษัท
4. ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

## 5. คณะกรรมการสรรหา

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

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 มีวาระการดำรงตำแหน่งท่านละ 2 ปี ปัจจุบันคณะกรรมการสรรหาประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา*	ประธานคณะกรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ**	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายกำธร ศิลาอ่อน*	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี

\* ในปี 2554 ได้มีการเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการสรรหาใหม่ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2554 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ดังนี้

1. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการสรรหา แทน นายธีระ วิภูชนิน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริษัท โดยปฏิบัติตามหลักการเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่ว่าประธานคณะกรรมการบริษัทไม่ควรดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดย่อย
2. นายกำธร ศิลาอ่อน ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการสรรหา แทน นายปิเตอร์ เฟ็ดเดอร์เซน ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2554 ก่อนครบวาระ (15 พฤศจิกายน 2555) เนื่องจากหลักเกณฑ์การจำกัดอายุของกรรมการบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

\*\* นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกครั้งหนึ่ง โดยมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 5/2554 เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2554

สำหรับปี 2554 คณะกรรมการสรรหาได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ โดยมีการประชุมคณะกรรมการสรรหา จำนวนทั้งสิ้น 2 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุม

### บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางในการคัดเลือก เสนอบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
2. ทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทฯ และจัดทำแผนสืบทอดงานของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
3. นำเสนอรายชื่อผู้สมัครที่เข้าเกณฑ์ที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
4. ให้การช่วยเหลือ/แนะนำในการดำเนินการสอบทานการปฏิบัติงานของกรรมการ ตามความต้องการของคณะกรรมการบริษัทฯ
5. จัดทำรายงานเกี่ยวกับแนวโน้มและข้อปฏิบัติที่เป็นปัจจุบันในการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
6. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

## 6. เลขานุการบริษัทฯ

สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ คือ คุณสมปรรธนา เทพนาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อรับผิดชอบในการดูแลและให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติ และการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูลของบริษัทฯ

# ประวัติคณะกรรมการบริษัท

## นายธีระ วิภูนิช

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ
อายุ	62 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 - มีนาคม 2554	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ฟรีเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)
» 2548 - ปัจจุบัน	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท สหอุตสาหกรรม น้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน)
» 2546 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)
» ปัจจุบัน	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทเงินทุน กรุงเทพธนอาทร จำกัด (มหาชน)

## ประสบการณ์อื่นๆ

» 2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ฟรีเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)
» 2543 - 2546	รองกรรมการผู้จัดการ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
	กรรมการ บริษัท ชันโย ยูนิเวอร์แซล อิเล็กทรอนิกส์ จำกัด (มหาชน)
	กรรมการและเหรัญญิก มูลนิธิเอกชนพัฒนาภูมิภาค ประเทศไทย
	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัทของ ท.ศ.ท. และ ก.ศ.ท.
	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัทของ ป.ต.ท.
	อนุกรรมการ คณะอนุกรรมการบริหารศูนย์ระดมทุน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
» 2537 - 2540	รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส กลุ่มบริษัท ฟรีเมียร์
» 2533 - 2537	ผู้แทนประจำประเทศไทย บริษัท พรูเด็นเชียล แอสเชิต แมนเนจเม้นท์ เอเชีย จำกัด
» 2518 - 2533	รองประธาน (การลงทุน) บริษัท อเมริกัน อินเตอร์เนชั่นแนล แอสซิวเร้นส์ จำกัด
» 2517 - 2518	ผู้จัดการสินเชื่อธุรกิจ บริษัท เครดิตการพาณิชย์ (ประเทศไทย) จำกัด
» 2516 - 2517	ประจำกองพลทหารม้า

อาชีพหลัก	กรรมการบริษัท
-----------	---------------

## การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

» บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	4 บริษัท :	1. ประธานคณะกรรมการบริษัท ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหา และกรรมการกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สหอุตสาหกรรม น้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน)
		2. กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)
		3. ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทน บริษัทเงินทุน กรุงเทพธนอาทร จำกัด (มหาชน)
		4. ประธานคณะกรรมการและกรรมการอิสระ บริษัท อินเตอร์ไฮด์ จำกัด (มหาชน)
» บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ		ไม่มี
» บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ		ไม่มี
» บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)		ไม่มี
» กิจการ/องค์กรอื่น		ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554		ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554		ไม่มี

## นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ* / กรรมการอิสระ / กรรมการสรรหา
อายุ	65 ปี
ประวัติการศึกษา	อัสสัมชัญพาณิชย
ประวัติการอบรม	ทำงานและเรียนจากประสบการณ์ในการร่วมลงทุนกับบริษัทใหญ่ที่มีชื่อเสียงซึ่งมีทั้งชาวญี่ปุ่น อเมริกัน และอินเดีย » 2549 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006 จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน	» มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) » 2541 - 2554 กรรมการตรวจสอบ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ประสบการณ์อื่นๆ	» 2532 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) » 2550 - 2554 ประธานหอการค้าอินเดีย-ไทย (2 สมัย)
อาชีพหลัก	บริหารบริษัทต่างๆ ของครอบครัว
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	» บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี » บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ 3 บริษัท : 1. กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทยฟิลาเมนต์เท็กซ์ไทล์ จำกัด 2. กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทย-อัมบิก้า เคมีคัลส์ จำกัด 3. กรรมการผู้จัดการ บริษัท แรมแบรนด์ทโยเดิ้ล คอร์ปอเรชั่น จำกัด » บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี » บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) ไม่มี » กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554	800,000 หุ้น (ร้อยละ 0.08 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554	(2,500,000) หุ้น
*หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน	

## นายดาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม

ตำแหน่ง	กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร
อายุ	58 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการเงิน มหาวิทยาลัยบอมเบย์
ประวัติการอบรม	» 2548 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย [Directors Certification Program (DCP)] Class 57/2005
ประสบการณ์	» 2534 - ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) » 2527 - 2534 หัวหน้าแผนกชิปปิง บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด » 2522 - 2526 ผู้บริหารอาวุโส บริษัท แพนโอเชียน นาวิกฤษ์ แอน เทรดิง ฟิทีอี จำกัด
อาชีพหลัก	กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	» บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี » บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี » บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) 60 บริษัท : กรรมการในบริษัทย่อย 60 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1 - 60 ในหน้า 7 - 8 ของรายงานประจำปีฉบับนี้) » กิจการ/องค์กรอื่น 3 แห่ง : 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. 2554	87,610,850 หุ้น (ร้อยละ 8.43 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554	20,000 หุ้น

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

### นายมนัส มอยบุญดิน อาชีพ

<b>ตำแหน่ง</b>	กรรมการ / กรรมการบริหาร
<b>อายุ</b>	56 ปี
<b>ประวัติการศึกษา</b>	ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการตลาด มหาวิทยาลัยบอมเบย์
<b>ประวัติการอบรม</b>	สมาชิกรับรองคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย [Directors Certification Program (DCP)] Class 57/2005
<b>ประสบการณ์</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» 2534 - ปัจจุบัน กรรมการ (การพาณิชย์) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2529 - 2534 หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด</li> <li>» 2524 - 2528 หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการพาณิชย์ บริษัท มัลติพลี ชิปปิ้ง จำกัด</li> </ul>
<b>อาชีพหลัก</b>	กรรมการ (การพาณิชย์) และ กรรมการบริหาร บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
<b>การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี</li> <li>» บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี</li> <li>» บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) <ul style="list-style-type: none"> <li>59 บริษัท : กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1 - 59 ในหน้า 7 - 8 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)</li> </ul> </li> <li>» กิจการ/องค์กรอื่น 1 แห่ง : กรรมการ UK Defence Club, ประเทศอังกฤษ</li> </ul>
<b>จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554</b>	94,567,850 หุ้น (ร้อยละ 9.10 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
<b>จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554</b>	6,696,000 หุ้น

### นายชูรัฐ ดาลี วาเดย์

<b>ตำแหน่ง</b>	กรรมการ / กรรมการบริหาร
<b>อายุ</b>	48 ปี
<b>ประวัติการศึกษา</b>	ปริญญาตรี - สถิติ, คณิตศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตจากสถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย
<b>ประวัติการอบรม</b>	สมาชิกรับรองคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย [Directors Certification Program (DCP)] Class 64/2005
<b>ประสบการณ์</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» 2542 - ปัจจุบัน กรรมการ (การเงิน) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2537 - 2542 กรรมการ (การเงินและบัญชี) กลุ่มบริษัท แม็กซีน จำกัด</li> <li>» 2540 - 2541 ผู้อำนวยการ (การเงินและการจัดการ) บริษัท ชัวร์เท็กซ์ จำกัด</li> <li>» 2533 - 2537 ผู้จัดการแผนกบัญชีและการเงิน กลุ่มบริษัท แม็กซีน จำกัด</li> <li>» 2531 - 2533 ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัท เอ.เอฟ.เพอร์กูสัน แอนด์ โค</li> </ul>
<b>อาชีพหลัก</b>	กรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



#### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- » บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ 1 บริษัท : กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิตเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
- » บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้อง\* กับธุรกิจของบริษัทฯ 2 บริษัท :

1. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด\*  
(ให้บริการด้านบริหารจัดการให้เข้าสำนักงานและ  
ห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)
2. กรรมการ บริษัท ดี เอเทรียม โฮเต็ล จำกัด

\* หมายเหตุ : อ้างอิง "รายการที่เกี่ยวข้องกัน" ในหน้า 216 ของรายงานประจำปีฉบับนี้

- » บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)  
60 บริษัท : กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ  
(บริษัทย่อยที่ 1 - 60 ในหน้า 7 - 8 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
- » กิจการ/องค์กรอื่น ไม้มี

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554 745,100 หุ้น (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554 ไม้มี

#### นายไอลา มินสุยานี

ตำแหน่ง กรรมการ  
อายุ 61 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

#### ประสบการณ์

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

อาชีพหลัก กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด (บริษัทย่อย)

#### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- » บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม้มี
- » บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม้มี
- » บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)  
2 บริษัท : 1. กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด  
2. กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส โปรเจคส์ พีทีอี ลิมิเตด ประเทศสิงคโปร์  
(บริษัทย่อยที่ 37 และ 50 ในหน้า 7 - 8 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
- » กิจการ/องค์กรอื่น 4 แห่ง : 1. สมาชิก, Regional Committee, Nippon Kaiji Kyokai.  
2. สมาชิก, Regional Technical Committee, American Bureau of Shipping.  
3. สมาชิก, Regional Committee Lloyds Register of Shipping.  
4. สมาชิก, Regional Technical Committee, Bureau Veritas.

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554 260,000 หุ้น (ร้อยละ 0.03 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554 60,000 หุ้น

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

### นางสาวนิชิตา ชำห์

ตำแหน่ง	กรรมการ
อายุ	31 ปี
<b>ประวัติการศึกษา</b>	ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) มหาวิทยาลัยบอสตัน โรงเรียนการจัดการ
<b>ประวัติการอบรม</b>	
» 2550	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย [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
<b>ประสบการณ์</b>	
» 2545 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
<b>อาชีพหลัก</b>	ผู้บริหาร กลุ่มบริษัท จีพี กรุ๊ป
<b>การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น</b>	
» บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
» บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ * 7 บริษัท	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด</li> <li>2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด</li> <li>3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด * (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)</li> <li>4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี จำกัด * (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)</li> <li>5. กรรมการ บริษัท จีพี แอร์ เซอร์วิส จำกัด * (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)</li> <li>6. กรรมการ บริษัท แม็กซีน เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด * (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และ บริษัทย่อย)</li> <li>7. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด * (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงาน ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)</li> </ol>
* หมายเหตุ : อ้างอิง "รายการที่เกี่ยวข้องกัน" ในหน้า 215 - 216 ของรายงานประจำปีฉบับนี้	
» บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	37 บริษัท : กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1- 37 ในหน้า 7 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
» กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
<b>จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554</b>	98,586,000 หุ้น (ร้อยละ 9.48 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
<b>จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554</b>	ไม่มี

## นายกิริต ช่าง

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการพิจารณาตอบแทน
อายุ	58 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีสาขาพาณิชยศาสตร์ จาก H.R. College of Commerce, กรุงเทพมหานคร ประเทศอินเดีย
ประวัติการอบรม	สมาชิกรุ่นที่ 2548 ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร "Directors Certification Program" (DCP) Class 57/2005
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>» 2550 - ปัจจุบัน กรรมการ และกรรมการพิจารณาตอบแทน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2542 - 2546 รองประธานคณะกรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟินิคซ์ พัลพ แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ</li> <li>» 2532 - 2545 กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ</li> <li>» 2523 - 2546 กรรมการผู้จัดการ บริษัท จี.เปรมจี จำกัด กรุงเทพฯ</li> </ul>
อาชีพหลัก	ผู้บริหารบริษัท
<b>การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น</b>	
» บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	1 บริษัท : กรรมการ และรองประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
» บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ *	6 บริษัท : <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด</li> <li>2. กรรมการบริหาร บริษัท เกรนเทรด จำกัด</li> <li>3. กรรมการ บริษัท เปรมไทย อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด</li> <li>4. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด * (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)</li> <li>5. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด * (ให้บริการด้านบริหารจัดการ ให้เข้าสำนักงานและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)</li> <li>6. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบ เครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)</li> </ol>
* หมายเหตุ : อ้างอิง "รายการที่เกี่ยวข้องกัน" ในหน้า 215 - 216 ของรายงานประจำปีฉบับนี้	
» บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	2 บริษัท : <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กรรมการ บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด ประเทศอินเดีย</li> <li>2. กรรมการ บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์(ฮาลเดีย) ไพรวเท ลิมิเตด (บริษัทย่อยที่ 60 และบริษัทร่วมที่ 61 ในหน้า 8 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)</li> </ol>
» กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554	ไม่มี

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท ฟรีเชียส ชิฟปิง จำกัด (มหาชน)

### นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

<b>ตำแหน่ง อายุ</b>	ประธานคณะกรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ 52 ปี
<b>ประวัติการศึกษา</b>	
» 2527	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การเงิน) Illinois Benedictine College
» 2524	วิทยาศาสตร์บัณฑิต (Metallurgy) Lehigh University
<b>ประวัติการอบรม</b>	
» 2546	ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
» 2548	ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรบทบาทของประธานกรรมการ 2000 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
<b>ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน</b>	
» 2546 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บรีคเคอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
» 2553 - พฤศจิกายน 2554	กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ธนารักษ์ พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด
» 2544 - 2550	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ ธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน)
<b>ประสบการณ์อื่นๆ</b>	
» มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการสรรหา บริษัท ฟรีเชียส ชิฟปิง จำกัด (มหาชน)
» 2552 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด
» 2550 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้อำนวยการ บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)
» ปัจจุบัน	กรรมการและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา
» ปัจจุบัน	กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน
» 2547 - 2552	กรรมการอิสระ บริษัท จี สติล จำกัด (มหาชน)
» 2546 - 2551	ประธานกรรมการ โรงเรียนนานาชาติแห่งใหม่ แห่งประเทศไทย
» 2546 - 2550	ประธานกรรมการ บริษัท เอ็คโค คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด
» 2542 - 2550	หุ้นส่วนผู้จัดการ บริษัท แคปแม็กซ์ จำกัด
» 2542 - 2546	กรรมการอิสระ บริษัท แปซิฟิค แอสเซ็ท จำกัด (มหาชน)
» 2542 - 2543	ที่ปรึกษาประธาน องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย
» 2542	กรรมการและกรรมการบริหาร ธนาคารกรุงไทยจำกัด (มหาชน)
» 2538 - 2542	กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายพาณิชย์ กิจ ไซโลมอน สมบัติ บาร์นี
» 2538 - 2542	กรรมการ บริษัท ฟินิกซ์ พัลป์ แอนด์ เปเปอร์ จำกัด
» 2536 - 2538	รักษาการ กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเมียร์ ไฟแนนซ์ แอนด์ ซีเคียวริตี้ส์
» 2534 - 2538	กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายพาณิชย์ กิจ สวิส แบงก์ / เอสบีซี วอร์เบิร์ก
» 2532 - 2534	ผู้จัดการ, Thailand Private Banking ลอยด์ส์ แบงก์
» 2531 - 2532	ผู้จัดการ, ฝ่ายพาณิชย์ กิจ ภัทรธนกิจ
» 2528 - 2531	เจ้าหน้าที่พัฒนาธุรกิจ บรรษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
<b>อาชีพหลัก</b>	ประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด
<b>การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น</b>	
» บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	2 บริษัท : 1. ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้อำนวยการ บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บรีคเคอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
» บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	1 บริษัท : ประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด
» บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
» บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
» กิจการ/องค์กรอื่น	2 แห่ง : 1. กรรมการและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา 2. กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน
<b>จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554</b>	ไม่มี
<b>จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554</b>	ไม่มี

## รองศาสตราจารย์ ดร. กวีดา ปานะนนท์

<b>ตำแหน่ง อายุ</b>	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ* / กรรมการพิจารณาคำตอบแทน 44 ปี
<b>ประวัติการศึกษา</b>	
» 2544	Doctor of Philosophy, Department of Economics, University of Reading, สหราชอาณาจักร
» 2535	Master of Business Administration (International Business), Diploma in Management (Asian Studies), McGill University, ประเทศแคนาดา
» 2532	Bachelor of Accountancy (Accounting), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
<b>ประวัติการอบรม</b>	
» 2554	หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
<b>ประสบการณ์อื่นๆ</b>	
» มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการพิจารณาคำตอบแทน บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
» 2553 - ปัจจุบัน	หัวหน้าสาขา สาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลกทัศน์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
» 2549 - ปัจจุบัน	รองศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
» 2546 - 2549	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
» 2535 - 2546	อาจารย์ประจำ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
<b>อาชีพหลัก</b>	ข้าราชการพลเรือนในสถาบันอุดมศึกษา
<b>การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น</b>	
» บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์	ไม่มี
» บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
» บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
» กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
<b>จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554</b>	ไม่มี
<b>จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554</b>	ไม่มี
* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน	

## นายกำธร ติลาอ่อน

<b>ตำแหน่ง อายุ</b>	ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ* / กรรมการสรรหา 41 ปี
<b>ประวัติการศึกษา</b>	
» 2538 - 2540	MIT Sloan School, Massachusetts, USA Master of Business Administration; Financial Engineering Track GPA: 4.6/5.0
» 2531 - 2535	Imperial College of Science Technology and Medicine, London, England Master of Engineering; Chemical Engineering; Associate of the City and Guilds Institute Upper Second Class Honours
<b>ประวัติการอบรม</b>	
»	จบหลักสูตร Executive Development Program (EDP) จากสถาบันวิทยาการตลาดทุน และสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
»	จบหลักสูตร Director Certification Program (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
<b>ประสบการณ์</b>	
» มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหา บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
» 2554 - ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง
» 2547 - 2554	รองกรรมการผู้จัดการ สายงานพาณิชย์กิจ บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง
» 2542 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยการอาวุโส Investment Banking บริษัทหลักทรัพย์ เอเซีย พลัส จำกัด (มหาชน)
» 2540 - 2542	Associate, Global Investment Banking Chase Securities, Inc., New York, USA and Singapore
» 2537 - 2538	นักวิเคราะห์ Investment Banking Dept. บริษัทหลักทรัพย์ ไทยพาณิชย์ จำกัด
» 2535 - 2537	ผู้จัดการ Money Market Dept. บมจ. ทิสโก้
<b>อาชีพหลัก</b>	หัวหน้าสายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บริษัทหลักทรัพย์ บัวหลวง จำกัด (มหาชน)

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- » บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ 1 บริษัท : รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บริษัทหลักทรัพย์ บัวหลวง จำกัด (มหาชน)
- » บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี
- » บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) ไม่มี
- » กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554

ไม่มี

\* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

### นายอิษฎ์ชาญ ชำห์

ตำแหน่ง กรรมการ  
อายุ 23 ปี

#### ประวัติการศึกษา

- » 2553 ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ)  
University of Southern California, Los Angeles, CA, สหรัฐอเมริกา
- » 2549 Rugby School, Rugby, สหราชอาณาจักร

#### ประวัติการอบรม

- » 2554 หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- » 2554 Seatrade Academy, University of Cambridge, สหราชอาณาจักร

#### ประสบการณ์

- » มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- » 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
- » 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด

อาชีพหลัก กรรมการบริษัท

### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- » บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี
- » บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ\* 5 บริษัท :
  1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
  2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด
  3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด\* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)
  4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี จำกัด\* (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)
  5. กรรมการ บริษัท จีพี แอร์ เซอร์วิส จำกัด\* (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)

\* หมายเหตุ : อ้างอิง "รายการที่เกี่ยวข้องกัน" ในหน้า 215 - 216 ของรายงานประจำปีฉบับนี้

- » บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) ไม่มี
- » กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554

ไม่มี



# คณะผู้บริหาร

นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม *	กรรมการผู้จัดการ
นายมนูรี มอยนุดดิน ฮาซิม *	กรรมการ (การพาณิชย์)
นายคูซรู คาลิ วาเดย์ *	กรรมการ (การเงิน)
นายโจपाल มั่นสุขานี *	กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด (บริษัทย่อยของบริษัทฯ)

\* สำหรับประวัติ และจำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง - กรุณาดูหัวข้อ **ประวัติคณะกรรมการบริษัท**

## นายชีลา โกปินาธาน

<b>ตำแหน่ง</b>	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
<b>อายุ</b>	54 ปี
<b>ประวัติการศึกษา</b>	ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยบอมเบย์, ประเทศอินเดีย ประกาศนียบัตรการเดินเรือ Norottam Morarjee Institute of Shipping, บอมเบย์, ประเทศอินเดีย
<b>ประสบการณ์</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» 2542 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2532 - 2541 ผู้จัดการฝ่ายบริการเช่าเรือ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> </ul>
<b>การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น</b>	ไม่มี
<b>จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554</b>	700,000 หุ้น (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
<b>จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554</b>	(300,000) หุ้น

## นายโธดา เวนดาตารามานา สดาการ์

<b>ตำแหน่ง</b>	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ)
<b>อายุ</b>	63 ปี
<b>ประวัติการศึกษา</b>	Cadet, Directorate of Marine Engineering Training
<b>ประสบการณ์</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» 2542 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2532 - 2541 ผู้จัดการกองเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด</li> </ul>
<b>การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น</b>	ไม่มี
<b>จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554</b>	10,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
<b>จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554</b>	ไม่มี

## นายนิลากันตัน วาสูเดวัน

<b>ตำแหน่ง</b>	ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย)
<b>อายุ</b>	50 ปี
<b>ประวัติการศึกษา</b>	Post Graduate Diploma in International Trade, Institute of Foreign Trade, เมืองนิวเดลี, ประเทศอินเดีย Master's degree in Management Studies (M.M.S), มหาวิทยาลัยมัมไบ, เมืองมัมไบ, ประเทศอินเดีย
<b>ประสบการณ์</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» 2548 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2542 - 2547 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2538 - 2541 ผู้จัดการฝ่ายประกันภัย บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2528 - 2538 รองผู้จัดการ บริษัท Shipping Corporation of India Ltd.</li> </ul>
<b>การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น</b>	ไม่มี
<b>จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554</b>	60,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
<b>จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554</b>	ไม่มี

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

### นายสตีเฟน โกลา

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM)
อายุ	55 ปี
ประวัติการศึกษา	First Class Marine Engineer Graduate Directorate of Marine Engineering Training, Kolkatta, ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>» 2548 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2547 - 2548 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2539 - 2547 Quality Systems Manager (ISM Team) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2537 - 2539 Technical Superintendent บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด</li> <li>» 2531 - 2537 Technical Superintendent, ESSAR SISCO Ship Management Co., Chennai, ประเทศอินเดีย</li> <li>» 2529 - 2531 ต้นกลประจำเรือ (Chief Engineer)</li> <li>» 2521 - 2529 นายช่างประจำเรือ (Marine Engineer)</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554	10,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554	ไม่มี

### นายโกดาการาจิกิล มูราลี เมนนอน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (เทคนิค)
อายุ	56 ปี
ประวัติการศึกษา	Marine Engineer (Class One), Marine Engineering College, ประเทศอินเดีย Qualified for membership of the Institute of Chartered Shipbrokers
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>» 2548 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2541 - 2547 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2535 - 2541 Superintendent (เทคนิค) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2531 - 2535 Chief Engineer บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2527 - 2531 Chief Engineer, Seaarland Ship management, Austria</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554	248,000 หุ้น (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554	ไม่มี

### นายกามาล กุมาร ดู

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ)
อายุ	46 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโท สาขา Computer Science มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>» 2548 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2543 - 2547 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2539 - 2543 ผู้จัดการอาวุโส (ISM) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2539 กัปตันเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด</li> <li>» 2531 - 2539 นายประจำเรือ (Deck Officer) บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554	ไม่มี

## นายนิชดานท์ โกรวิน ดีชาย

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (โครงการ)
อายุ	59 ปี
ประวัติการศึกษา	Naval Architecture Engineering, Indian Institute of Technology (IIT-Kgp), ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>» พลุศจิกายน 2553 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2541 - พลุศจิกายน 2553 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2538 - 2541 ผู้จัดการโครงการ (ต่อเรือ), CKMI Shipyard ประเทศเกาหลี</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554	40,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554	ไม่มี

## นายภิรินทร์ กิษารินาถ ไร่ดี

ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชี และการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)
อายุ	42 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี การพาณิชย์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาต สถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>» 2536 - ปัจจุบัน ผู้จัดการอาวุโส (บัญชี และการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554	ไม่มี

## นางสาวสมปรารถนา เทพณาเพ็ญ

ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) เลขานุการบริษัท
อายุ	41 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต จากสภาวิชาชีพบัญชี
การฝึกอบรม	<ul style="list-style-type: none"> <li>» มิถุนายน 2553 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ "Effective Minute Taking" จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย</li> <li>» ตุลาคม 2547 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ "Company Secretary Program" จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย</li> </ul>
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>» พฤษภาคม 2551 - ปัจจุบัน เลขานุการบริษัท บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2542 - ปัจจุบัน ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2539 - 2542 ผู้จัดการการเงิน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2535 - 2539 ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท เอสจีวี ณ ถลาง จำกัด</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554	ไม่มี

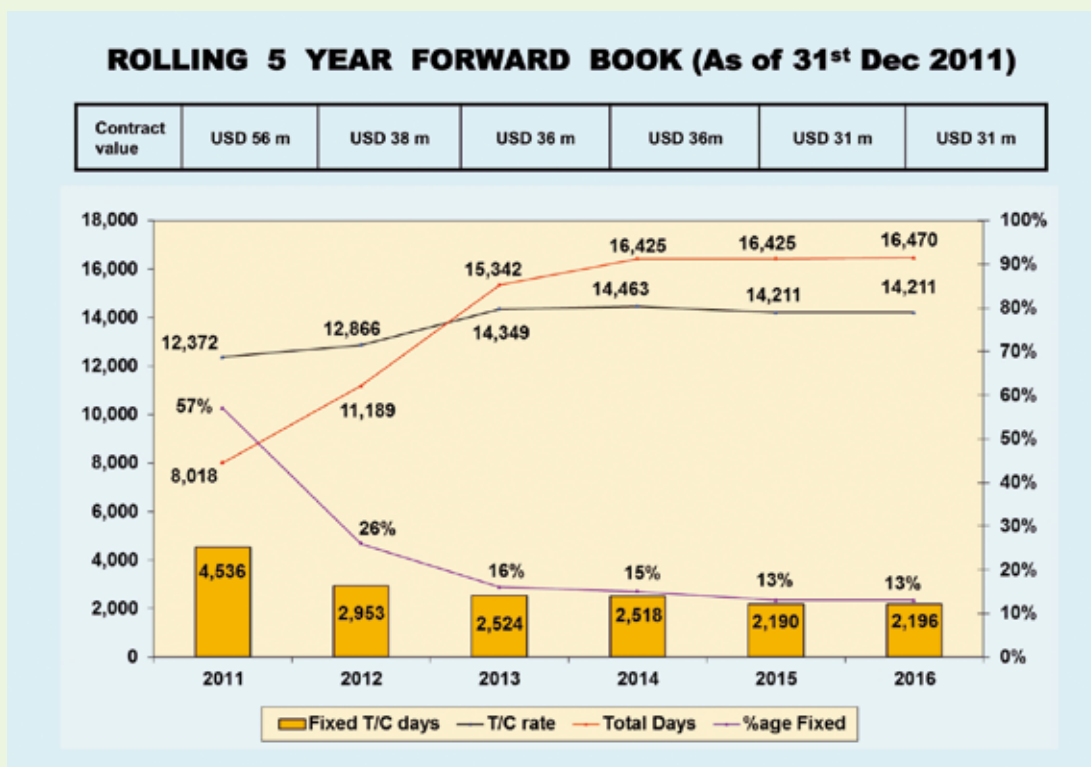
## นายยิ่งยง กังแฮ

ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัทฯ)
อายุ	41 ปี
ประวัติการศึกษา	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (บัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>» 2539 - ปัจจุบัน ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัทฯ) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>» 2536 - 2539 ผู้สอบบัญชี บริษัท ดิลอยท์ ทูช โธมัส โซยเยศ จำกัด</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2554	ไม่มี

# คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

## 1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานประจำปีฉบับนี้)

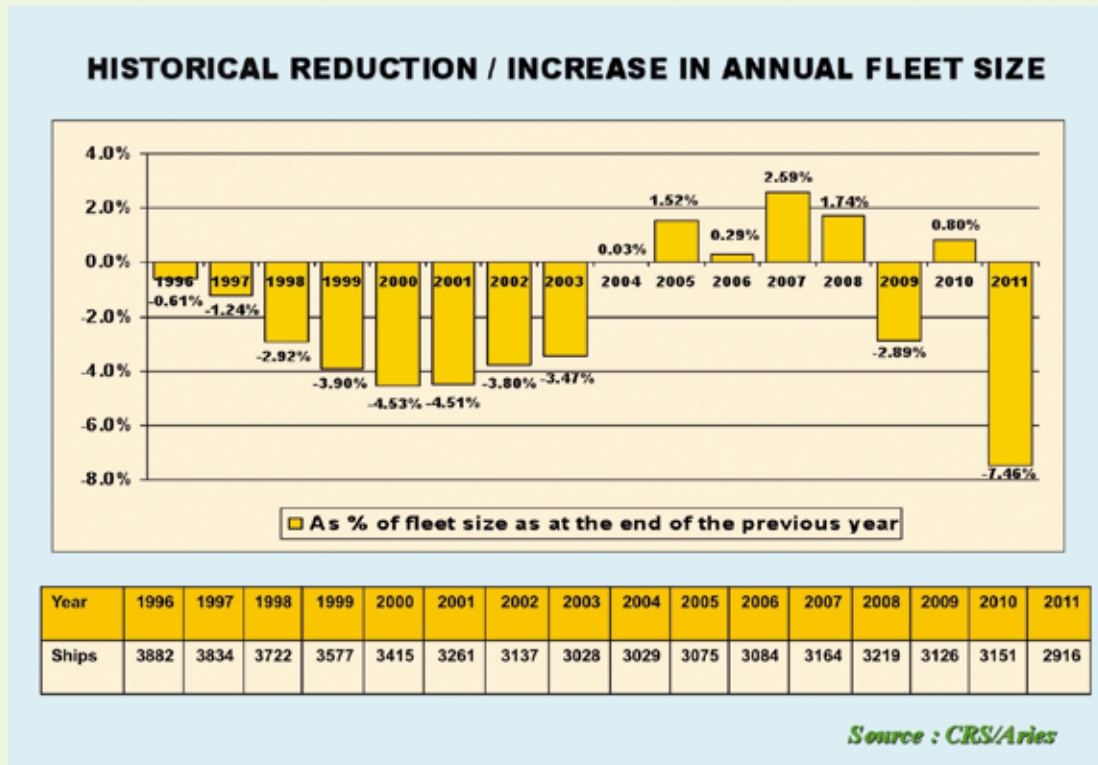
บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (“ฟรีเมสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง อย่างไรก็ตาม ในไตรมาส 4 ของปี 2554 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือขนาดซูปราแมกซ์จำนวน 2 ลำ และเริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือขนาดซูปราแมกซ์ด้วย ตั้งแต่ปี 2547 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง ซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าว มีตั้งแต่ 3 เดือน ถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้น ตามโอกาส นโยบายนี้ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาสสามปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วทำให้ไม่สามารถต่อสัญญาหรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าพอใจได้ ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือระยะสั้นแก่ Charterer ที่มีสัญญาเช่าเรือสิ้นสุดลง จนกระทั่งดัชนีค่าระวาง (BDI) มาถึงจุดสูงสุดของปีอยู่ที่ 2,173 จุด เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 หลังจากนั้น ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ได้ลดลงไปสู่จุดเกือบต่ำสุดในรอบ 3 ทศวรรษ ทั้งนี้ ตลาดค่าระวางเรือยังคงมีความท้าทายในอีก 1-2 ปีต่อจากนี้ ซึ่งบริษัทฯ จะยังคงทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวต่อไป แต่คงไม่ได้อัตราที่ดีดังเช่นเหมือนในอดีต



จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมด ตามรูปด้านบน มาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 25 ลำ ณ สิ้นปี 2554 ไม่รวมเรือที่จะซื้อเข้ามาใหม่ แต่ได้รวมเรือมือสองจำนวน 1 ลำ ขนาด 34,000 เดทเวตัน สร้างในประเทศญี่ปุ่น เมื่อปี 2548 ซึ่งได้รับมอบในเดือนมกราคม 2555 เรือส่งต่อใหม่ในระหว่างไตรมาส 4 ปี 2553 จำนวน 4 ลำ สร้างในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เรือส่งต่อใหม่ในระหว่างปี 2550 - 2552 จำนวน 13 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์ ส่งต่อใหม่ จำนวน 3 ลำ สร้างโดยผู้ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย ซึ่งเรือดังกล่าวได้ถูกนำมารวมไว้ในประมาณการนี้ตามกำหนดการรับเรือ

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาด ประกอบได้ที่รายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้

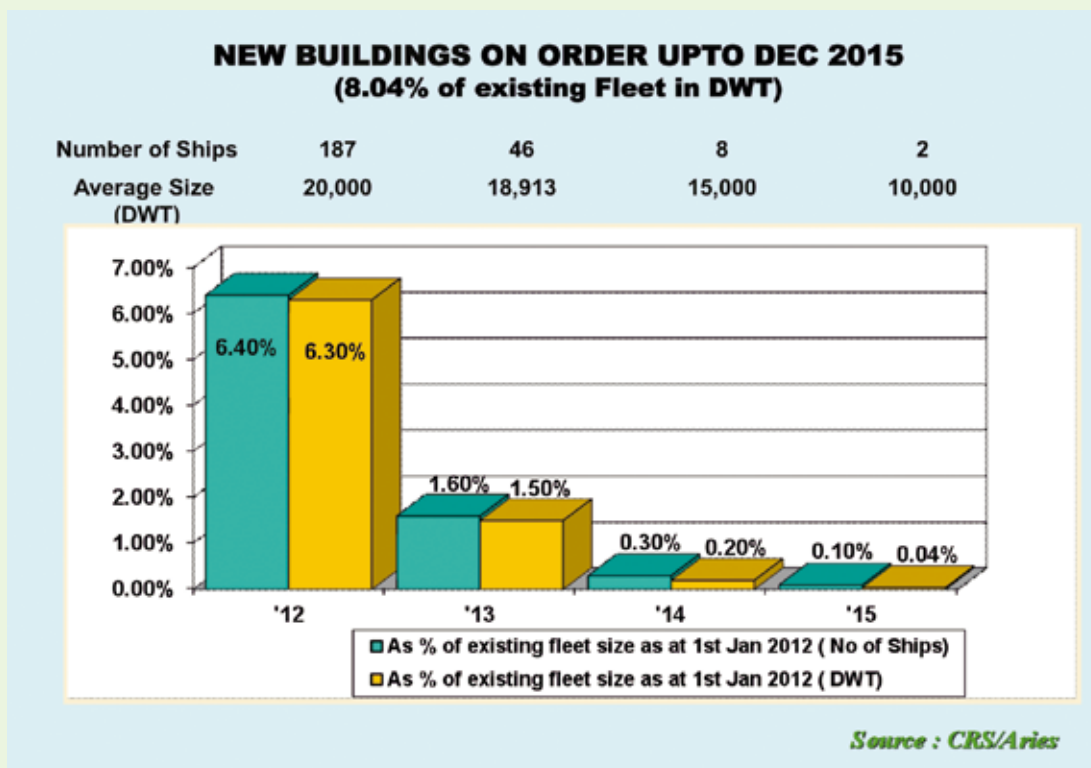
## 2. ภาพรวมอุตสาหกรรม กิจทางอุปสงค์ อุปทานของโลก สำหรับเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)



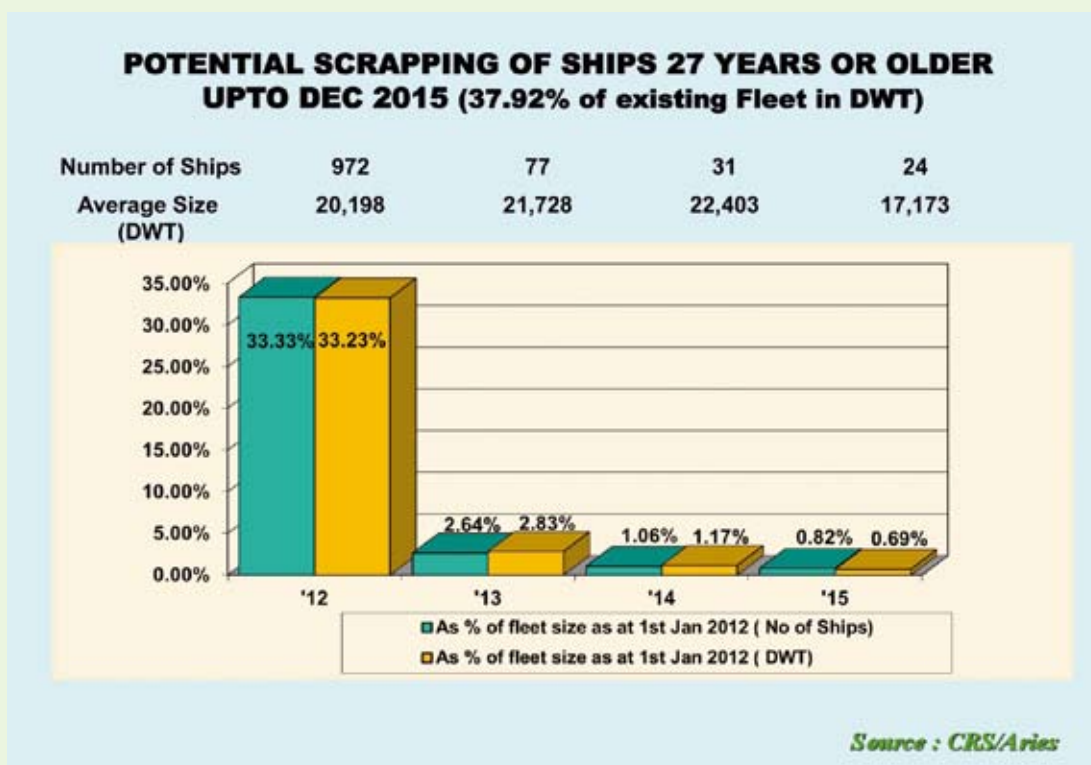
จากกราฟข้างต้นแสดงถึงการลดลงอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปี 2546 ของกองเรือโลกทั้งหมดในกลุ่มเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก อย่างไรก็ตามในระหว่างปี 2547 กองเรือโลกเพิ่มสุทธิจำนวน 1 ลำ ในระหว่างปี 2548 2549 2550 และ 2551 กองเรือโลกเพิ่มขึ้นจำนวน 46 ลำ 9 ลำ 80 ลำ และ 55 ลำตามลำดับ เนื่องจากอัตราการปลดระวางเรือค่อยๆ ลดลง เป็นผลจากรายได้อัตราค่าระวางเรือในระหว่างปี 2547 - 2551 ได้เพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามตั้งแต่ไตรมาสสี่ปี 2551 อัตราการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้น เนื่องจากรายได้ค่าระวางเรือในตลาดเรือลดลง อุปทานของเรือจึงลดลง และจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในกองเรือโลกในปี 2551 มีเพียง 55 ลำเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในปี 2550 จำนวน 80 ลำ การปลดระวางเรือยังคงดำเนินต่อไปในช่วงต้นปี 2552 มีผลให้กองเรือโลกมีจำนวนเรือลดลงสุทธิ 93 ลำในปี 2552 อย่างไรก็ตามเนื่องจากการฟื้นตัวของตลาดค่าระวางเรือ เมื่อสิ้นปี 2552 ทำให้อัตราการปลดระวางเรือลดลงอีกครั้ง และอุปทานเรือใหม่จึงเพิ่มขึ้น ทำให้กองเรือโลกในปี 2553 เพิ่มขึ้นจำนวน 25 ลำ ต่อมาในระหว่างปี 2554 ค่าระวางเรือในตลาดลดลงมากเนื่องจากอุปทานของเรือใหม่ที่เพิ่มเข้ามาในกองเรือโลก ทำให้มีการปลดระวางเรือในกองเรือโลกลดลงอีก 235 ลำ

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

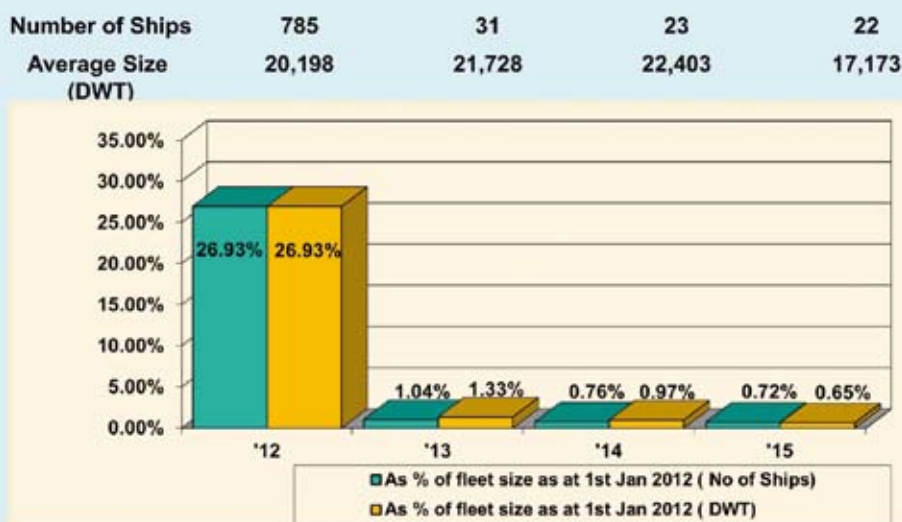


จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่า อุปทานของเรือใหม่ในปี 2555 มีมากขึ้นเล็กน้อยจากในอดีตที่ผ่านมา และในอีก 3 ปีข้างหน้า มีเรือที่ครบกำหนดส่งมอบประมาณร้อยละ 2 เมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีจำนวนเรือถึงร้อยละ 37.85 ที่มีอายุมากกว่า 27 ปี ดังนั้นดูเหมือนว่าอุปทานเรือในกลุ่มเรือของบริษัทฯ จะมีภาพเป็นที่น่าพอใจอย่างยิ่ง





### POTENTIAL NET REDUCTION IN SUPPLY UPTO DEC 2015 (29.88% of existing Fleet in DWT)



Source : CRS/Aries

จากกราฟข้างต้นและกราฟเกี่ยวกับอายุของกองเรือ (โปรดดูหัวข้อ 1.2 ในเรื่องลักษณะการประกอบธุรกิจ และอุตสาหกรรมซึ่งแสดงในรายงานประจำปีนี้) แสดงให้เห็นว่า ประมาณร้อยละ 43 ของเรือในประเภทเดียวกันกับของบริษัทฯ จะมีอายุเกิน 20 ปี การลดลงของค่าระวางเรือจะทำให้อัตราการปลดระวางเรือเก่าเพิ่มขึ้น อัตราการปลดระวางเรือในปี 2554 เพิ่มขึ้นจากปี 2553 เนื่องจากค่าระวางเรือลดลง ดังนั้นจากการคาดการณ์ว่าตลาดค่าระวางเรือจะอยู่ในช่วงอ่อนตัวลงไปอีก 2 ปีนั้น จะทำให้อัตราการปลดระวางเรือมีเพิ่มขึ้น และทำให้อุปสงค์และอุปทานปรับตัวให้สมดุลสำหรับเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (handysize)

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะของตลาดนี้ ประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานประจำปีนี้

## 3. การซื้อและการขายเรือ

### 3.1 สัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ในปี 2550 และ 2551 จำนวน 18 ลำ

เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ กับ ABG Shipyard Limited (ABG หรือผู้ต่อเรือ) ประเทศอินเดีย สำหรับสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน (ในความเป็นจริงสามารถบรรทุกได้ถึง 34,000 เดทเวทตัน ดังนั้นเรือกลุ่มนี้จะขอลำต่อไปในรายงานฉบับนี้ ในขนาดระวางบรรทุก 34,000 เดทเวทตันต่อลำ) เรือแต่ละลำเป็นเรือสมัยใหม่ รูปทรงกล่อง ฝากระโปรงเปิดกว้าง และมีผนังด้านข้างเรือสองชั้น กองเรือที่สั่งซื้อใหม่นี้รวมถึงเครื่องจักรและอุปกรณ์จะถูกสร้างขึ้นภายใต้ข้อบังคับและกฎเกณฑ์ของ Nippon Kaiji Kyokai (“NKK” หรือ “สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society)”) ต่อมาเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2550 บริษัทฯ ได้ลงนาม ในสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่อีกจำนวน 3 ลำ กับ ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดียสำหรับสั่งซื้อเรือประเภทสินค้าแห้งเทกอง (ขนาดซูปราแมกซ์) จำนวน 3 ลำ มีขนาดระวาง 54,000 เดทเวทตัน ดังนั้นในปี 2550 บริษัทฯ สั่งซื้อเรือทั้งสิ้น 15 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ต่อมาเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่อีกจำนวน 3 ลำ กับ ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย สำหรับสั่งซื้อเรือประเภท สินค้าแห้งเทกอง (ขนาดซูปราแมกซ์) จำนวน 3 ลำ มีขนาดระวาง 54,000 เดทเวทตัน โดยเรือขนาดซูปราแมกซ์แต่ละลำเป็น เรือสมัยใหม่มีผนังด้าน

ข้างเรือสองชั้นกองเรือที่ส่งต่อใหม่ดังกล่าวซึ่งรวมถึงเครื่องจักรและอุปกรณ์จะถูกสร้างขึ้นภายใต้ข้อบังคับ และกฎเกณฑ์ของ The American Bureau of Shipping (“ABS” หรือ “สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society)”) โดยสมาคมจัดชั้นเรือที่กล่าวมาข้างต้นแต่งตั้งตัวแทนไปทำการตรวจสอบการต่อเรือ ณ อยู่ต่อเรือ การตัดสินใจในเรื่องเกี่ยวกับมาตรฐานและคุณสมบัติของเรือจะถูกกำหนดและรับรองโดยสมาคมจัดชั้นเรือ อีกทั้ง บริษัทฯ ได้มอบหมายให้พนักงานประจำของบริษัทฯ ไปติดตามดูความคืบหน้าของการต่อเรือ ที่อยู่ต่อเรือ

#### การส่งมอบเรือส่งต่อใหม่ล่าช้า:

บริษัทฯ ได้รับแผนกำหนดวันรับเรือฉบับแก้ไข สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สองทั้งหมด 13 ลำ (โดยเป็นเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (handysize) จำนวน 8 ลำ และเรือขนาดซูพราแมกซ์ (supramax) จำนวน 5 ลำ จาก อยู่ต่อเรือ ABG (“อยู่ต่อเรือ”) ตามรายละเอียดในตารางด้านล่างนี้

ทั้งนี้อยู่ต่อเรือได้ชี้แจงเหตุผลหลักที่ส่งมอบเรือล่าช้า สรุปได้ดังต่อไปนี้

1. ความล่าช้าในการได้รับการอนุญาตตามกฎหมาย (โดยเฉพาะในเรื่องการอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม) สำหรับการก่อสร้างอยู่ต่อเรือใหม่
2. ความล่าช้าในงานออกแบบเรือ เนื่องจากเรือจะถูกสร้างเพื่อให้รองรับกฎระเบียบใหม่ต่างๆ ที่มีผลบังคับใช้หลังจากได้ส่งต่อเรือไปแล้วหรือยังไม่บังคับใช้ขณะนี้ แต่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้
3. สถิติปริมาณน้ำฝนและอุทกภัยที่เกิดขึ้นในปี 2553 ได้ส่งผลกระทบต่อกำหนดการส่งมอบเรือ โดยเฉพาะ 3 - 4 ลำแรก
4. ความล่าช้าอันเนื่องมาจากการเสียเวลาในการตรวจสอบตัวเรือหมายเลข 329 (เรือลำแรก) โดยเรือได้รับความเสียหายจากการลื่นไถลของล้อเลื่อนมาจากด้านบน ซึ่งอุบัติเหตุครั้งนี้ได้ส่งผลกระทบต่อวันส่งมอบเรือของเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (handysize) 3 - 4 ลำแรก และเรือขนาดซูพราแมกซ์ (supramax) 1-2 ลำแรก
5. การขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือ ซึ่งเป็นข้อจำกัดความสามารถในการดำเนินงานของอยู่ต่อเรือ
6. ความล่าช้าในการติดตั้งระบบเคลื่อนย้ายเรือ (Ship Lift System) ให้สมบูรณ์แล้วเสร็จ

เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2554 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือส่งต่อใหม่ลำแรก กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข 331 (อนัญญา นารี) ขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน ซึ่งต้นทุนของเรือดังกล่าวลดลงจำนวน 1.13 ล้านเหรียญสหรัฐ จากการส่งมอบเรือล่าช้าของอยู่ต่อเรือ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้แปลงหนี้ใหม่ (Novated) สำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่ 4 ฉบับในปี 2554 ซึ่งจะได้อธิบายต่อไป ปัจจุบันบริษัทฯ ยังอยู่ในขั้นตอนการเจรจาทอรักับอยู่ต่อเรือ ถึงแนวทางแก้ไขการส่งมอบเรือที่เหลือนอยู่ล่าช้า โดยทางบริษัทฯ จะรายงานกำหนดวันรับมอบเรือ และ/หรือ ข้อสัญญาอื่นๆ ที่ได้แก้ไข เมื่อได้ข้อสรุป ให้ทราบต่อไป

#### รายละเอียดต้นทุนเรือ ตารางการจ่ายเงินงวดสำหรับเรือส่งต่อใหม่จำนวน 13 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 มีดังนี้

เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญา	กำหนดวันรับมอบเรือ	ขนาดระวางบรรทุก (เดทเวทตัน)	รวมจำนวนเงินตามสัญญา (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2550 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2551 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2552 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2553 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2554 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินรวมที่จ่าย ณ 31 ธ.ค. 2554 (เหรียญสหรัฐ)
334	20 กรกฎาคม 2550	ไตรมาส 1 ปี 2555	32,000	29,999,997	5,999,999	-	*5,999,999	-	*11,999,999	23,999,997
335	20 กรกฎาคม 2550	ไตรมาส 2 ปี 2555	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	*5,999,999	*5,999,999	17,999,997
336	20 กรกฎาคม 2550	31 กรกฎาคม 2555	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	-	-	5,999,999
337	20 กรกฎาคม 2550	31 ตุลาคม 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	31 มีนาคม 2556	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	-	-	5,999,999
340	20 กรกฎาคม 2550	30 มิถุนายน 2556	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	-	-	5,999,999
342	20 กรกฎาคม 2550	30 กันยายน 2556	32,000	29,999,997	5,999,999	-	-	-	-	5,999,999
315	14 กันยายน 2550	สัญญาแปลงหนี้ใหม่	54,000	37,999,998	7,599,999	*7,599,999	-	-	*7,599,999	22,799,997

เลขที่ เรือ	วันที่ในสัญญา	กำหนดวัน รับมอบเรือ	ขนาด ระหว่าง บรรทุก (เดก เวกตัน)	รวมจำนวน เงินตาม สัญญา (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่าย ในปี 2550 (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่าย ในปี 2551 (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่าย ในปี 2552 (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่าย ในปี 2553 (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่าย ในปี 2554 (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน รวมที่จ่าย ณ 31 ธ.ค. 2554 (เหรียญสหรัฐ)
316	14 กันยายน 2550	ไตรมาส 2 ปี 2555	54,000	37,999,998	7,599,999	-	*7,599,999	-	-	15,199,998
347	11 กุมภาพันธ์ 2551	31 สิงหาคม 2555	54,000	37,999,998	-	7,599,999	*7,599,999	-	-	15,199,998
348	11 กุมภาพันธ์ 2551	15 มกราคม 2556	54,000	37,999,998	-	7,599,999	*7,599,999	-	-	15,199,998
349	11 กุมภาพันธ์ 2551	31 พฤษภาคม 2556	54,000	37,999,998	-	7,599,999	*7,599,999	-	-	15,199,998
รวม			526,000	429,999,966	63,199,990	30,399,996	36,399,995	5,999,999	25,599,997	161,599,977

\* จ่ายจากการเบิกถอนเงินกู้ในสัญญาสินเชื่อมีหลักประกันสำหรับการต่อเรือใหม่นี้

**รายละเอียดแสดงเงินงวดที่จะต้องจ่ายตามขั้นความสำเร็จของงานสำหรับเรือขนาดระหว่างบรรทุก 32,000 เดกเวกตัน และ 54,000 เดกเวกตัน มีดังนี้**

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	เรือขนาดระหว่างบรรทุก 32,000 เดกเวกตัน จำนวนเงิน (เหรียญสหรัฐ)	เรือขนาดระหว่างบรรทุก 54,000 เดกเวกตัน จำนวนเงิน (เหรียญสหรัฐ)
งวดที่ 1	ลงนามในสัญญา	5,999,999	7,599,999
งวดที่ 2	ตัดแผ่นเหล็กชิ้นแรก	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 ได้รับหนังสือคำประกันเงินงวดที่จะจ่ายจากธนาคารที่มีชื่อเสียง โดยมีจำนวนเงินเท่ากับจำนวนเงินที่จ่ายไปเพื่อประกันว่าจะได้รับเงินคืนถ้ามีความผิดพลาดที่เกิดจากอยู่ต่อเรือ

**รายงานการจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ 4 ฉบับ (โดยการแปลงหนี้ใหม่) สำหรับตัวเรือ (Hull) หมายเลข 329, 330, 313 และ 333 ในปี 2554**

เนื่องจากการประมาณเพื่อปรับเปลี่ยนกำหนดวันส่งมอบเรือภายใต้เงื่อนไขปัจจุบันของสัญญาสั่งต่อเรือ สำหรับเรือดังกล่าวข้างต้น มีความไม่เหมาะสมกับบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯจึงเลือกที่จะจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือ เพราะการจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือดังกล่าวภายใต้เงื่อนไขเหล่านี้ จะทำให้บริษัทฯ ได้รับเงินงวดคืนเต็มจำนวนตามที่บริษัทฯได้ชำระให้กับอยู่ต่อเรือ พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.50 ต่อปี นับจากวันที่บริษัทฯได้ชำระเงินงวดไปแต่ละงวด พร้อมทั้งได้รับเงินเพิ่มอีกจำนวน 100,000 เหรียญสหรัฐต่อสัญญาสั่งต่อเรือหนึ่งฉบับ ซึ่งเงินได้จากการจำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือนี้ บริษัทฯ จะนำมาใช้ในการซื้อเรือที่มีกำหนดการส่งมอบเรือที่มีความแน่นอนมากกว่าและอาจจะมีราคาต่ำกว่า

### รายละเอียดของสัญญาแปลงหนี้ใหม่ (Novation) สำหรับเรือสี่ต่อใหม่จำนวน 4 ฉบับ ในปี 2554 มีดังนี้

ลำดับ ที่	วันทำสัญญา Novation Agreement	เลขที่ เรือ	ขนาด ระวาง บรรทุก	วันที่ใน สัญญา สี่ต่อเรือ	จำนวนเงิน งวดที่ บริษัทฯ จ่าย	วันที่ได้รับเงิน ตามสัญญา Novation Agreement	ราคาขาย (ล้านบาท)	กำไรจาก การขาย (ล้านบาท)	ราคาขาย (ล้านบาท สหรัฐ)	กำไรจาก การขาย (ล้านบาท สหรัฐ)
1	18 มีนาคม 2554	329	32,000	20 กรกฎาคม 2550	17,999,997	27 เมษายน 2554	660.86	94.44	21.79	3.11
2	18 มีนาคม 2554	330	32,000	20 กรกฎาคม 2550	17,999,997	27 เมษายน 2554	657.14	94.05	21.66	3.10
3	18 มีนาคม 2554	313	54,000	14 กันยายน 2550	22,799,998	5 สิงหาคม 2554	849.57	130.68	28.02	4.31
4	21 ธันวาคม 2554	333	32,000	20 กรกฎาคม 2550	17,999,997	คาดว่าจะได้รับเงิน ในระหว่างเดือน กรกฎาคม 2555				
รายการกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ (Novation) สำหรับสัญญาสี่ต่อเรือใหม่							2,167.57	319.17	71.47	10.52

## 3.2 สัญญาสี่ต่อเรือใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์

### (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 จะพิจารณาที่จะรับบริการเพิ่มเติมซึ่งจะได้รับการยืนยันก่อนวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2555) โดยเรือทั้ง 4 ลำเป็นเรือที่สี่ต่อขึ้นใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์ (“เรือ”) ซึ่งสัญญา Charters ดังกล่าวมีรายละเอียดที่สำคัญต่าง ๆ 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 25 กุมภาพันธ์ 2555) โดยมีกำหนดระยะเวลา 15 ปี ซึ่ง Charterer สามารถต่อสัญญา Charters ดังกล่าวนี้อีกครั้งละ 5 ปี เป็นจำนวน 2 ครั้ง (ซึ่งจะมีระยะเวลารวมทั้งสิ้น 15+5+5 = 25 ปี) สำหรับเรือแต่ละลำ

#### เรือ

เป็นเรือที่สี่ต่อขึ้นใหม่เพื่อการขนส่งซีเมนต์ โดยสี่ต่อขึ้นตามลักษณะที่ได้ตกลงไว้กับ 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 ต้องการให้เรือจดทะเบียนในประเทศอินเดีย (ถือธงประเทศอินเดีย) เจ้าของเรือจะรับดำเนินการให้ โดย Charter Rate จะเพิ่มขึ้นอีก 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำเรือ สำหรับแต่ละช่วงเวลา ดังนั้น Charter Rate ในกรณีนี้จะเท่ากับ 17,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับระยะเวลา 15 ปีแรก และจะลดลง 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำเรือ สำหรับแต่ละครั้งของการต่อสัญญาครั้งละ 5 ปี

### **ค่าปรับ**

กรณีที่เจ้าของเรือไม่สามารถส่งมอบเรือให้ Charterer ได้ภายในระยะเวลาตามตารางการส่งมอบเรือข้างต้น เจ้าของเรือจะต้องชำระค่าปรับจำนวน 4,250 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อลำเรือต่อวันที่ได้ส่งมอบล่าช้า บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด (เอบีซี วัน) เจ้าของเรือหมายเลข 378 ไม่สามารถส่งมอบเรือดังกล่าวแก่ Charterer ได้ทันกำหนดเวลาส่งมอบเรือ คือก่อนหรือภายในวันที่ 15 สิงหาคม 2554 ได้จ่ายค่าปรับจำนวน 4,250 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำ โดยเริ่มคำนวณตั้งแต่วันที่ 16 สิงหาคม 2554 โดยเอบีซี วัน ได้จ่ายค่าปรับให้แก่ Charterers จนถึง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็นจำนวนเงิน 586,500 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตาม ค่าปรับดังกล่าวสามารถเบิกคืนกลับจากอู่ต่อเรือได้ตามสัญญาส่งต่อเรือใหม่ โดยอู่ต่อเรือต้องจ่ายค่าปรับการส่งมอบเรือล่าช้าให้กับเจ้าของเรือเช่นกัน โดยค่าปรับดังกล่าวจะถูกคำนวณจนถึงวันที่อู่ต่อเรือส่งมอบเรือให้กับ เอบีซี วัน

### **(๖) ร่วมทุนกับบริษัท Varada Marine Pte Ltd. (เดิมชื่อ “บริษัท PFS Shipping (Singapore) Pte. Limited”) (บริษัทในกลุ่มบริษัท ABG)**

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

### **วัตถุประสงค์ของสัญญาร่วมทุน**

บริษัทฯ และกลุ่มบริษัท ABG (โดยผ่าน Varada) ได้ลงนามในสัญญาร่วมทุน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปฏิบัติตาม MOU และสัญญา Charters รวมทั้งเพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจที่คล้ายคลึงกันอื่นๆ ที่มีลักษณะการเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือเพื่อขนส่งซีเมนต์ในประเทศอินเดีย โดยคาดว่าความแข็งแกร่งและชื่อเสียงของกลุ่มบริษัท ABG ในประเทศอินเดีย จะช่วยให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจกับผู้ผลิตซีเมนต์รายอื่นๆ ในประเทศอินเดียได้ในอนาคต นอกจากนี้ กลุ่มบริษัท ABG ยังน่าจะเป็นช่องทางให้บริษัทฯ สามารถติดต่อกับอู่ต่อเรือที่มีชื่อเสียงของประเทศอินเดีย (กล่าวคือ บริษัท ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย (“ABG”) ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มบริษัท ABG) เพื่อต่อเรือที่มีลักษณะเฉพาะ (เรือเพื่อขนส่งซีเมนต์) ตามสัญญา Charters ที่มีอยู่หรือที่จะทำขึ้นในอนาคตได้

### **สาระสำคัญของเงื่อนไขและข้อตกลงในสัญญาร่วมทุน**

- » บริษัทฯ และ Varada จะจัดตั้งบริษัทร่วมทุนซึ่งมีวัตถุประสงค์เป็นการเฉพาะขึ้นในประเทศสิงคโปร์ ภายใต้ชื่อ “Associated Bulk Carriers Pte. Ltd.” (“บริษัทร่วมทุน”) ในสัดส่วนการลงทุนที่เท่ากัน
- » บริษัทร่วมทุนจะเข้าเป็นคู่สัญญาใน MOU แทนบริษัทฯ ดังนั้นสัญญาให้เช่าเรือของบริษัทฯ ตามข้อตกลงใน MOU ได้ถูกโอนให้บริษัทย่อยผู้เป็นเจ้าของเรือซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน
- » บริษัทร่วมทุนจะเป็นผู้ส่งต่อเรือจาก ABG ในราคา 28.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อลำเรือ ในการนี้ บริษัทร่วมทุนและ ABG จะลงนามในสัญญาส่งต่อเรือใหม่ซึ่งมีเงื่อนไขและข้อตกลงตามมาตรฐาน และประเพณีปฏิบัติโดยทั่วไปของสัญญาต่อเรือในลักษณะนี้ (รายละเอียดได้อธิบายไว้ใน หัวข้อ(ค) ด้านล่างนี้)
- » บริษัทร่วมทุนจะจัดตั้งบริษัทย่อยที่มีวัตถุประสงค์เป็นการเฉพาะในประเทศสิงคโปร์ (“SPV”) เพื่อเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือแต่ละลำ โดยแต่ละ SPV จะเป็นเจ้าของเรือภายใต้สัญญา Charters ตั้งแต่ขณะรับเรือและตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อตกลงในสัญญา Charters (รายละเอียดได้อธิบายไว้ใน หัวข้อ(ค) ด้านล่างนี้)

- » บริษัทฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการและการดำเนินธุรกิจทั้งหมดของบริษัทร่วมทุน SPV และเรือทุกลำ
- » ในกรณีที่ Charterer ไม่ใช้สิทธิขอขยายระยะเวลาการเช่าเหมาลำภายใต้เงื่อนไขในบันทึกความเข้าใจและ/หรือตามสัญญา Charters Varada (หรือตัวแทน) จะเช่าเหมาลำเรือต่างๆ ดังกล่าวในอัตรา Charter Rate ที่ลดลงจำนวน 2,000 เหรียญสหรัฐต่อลำต่อวัน ซึ่งต่ำกว่าอัตราที่ Charterer จะเป็นผู้จ่ายหาก Charterer ตกลงต่อสัญญา Charters นอกจากนี้ ในกรณีที่ Charterer ไม่ใช้สิทธิขอขยายระยะเวลาการเช่าเหมาลำ Varada มีสิทธิซื้อเรือ (ลำหนึ่งหรือหลายลำ) ในราคาตามมูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคต โดยคำนวณจาก Charter Rate ที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น
- » บริษัทฯ คาดว่า แหล่งเงินทุนที่จะใช้ในการสั่งต่อเรือจะมาจากเงินกู้ยืมจากธนาคารเป็นหลัก โดยส่วนที่เหลือจะได้รับการสนับสนุนจากบริษัทฯ และ Varada ในจำนวนที่เท่าๆ กัน
- » บริษัทฯ หรือตัวแทนของบริษัทฯ มีสิทธิเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการบริหารจัดการเรือจากบริษัทร่วมทุน (หรือ SPV ซึ่งเป็นเจ้าของเรือ) ตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมทุน รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นจริงจากการบริหารจัดการดังกล่าว นอกจากนี้ บริษัทฯ หรือตัวแทนของบริษัทฯ ยังมีสิทธิเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการควบคุมดูแลการต่อเรือตลอดระยะเวลาการต่อเรือตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมทุนด้วย

### (ค) การลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ 3 ฉบับ เพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ

เพื่อปฏิบัติตาม MOU และ สัญญา Charter ที่บริษัทฯ ได้มีการลงนามแล้ว ดังที่ได้อธิบายไว้แล้วในหัวข้อที่ 3.2 (ก) และ (ข) บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะ (“บริษัทย่อย SPV”) ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte.Ltd ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน ระหว่าง บริษัทฯ กับ Varada Marine Pte. Ltd (มีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 50:50) จำนวน 3 บริษัท ได้แก่ บริษัท ABC One Pte. Ltd. บริษัท ABC Two Pte. Ltd. และบริษัท ABC Three Pte. Ltd. โดยทั้ง 3 บริษัทได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2553 สำหรับขนส่งซีเมนต์ (“เรือ”) กับบริษัท ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย (“ผู้ต่อเรือ”)

### สาระสำคัญของเงื่อนไขในแต่ละสัญญา มีดังต่อไปนี้

#### 1 รายละเอียดของสินทรัพย์ที่ซื้อ

เรือแต่ละลำเป็นเรือขนส่งซีเมนต์ มีขนาดระวางบรรทุก 20,000 เดทเวทตัน ติดตั้งอุปกรณ์เฉพาะสำหรับขนถ่ายซีเมนต์ โดยเรือทั้ง 3 ลำ จะจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์และถือธงสิงคโปร์

#### 2 รายละเอียดต้นทุนเรือ ตารางการจ่ายเงินงวด และประมาณวันที่เรือเสร็จ ณ 31 ธันวาคม 2554 มีดังนี้

เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญา	วันที่รับมอบเรือโดยประมาณ	ขนาดระวางบรรทุก	จำนวนเงินตามสัญญา	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2553 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2554 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่ายไปแล้ว ณ 31 ธันวาคม 2554 (เหรียญสหรัฐ)
378	22 เมษายน 2553	31 พฤษภาคม 2555	20,000	28,500,000	11,400,000	5,700,000	17,100,000
379	22 เมษายน 2553	1 พฤศจิกายน 2555	20,000	28,500,000	5,700,000	-	5,700,000
380	22 เมษายน 2553	1 พฤศจิกายน 2556	20,000	28,500,000	5,700,000	-	5,700,000
รวม			60,000	85,500,000	22,800,000	5,700,000	28,500,000

บริษัทย่อย SPV แต่ละบริษัทได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือแต่ละฉบับกับผู้ต่อเรือ เพื่อสั่งต่อเรือในราคาลำละ 28.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ราคาของสัญญาสั่งต่อเรือ) รวมราคาของสัญญาสั่งต่อเรือขนส่งซีเมนต์ทั้ง 3 ฉบับ เท่ากับ 85.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และเนื่องจากบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 50 ในบริษัทย่อย SPV (ผ่านบริษัทร่วมทุน ABC) ดังนั้นส่วนที่



เป็นของบริษัทฯ ในรายการดังกล่าวจึงเท่ากับร้อยละ 50 ของมูลค่ารวมของราคาของสัญญาส่งต่อเรือ หรือคิดเป็น 42.75 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา การส่งมอบเรือลำแรก (เรือเลขที่ 378) คาดว่าจะสามารถส่งมอบได้ในเดือนพฤษภาคม 2555 ซึ่งอยู่ต่อเรือต้องรับผิดชอบชำระค่าปรับจำนวน 4,250 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำ โดยเริ่มต้นชำระหลังจากระยะเวลาผ่อนผัน 15 วันสิ้นสุดลงนับแต่วันที่มีการส่งมอบเรือตามสัญญา (30 กรกฎาคม 2554) สำหรับค่าปรับที่เกิดขึ้นนี้ จะถูกนำไปหักออกจากเงินงวดสุดท้ายที่ต้องจ่ายให้กับอยู่ต่อเรือ ณ วันที่มีการส่งมอบเรือ

สำหรับราคาของสัญญาส่งต่อเรือแต่ละฉบับ จะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังนี้

งวดที่ชำระ:	เหตุการณ์สำคัญ	จำนวนเงิน (เหรียญสหรัฐ)
งวดที่ 1	ลงนามในสัญญา	5,700,000
งวดที่ 2	ตัดแผ่นเหล็กขึ้นแรก	5,700,000
งวดที่ 3	เสร็จสิ้นการวางกระดูกงูเรือ (โครงเรือ)	5,700,000
งวดที่ 4	ปล่อยเรือลงน้ำ	5,700,000
งวดที่ 5	ส่งมอบเรือ	5,700,000
รวม		28,500,000

### 3.3 การได้มาของสัญญาส่งต่อเรือใหม่ 4 ฉบับเพื่อส่งต่อเรือซูปราแมกซ์ 4 ลำ (ขนาด 57,000 เดทเวทตันต่อลำ) ซึ่งสร้างในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยการซื้อ 4 บริษัทที่จัดตั้งเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (SPCs):

เพื่อให้เป็นไปตามแผนการลดอายุกองเรือ บริษัทฯ ได้ซื้อสัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 4 สัญญา สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ จำนวน 4 ลำ โดยการซื้อ 4 บริษัทที่จัดตั้งเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (สิงคโปร์) จำกัด (บริษัทย่อยของบริษัทฯ) ได้ลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2553 กับบริษัท Oswal Shipping Pte. Ltd. ประเทศสิงคโปร์ (“ผู้ขาย”) ซึ่งเป็นเจ้าของบริษัทที่จัดตั้งเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (Single Purpose Companies (“SPC”)) เพื่อซื้อหุ้นที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด (1 ดอลลาร์สิงคโปร์ สำหรับแต่ละบริษัท) ของบริษัท ฟรีเซียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู6 ฟิทีอี ลิมิเตด) บริษัท ฟรีเซียส สปาร์คส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู7 ฟิทีอี ลิมิเตด) บริษัท ฟรีเซียส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู8 ฟิทีอี ลิมิเตด) และ บริษัท ฟรีเซียส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู9 ฟิทีอี ลิมิเตด) โดยแต่ละบริษัท SPC มีสัญญาส่งต่อเรือแต่ละลำที่ได้ทำไว้ กับ Wuhan Guoyu Logistics Group Co., Ltd. ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และ Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co., Ltd. ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (รวมกันเรียกว่า “อยู่ต่อเรือ”) สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ (57,000 เดทเวทตัน) รายละเอียดของรายการ มีดังต่อไปนี้

#### 1. รายละเอียดของสินทรัพย์ที่ซื้อ:

ก. การเข้าซื้อหุ้นใน 4 บริษัท SPCs : แต่ละบริษัท SPC มีทุนจดทะเบียนที่ออกและเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้วเท่ากับ 1 ดอลลาร์สิงคโปร์ แบ่งออกเป็น 1 หุ้นสามัญโดยมีมูลค่าที่ตราไว้เท่ากับ 1 ดอลลาร์สิงคโปร์

บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเพื่อซื้อหุ้นที่ออกและชำระแล้วทั้งหมดของ 4 บริษัท SPCs จากผู้ขาย บริษัทฯ จึงเป็นเจ้าของ 4 บริษัท SPCs ซึ่งได้ลงนามในสัญญาส่งต่อเรือใหม่ 4 สัญญา เพื่อต่อเรือซูปราแมกซ์ 4 ลำในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งบริษัทฯ ได้ชำระราคาซื้อหุ้นเป็นจำนวน 6.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับรายการดังกล่าว

ข. สัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 4 สัญญา สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ จำนวน 4 ลำ แต่ละลำมีขนาดระหว่าง 57,000 เดทเวทตัน

## 2. รายละเอียดต้นทุนเรือ ตารางการจ่ายเงินงวด และประมาณวันที่เรือเสร็จ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 มีดังนี้

เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญา	วันรับมอบเรือโดยประมาณ	ขนาดระวาง	จำนวนเงินตามสัญญา (เหรียญสหรัฐ)	ต้นทุนส่วนเพิ่มต่อหนึ่งสัญญา (เหรียญสหรัฐ)	รวมต้นทุนต่อหนึ่งสัญญา (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2553 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2554 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่ายไปแล้ว ณ 31 ธันวาคม 2554 (เหรียญสหรัฐ)
GY807	10 ธันวาคม 2553	ก่อน หรือ ณ วันที่ 15 มีนาคม 2555	57,000	24,500,000	350,000	24,850,000	9,800,000	4,900,000	14,700,000
GY808	10 ธันวาคม 2553	ก่อน หรือ ณ วันที่ 15 พฤษภาคม 2555	57,000	24,500,000	350,000	24,850,000	9,800,000	-	9,800,000
GY809	10 ธันวาคม 2553	ก่อน หรือ ณ วันที่ 15 มิถุนายน 2555	57,000	24,500,000	350,000	24,850,000	4,900,000	4,900,000	9,800,000
GY810	10 ธันวาคม 2553	ก่อน หรือ ณ วันที่ 15 สิงหาคม 2555	57,000	24,500,000	350,000	24,850,000	4,900,000	4,900,000	9,800,000
รวม			228,000	98,000,000	1,400,000	99,400,000	29,400,000	14,700,000	44,100,000

ในปี 2554 บริษัทฯ ชำระเงินงวดของการสั่งต่อเรือและค่าซื้อหุ้นด้วยเงินสดที่มีอยู่ และบริษัทฯ ยังไม่ได้เบิกถอนเงินจากวงเงินสินเชื่อ ซึ่งบริษัทฯ ได้ลงนามไว้เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 กับธนาคาร ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคาร DnB NOR Bank ASA สาขาประเทศสิงคโปร์

## 3. รายละเอียดแสดงเงินงวดที่จะต้องจ่ายตามขั้นความสำเร็จของงาน

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์	จำนวนเงิน (เหรียญสหรัฐ)
งวดที่ 1	ลงนามในสัญญา	4,900,000
งวดที่ 2	ตัดแผ่นเหล็กชั้นแรก	4,900,000
งวดที่ 3	เสร็จสิ้นการวางกระดูกเรือ (โครงเรือ)	4,900,000
งวดที่ 4	ปล่อยเรือลงน้ำ	4,900,000
งวดที่ 5	ส่งมอบเรือ	5,250,000
รวม		24,850,000

การจ่ายเงินงวดในแต่ละครั้ง (ยกเว้นการจ่ายเงินงวดครั้งสุดท้าย) จะจ่ายเมื่อได้รับหนังสือสัญญาค้ำประกันการคืนเงินจากธนาคารที่มีชื่อเสียง ในจำนวนเงินที่เท่ากับเงินที่ได้จ่ายไปเพื่อเป็นการประกันการคืนเงินงวดในกรณีที่มีการส่งมอบเรือล่าช้า

### 3.4 แผนการปรับปรุงกองเรือสำหรับอนาคต:

ในรายงานประจำปีสำหรับปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้กล่าวถึงการวางแผนระยะสั้น/ระยะกลางสำหรับการซื้อเรือมือสอง หรือซื้อสัญญาเรือส่งต่อใหม่ ซึ่งบริษัทฯ เผื่อโอกาสสำหรับการจัดหาเรือใหม่และมีราคาที่เหมาะสม ซึ่งโอกาสนี้ได้เข้ามาในช่วงครึ่งหลังของปี 2554 เมื่อบริษัทฯ ได้รับข้อเสนอการขายเรือใหม่ในราคาที่น่าสนใจ ดังนั้น บริษัทฯ (โดยผ่านบริษัทย่อย) ได้ซื้อเรือในปี 2554 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ลำดับ ที่	ชื่อบริษัท	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ผู้ต่อเรือ	ขนาดระวาง (เดกทอตัน)	วันที่ รับมอบเรือ	ราคาดันทุน ที่ซื้อเรือ (ล้านเหรียญ สหรัฐ)
1	บริษัท ฟรีเซียส ทริส จำกัด	จามจุรี นารี	2548	Shin Kurushima ประเทศญี่ปุ่น	33,733	14 ธ.ค 2554	19.50
2	บริษัท ฟรีเซียส เวินเจอร์ส จำกัด	จรณา นารี	2548	Shin Kurushima ประเทศญี่ปุ่น	33,720	12 ม.ค.2555	19.50
<b>เรือขนาดแซนด์ โฮล์ รวม 2 ลำ</b>					<b>67,453</b>		<b>39.00</b>
1	บริษัท ฟรีเซียส เม็ททิลส์ จำกัด	กาญจนา นารี	2554	Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน	56,920	28 ต.ค. 2554	26.50
2	บริษัท ฟรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	กิระณา นารี	2554	Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน	56,823	14 พ.ย. 2554	26.50
<b>เรือขนาดซูปราแมกซ์ รวม 2 ลำ</b>					<b>113,743</b>		<b>53.00</b>
<b>รวมเรือจำนวน 4 ลำ</b>					<b>181,196</b>		<b>92.00</b>

## 4. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีไทยที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และงบการเงินแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐ คำนิยามต่างๆ ที่เกี่ยวกับคำทางการเงินและการดำเนินงาน ดังนี้

**ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยแสดงเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (Opex)** - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ คำนวณโดยถือว่า มี 365 วันทำการในรอบปี ซึ่งไม่รวมค่าเสื่อมราคาแต่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีตามนโยบายทางการเงินบัญชี (กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.6) ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าเสื่อมราคาในงบการเงินของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นต้นทุนที่ต้องเกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค่าซ่อมแซม ค่าประกันภัย ค่าน้ำมัน ต้นทุนการจัดการ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

**ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ** - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงินหมายถึง ต้นทุนในการเดินเรือซึ่งไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

**ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ** - ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในเที่ยวนั้นๆ ได้แก่ ค่าน้ำมัน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือ ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือแบบเป็นระยะเวลา (Time Charter) ลูกค้า (ผู้เช่าเรือ) เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือที่เกิดขึ้น และค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) บริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด อย่างไรก็ตาม เมื่อบริษัทฯ จะรวมค่าใช้จ่ายรายเที่ยวที่อาจเกิดขึ้นนั้นในค่าระวางเรือที่บริษัทฯ จะคิดกับลูกค้า ทำให้อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทฯ กำหนดขึ้นในการเช่าแบบเป็นรายเที่ยวใกล้เคียงกับการเช่าแบบเป็นระยะเวลา

**ต้นทุนจากการเดินเรือรวม** - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงินหมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นรายเที่ยว

**รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยแสดงเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำ (TC Rate)** - ค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำโดยถือว่า มี 350 วันในรอบปี อัตราค่าเช่าค่าระวางเรือต่อลำคำนวณจากการนำรายได้สุทธิจากการเดินเรือหารด้วยจำนวนวันที่ใช้ในการเดินเรือเท่ากับ 350 วันและจำนวนเรือ

**รายได้จากการเดินเรือ** - รายได้จากการเดินเรือ หมายถึง รายได้ค่าเช่าเรือและรายได้ค่าระวางเรือที่ได้รับ ในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเรือแบบเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเรือแบบเป็นรายเที่ยว

**รายได้จากการเดินเรือสุทธิ** - รายได้จากการเดินเรือสุทธิ หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ

**ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ** - บริษัทฯ ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห้งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษา และการปรับปรุงอื่นๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมโดยปกติบริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครึ่งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขั้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชี (Dry-Docking Cost) ภายในระยะเวลาสองปีจากการสำรวจเรือขั้นต้น และเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปีสำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม และสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคา แต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี ในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย (Opex) เพื่อเป็นการครบถ้วนสำหรับค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

**ค่าเสื่อมราคา** - ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่งรวมถึงต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีดังที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

**วันหยุดการเดินเรือ** - วันหยุดการเดินเรือ หมายถึง วันที่ไม่มีการเดินเรือ เนื่องจากเหตุผลทางด้านเทคนิค และอาจหมายถึงเรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเรือที่อู่แห้ง หรือที่กลางทะเล หรือที่ท่าเรือ หรือในกรณีเรือเสีย

**กำไรขั้นต้น** - หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยต้นทุนจากการเดินเรือ

**อัตรากำไรขั้นต้น** - เกิดจากกำไรขั้นต้นหารด้วยรายได้จากการเดินเรือ แสดงค่าเป็นร้อยละ

**ค่าใช้จ่ายในการบริหาร** - ค่าใช้จ่ายในการบริหาร หมายถึง เงินเดือนสำหรับพนักงานสำนักงาน ค่าเช่าสำนักงาน ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน ค่าใช้จ่ายในการบริหารยังรวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือด้วย อย่างไรก็ตามสำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือ (Opex) บริษัทฯ ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องของค่าใช้จ่ายในการบริหารคือ ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ ไปรวมคำนวณในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

## 5. วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้

### 5.1 วงเงินสินเชื่อสำหรับจัดซื้อเรือมือสองจาก BTMU และธนาคารอื่น 3 แห่ง

เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2553 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันจำนวน 250 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับ ธนาคารแห่งโตเกียว-มิทซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารธนาชาต (ทั้งหมดคือ ผู้จัดหาวงเงินและเป็นผู้ให้กู้) เพื่อบริษัทฯ ใช้เงินกู้ในการซื้อเรือมือสองเพิ่มเติม

เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2554 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขและเปลี่ยนแปลงวงเงินสินเชื่อมีหลักประกัน ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงดังนี้

(ก) ขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินสินเชื่อ ไปจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2555

(ข) ยกเลิกธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทยจากผู้ให้กู้ และลดวงเงินสินเชื่อรวมเหลือ 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

**เงื่อนไขหลักหลังจากที่ได้แก้ไขแล้วของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้**

<b>ผู้กู้</b>	: บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (PSL) และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศสิงคโปร์และ/หรือ ในประเทศไทยซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือ
<b>ผู้ให้กู้</b>	: ธนาคารแห่งโตเกียว-มิทซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด (“BTMU”) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) (“BAY”) ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) (“KBank”) และ ธนาคารธนาชาต (“Thanachart”)
<b>ผู้ให้บริการ Swap (สำหรับ IRS กำมิ)</b>	: BTMU BAY และ KBank
<b>ตัวแทนผู้ให้กู้</b>	: KBank

ตัวแทนหลักประกัน	: BTMU
จำนวนวงเงินสินเชื่อ	: วงเงินสินเชื่อมีหลักประกันสำหรับเบิกถอนได้หลายครั้งโดยรวมสูงสุดได้จำนวน 200 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
วัตถุประสงค์	: เพื่อใช้ในการซื้อเรือขนสินค้าเทกองจำนวนสูงสุดไม่เกินร้อยละ 60 ของราคาเรือ โดยเรือมีขนาดเดดเวตตัน ระหว่าง 18,000 เดดเวตตัน - 58,000 เดดเวตตัน และอายุไม่เกิน 10 ปี เรือที่ซื้อจะจดทะเบียนในประเทศไทย หรือในประเทศสิงคโปร์ (หรือประเทศอื่นๆ ที่ยอมรับได้) และโดยเรือหนึ่งลำในเรือทุกๆ ลำที่ซื้อจะต้องจดทะเบียนเป็นเรือธงสัญชาติสิงคโปร์
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	: เบิกถอนได้จนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2555
การชำระคืนเงินต้น	: เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากสิ้นสุดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้โดยชำระคืนเป็นรายไตรมาสเป็นเวลา 8 ปี ชำระงวดละ 1/32 ของจำนวนเงินกู้ที่ได้ เบิกถอนรวมทั้งหมด
อัตราดอกเบี้ย	: LIBOR 3 เดือน + ส่วนเพิ่ม
การป้องกันความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Hedging)	: ผู้ให้บริการ Swap จะจัดให้มีการป้องกันความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย กรณีที่ผู้กู้ร้องขอโดยใช้หลักประกันเดียวกับสัญญาเงินกู้
ค่าธรรมเนียมการ	: ร้อยละ 1.25 ของวงเงินกู้
จัดหางาน	
ค่าธรรมเนียมการรักษา	: ร้อยละ 0.70 ต่อปี ของวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกถอน
วงเงินกู้	
หลักประกัน	: ผู้กู้จะต้องให้และส่งมอบหลักประกันดังต่อไปนี้ : <ul style="list-style-type: none"> <li>ก. จดจำนองเรือเป็นลำดับแรกสำหรับเรือที่จะซื้อ (ทั้งนี้ จำนวนเงินกู้ทั้งหมด ณ เวลาสิ้นสุดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ จะต้องไม่เกินร้อยละ 65 ของมูลค่าเรือ);</li> <li>ข. จำนำหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้อง ยกเว้น PSL;</li> <li>ค. โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้ของเรือ และบัญชีเงินรายได้ บัญชีเงินชำระคืนและบัญชีเงินหลักประกัน;</li> <li>ง. โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ; และ</li> <li>จ. โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาการประกันภัยเรือ</li> </ul> โดยหลักประกันทั้งหมดจะเป็นหลักประกันร่วมกันตลอดจนกว่าจะได้ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมด
ข้อตกลงทางการเงิน	: PSL จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาส จากงบการเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาดังนี้ : - <ul style="list-style-type: none"> <li>ก. อัตราส่วนเงินกู้สุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (Net Funded Debt to Total Shareholders Equity) ณ ช่วงเวลาที่กำหนด จะต้องไม่เกิน 2:1.</li> <li>ข. อัตราส่วนเงินกู้สุทธิต่อรายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าใช้จ่ายตัดจ่าย (Net Funded Debt to EBITDA) ของ 4 ไตรมาสที่ผ่านมา ณ ช่วงเวลาที่กำหนดจะต้องไม่เกินกว่า 5:1</li> <li>ค. มียอดเงินสดคงเหลืออย่างน้อย 100,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งกลุ่มของ PSL เป็นเจ้าของ</li> <li>ง. อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio ("DSCR")) จะต้องไม่ต่ำกว่า 1.1 เท่า</li> </ul>
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	: มูลค่าตลาด(Fair Market Value)ของเรือทั้งหมดที่เป็นหลักประกัน ตลอดระยะเวลาของสัญญาเงินกู้ จะต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ

**ข้อตกลงอื่นๆ**

**: เงินปันผล** : PSL และผู้ถือหุ้น(บริษัทย่อยที่บริษัทถือหุ้นทั้งหมด) สามารถจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นได้ เว้นแต่เมื่อเกิดการผิดสัญญา หรือเหตุการณ์ใดๆ ที่จะนำไปสู่การผิดสัญญาและมีเงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ

**การเป็นบริษัทจดทะเบียน** : PSL จะคงการเป็นบริษัทจดทะเบียน ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยตลอดระยะเวลาของสัญญาเงินกู้

**ข้อตกลงเกี่ยวกับผู้บริหาร** : จะถือว่าการผิดสัญญาเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ผู้บริหาร คือ นายคาลิด ฮาซิม นายมนูรี ฮาซิม และ นายคุชรู วาเดีย พ้นจากการเป็นผู้บริหารของ PSL (เว้นแต่การเสียชีวิตและทุพพลภาพ) และเว้นแต่จะได้ผู้บริหารอื่นที่ยอมรับได้มาแทนที่ภายใน 90 วัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ ยังไม่มีการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ

## 5.2 วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือมือสองจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารอื่นในประเทศอีก 2 ธนาคาร (KTB และเจทีบีเอ็น)

ตั้งแต่ปี 2551 บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อ 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับ 3 ธนาคารในประเทศสำหรับซื้อเรือมือสอง ซึ่งวงเงินสินเชื่อดังกล่าวจะสิ้นสุดสัญญาวันที่ 18 มกราคม 2552 เนื่องจากผลกระทบจากวิกฤตการณ์ทางการเงินโลก ผู้ให้กู้ไม่สามารถขยายระยะเวลาเบิกวงเงินกู้ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกได้ในช่วงต้นปี 2552 จึงได้เปลี่ยนเป็นวงเงินกู้สกุลเงินบาท โดยมีระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ภายในวันที่ 18 มกราคม 2553 อย่างไรก็ตามเมื่อคำนึงถึงความเสี่ยงที่อาจมีขึ้น บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ(swap)จากผู้ให้กู้เดิม สำหรับการเปลี่ยนแปลงหนี้เงินกู้สกุลเงินบาท (ณ เวลาเบิกถอนเงินกู้) ไปเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริก โดยการใช้ USD/THB Swap เมื่อเงินกู้ได้ถูกเบิกใช้ เงินกู้ที่เบิกถอนดังกล่าวจะถูกคำนวณในสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกาทันที ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่อาจเกิดขึ้นจากเงินต้นของเงินกู้ดังกล่าว โดยหนี้เงินกู้สกุลเงินบาทจำนวน 1,502.35 ล้านบาทที่เบิกถอนนี้ ได้นำไปใช้ในการซื้อเรือ 2 ลำในปี 2553 และถูกแปลงสภาพ โดยการ swap เป็นหนี้เงินกู้สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาทันที ซึ่งมีตารางการชำระคืนตรงกับเงินกู้สกุลเงินบาท อย่างไรก็ตาม ดอกเบี้ยที่เกิดจากเงินกู้ดังกล่าว ยังคงต้องชำระเป็นเงินสกุลเงินบาท และบริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงนี้ ซึ่งบริษัทฯ อยู่ในระหว่างการดำเนินการเพื่อแปลงสกุลเงินของดอกเบี้ยทั้งนี้รวมถึงดอกเบี้ยในอนาคตที่จะต้องจ่ายเป็นสกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2554 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขวงเงินสินเชื่อมีหลักประกัน โดยมีรายละเอียด ดังนี้ (i) เปลี่ยนวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกใช้ของส่วน A (Tranche A) ณ วันสิ้นสุดระยะเวลาเบิกเงินกู้ส่วน A เป็นวงเงินกู้สกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกจำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยจะเรียกเงินกู้ส่วนนี้ว่า ส่วน C (Tranche C) (ii) ขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของส่วน C ไปจนถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2554 (iii) ขยายขอบเขตการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน เพื่อให้ครอบคลุมการเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตรา (swaps) และขยายระยะเวลาของวงเงินการป้องกันความเสี่ยง

### เงื่อนไขหลัก (หลังจากได้แก้ไขแล้ว) ของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

**ผู้กู้**

: บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) / ร่วมกันกับแต่ละบริษัทย่อยซึ่งเป็นเจ้าของเรือ (รวมกันเรียกว่า “ผู้กู้”)

**ผู้ให้กู้**

: ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน)

**จำนวนเงินกู้**

: ส่วน A: เงินกู้สกุลเงินบาท จำนวน 1,502.35 ล้านบาท (ได้เบิกถอนแล้ว)  
ส่วน B: วงเงินสินเชื่อสำหรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ  
ส่วน C: วงเงินกู้จำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ  
และวงเงินสำหรับป้องกันความเสี่ยง (Hedging Facility) จำนวนถึง 8.75 พันล้านบาท



วัตถุประสงค์	<p>ส่วน A : เพื่อซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดเล็กลำใหม่หรือเรือมือสอง ซึ่งมีอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี และ / หรือมากกว่า 10 ปี แต่น้อยกว่า 15 ปี ซึ่งจะให้กู้ยืมถึงร้อยละ 20 ของวงเงินสินเชื่อ</p> <p>ส่วน B : เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดจากการโอนเงินต่างประเทศเข้าหรือโอนเงินออกในการดำเนินธุรกิจเป็นปกติ สำหรับการปิดสถานะสัญญาที่เป็นเงินตราต่างประเทศตามอัตราตลาด</p> <p>ส่วน C : เพื่อซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดเล็กลำใหม่หรือเรือมือสอง ซึ่งมีอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี และ / หรือมากกว่า 10 ปี แต่น้อยกว่า 15 ปี ซึ่งจะให้กู้ยืมถึงร้อยละ 20 ของวงเงินสินเชื่อ</p> <p>วงเงินสินเชื่อสำหรับการป้องกันความเสี่ยง: เพื่อใช้ในความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงค่าเงินบาทของส่วน A ที่เบิกถอนมา โดยการแลกเปลี่ยนสกุลเงินของเงินต้น (Principal swap) และการแลกเปลี่ยนสกุลเงินของเงินต้นและดอกเบี้ย (cross currency swap)</p>
ระยะเวลาเบิกเงินกู้	<p>เงินกู้ส่วน A : ได้เบิกถอนหมดแล้ว</p> <p>เงินกู้ส่วน B, C และวงเงินสำหรับการป้องกันความเสี่ยง: จนถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2554</p>
ระยะเวลาของสินเชื่อ	<p>ส่วน A : 13 ปี นับจากเดือนธันวาคม 2552</p> <p>ส่วน C : 12 ปี นับจากวันที่ได้มีการเบิกถอนครั้งแรก</p>
ระยะเวลาปลอดการชำระคืนเงินต้น	<p>ส่วน A : 12 เดือน นับจากวันที่ 11 ธันวาคม 2552 ดังนั้นการจ่ายคืนเงินกู้จึงเริ่มขึ้น ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2553</p> <p>ส่วน C : นับจากวันที่ 30 ธันวาคม 2553 และสิ้นสุดในวันที่ 11 ธันวาคม 2554</p>
อัตราดอกเบี้ย	<p>วงเงินส่วน A : MLR (บาท) 3 เดือนลบร้อยละ 1</p> <p>วงเงินส่วน C : LIBOR บวกร้อยละ 2.75 สำหรับ 5 ปีแรก และ LIBOR บวกร้อยละ 2.85 หลังจากนั้น</p>
การชำระคืนเงินต้น	<p>เงินกู้ส่วน A : ชำระเป็นรายไตรมาส จำนวน 48 งวดเท่าๆ กัน (ในระยะเวลา 12 ปี) ของจำนวนเงินกู้ทั้งหมด ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2553 ดังนั้นการชำระคืน จึงเริ่มขึ้นในวันที่ 30 ธันวาคม 2553</p> <p>เงินกู้ส่วน C : ชำระเป็นรายไตรมาสจำนวน 44 งวดเท่าๆ กัน ของจำนวนเงินกู้ทั้งหมดจากวันสิ้นสุดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ส่วน C</p>
ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงินหลักประกัน	<p>ร้อยละ 1 ต่อปีของจำนวนวงเงินที่ไม่ได้เบิกถอน</p> <p>หลักประกันของสินเชื่อโดยหลักมีดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ก่อนการเบิกถอน การจำนองเป็นลำดับแรกของเรือซึ่งผู้กู้เป็นเจ้าของ โดยมีมูลค่ารวมอย่างน้อย 50 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือ</li> <li>การจำนองเป็นลำดับแรกของเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดเล็กลำที่จะซื้อเข้ามา</li> <li>การโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยและเงินได้ของเรือที่เป็นหลักประกัน</li> <li>การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้</li> </ol>
ข้อตกลงของหลักประกัน	<p>ในช่วงระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้: จำนวนมูลค่ารวมของเรือซึ่งเป็นหลักประกันจะต้องมีอย่างน้อยร้อยละ 167 ของ จำนวนเงินกู้คงเหลือของสินเชื่อ</p> <p>หลังจากพ้นระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้: จำนวนมูลค่ารวมของเรือซึ่งเป็นหลักประกันจะต้องมีอย่างน้อยร้อยละ 154 ของจำนวนเงินกู้คงเหลือของสินเชื่อ</p>
ข้อตกลงทางการเงิน	<p>พีเอสแอล จะปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาส โดยคำนวณจากงบการเงินรวมแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาของพีเอสแอล ดังนี้</p>

- i) อัตราส่วนหนี้สินต่อผลรวมส่วนของผู้ถือหุ้น (Maximum Debt / Total Shareholders' Equity) สูงสุดไม่เกิน 2 เท่า ;
- ii) อัตราส่วนหนี้สินต่อ EBITDA สูงสุดไม่เกิน 5 เท่า
- iii) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐต่อลำ สำหรับเรือที่ฟิเอสแอลเป็นเจ้าของ
- iv) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ อย่างน้อย 1.1 เท่า (Minimum Debt Service Cover of 1.1 times)

**ข้อตกลงที่ไม่เกี่ยวกับ** : บริษัทฯ ไม่มีข้อจำกัดใดๆ อันมีสาระสำคัญกับข้อตกลงที่ไม่เกี่ยวกับการเงิน

**การเงิน**

ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ ได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อ จำนวน 92 ล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับซื้อเรือจำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัทฯ รับมอบเรือดังกล่าวในปี 2554 จำนวน 3 ลำ และจะรับมอบเรืออีก 1 ลำในเดือนมกราคม 2555

วงเงินกู้สามารถเบิกถอนได้จนถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2554 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ อยู่ระหว่างเจรจากับผู้ให้กู้สำหรับการขยายระยะเวลาสำหรับวงเงินสินเชื่อคงเหลือ จำนวน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หลังจากที่ได้ยกเลิกวงเงินสินเชื่อที่ไม่ได้เบิกใช้จำนวน 58 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งบริษัทฯ คาดว่าจะได้รับการอนุมัติรายการสินเชื่อดังกล่าวในช่วงต้นเดือนกุมภาพันธ์ 2555

### 5.3 วงเงินสินเชื่อสำหรับการสั่งซื้อเรือใหม่จากธนาคารดีเอ็นบี นอร์ แบงก์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ (DnB NOR Bank ASA, Singapore Branch) ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารต่างประเทศอื่นๆ (วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือต่อใหม่)

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อที่มีหลักประกันระยะยาว ใช้สำหรับเรือที่สั่งซื้อใหม่จากเรือต่อเรือ ABG จำนวน 398,400,000 เหรียญสหรัฐกับธนาคารดีเอ็นบี นอร์ แบงก์ เอเอสเอ สาขาประเทศสิงคโปร์ (DnB NOR Bank ASA, Singapore Branch) ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารต่างประเทศอื่นๆ สำหรับเรือสั่งซื้อใหม่จำนวน 15 ลำ (เรือขนส่งสินค้าเทกองขนาดแบนด์ไฮส์จำนวน 9 ลำ โดยแต่ละลำมีระวางบรรทุก 32,000 เดทเวตัน และเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาดซูปราแมกซ์จำนวน 6 ลำโดยแต่ละลำมีระวางบรรทุก 54,000 เดทเวตัน ) จากจำนวนเรือสั่งซื้อใหม่ทั้งสิ้น 18 ลำ

#### เงื่อนไขหลักของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

- ผู้กู้** : บริษัท ฟรีเชิส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) (“ฟิเอสแอล”) และ/หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวนสูงสุด 15 บริษัทย่อย ซึ่งตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายสิงคโปร์ หรือภายใต้กฎหมายไทย หรือภายใต้เขตอำนาจของกฎหมายใดๆ ซึ่งผู้ให้กู้ยอมรับ
- ผู้รับประกัน** : ฟิเอสแอล
- 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)

## รายละเอียดสินเชื่อ:

### วัตถุประสงค์

: เป็นเงินกู้มีหลักประกันสำหรับก่อนรับเรือและเมื่อรับเรือเพื่อใช้ในการส่งต่อเรือใหม่จำนวน 15 ลำ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### เรือขนส่งสินค้าเทกองขนาดแฮนด์ไฮส์:

เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทแฮนด์ไฮส์ จำนวน 9 ลำ โดยแต่ละลำมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน แต่ละลำถูกต่อโดยอยู่ต่อเรือ ABG จำกัด ประเทศอินเดีย ราคาต่อเรือแต่ละลำอยู่ที่ประมาณ 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

#### เรือขนส่งสินค้าเทกองขนาดซูปราแมกซ์:

เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทซูปราแมกซ์ จำนวน 6 ลำ โดยแต่ละลำมีขนาดระวางบรรทุก 54,000 เดทเวทตัน แต่ละลำถูกต่อโดยอยู่ต่อเรือ ABG จำกัด ประเทศอินเดีย ราคาต่อเรือแต่ละลำอยู่ที่ประมาณ 38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

### วงเงินสินเชื่อสูงสุด

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

สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาดแฮนด์ไฮส์ มีวงเงินสินเชื่อสูงสุดถึง 216 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยแบ่งเป็น 9 ส่วนย่อย ดังนี้

วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ :

จำนวนเงิน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 60 ของราคาส่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ :

เท่ากับจำนวนเงิน 24 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 80 ของราคาส่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาดซูปราแมกซ์ มีวงเงินสินเชื่อสูงสุดถึง 182.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยแบ่งเป็น 6 ส่วนย่อย ดังนี้

วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ :

จำนวนเงิน 22.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 60 ของราคาส่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ :

เท่ากับจำนวนเงิน 30.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 80 ของราคาส่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

## การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อและการชำระคืน:

### การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ

: **สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ:**

ให้เป็นไปตามขั้นตอนของการต่อเรือที่ระบุในสัญญาส่งต่อเรือ

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

**สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ:**

ก) การจดจำนองเรือให้เป็นอันดับแรก

ข) การจำนำหุ้นของผู้กู้ คือหุ้นบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องยกเว้นพีเอสแอล

ค) หลักประกันจากผู้ค้ำประกัน ถ้าพีเอสแอลไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม

ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ

จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินประกันภัยทั้งหลาย

ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือ และการจดจำนำบัญชีเงินได้ (บัญชีจะถูกเปิดเพื่อเรือแต่ละลำ) และบัญชีเงินชำระคืน

ทั้งนี้หลักประกันดังกล่าวทั้งหมดจะเป็นหลักประกันที่ผูกกันจนกว่าจะชำระคืนเงินกู้ทั้งหมด

**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 เหรียญสหรัฐต่อลำ

**ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ**

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

**มูลค่าเรือขั้นต่ำ:** คือราคาตลาดรวมของเรือที่รับมอบ จะต้องมิมีมูลค่าอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดคงเหลือรวมของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

#### ข้อตกลงอื่นๆ

: **เงินปันผล:** ไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับการจ่ายเงินปันผลของพีเอสแอล ส่วนผู้ถือหุ้นที่เป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ก็สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้ หากมิได้ปรากฏว่าเกิดเหตุการณ์อันเป็นการผิดสัญญา หรือมิได้เกิดเหตุการณ์ซึ่งนำไปสู่การผิดสัญญา และเหตุการณ์ดังกล่าวยังคงดำเนินอยู่

**การเป็นบริษัทจดทะเบียน:** พีเอสแอลจะยังคงเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตลอดระยะเวลาของสัญญาสินเชื่อนี้

ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นก่อนกำหนด และยกเลิกวงเงินสินเชื่อ ในส่วนการแปลงหนี้ใหม่ในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ และเรือที่รับมอบแล้ว (เรือหมายเลข 331) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1 ดังนี้

เลขที่เรือ	จำนวนเงินกู้ชำระคืนก่อนกำหนด (เหรียญสหรัฐ)	วงเงินสินเชื่อที่ยกเลิก (เหรียญสหรัฐ)	รวม (เหรียญสหรัฐ)
329	11,999,998	12,000,000	23,999,998
330	11,999,998	12,000,000	23,999,998
313	15,199,999	15,200,000	30,399,999
331	-0-	2,400,000	2,400,000
333	11,999,998	12,000,000	23,999,998
<b>รวม</b>	<b>51,199,993</b>	<b>53,600,000</b>	<b>104,799,993</b>

ดังนั้น วงเงินสินเชื่อ จำนวนเงินที่เบิกใช้ และจำนวนเงินกู้คงเหลือสำหรับเรือแต่ละลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 (หลังการชำระคืนก่อนกำหนด/การชำระเงินล่วงหน้า) มีดังต่อไปนี้

หมายเลขเรือ	วงเงินสินเชื่อ (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่เบิกใช้ (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินกู้คงเหลือ (เหรียญสหรัฐ)
331 (อนัญญา นารี)	21,600,000	21,600,000	19,792,500
334	24,000,000	17,999,998	17,999,998
335	24,000,000	11,999,998	11,999,998
336	24,000,000	-0-	-0-
337	24,000,000	-0-	-0-
338	24,000,000	-0-	-0-
315	30,400,000	7,599,999	7,599,999
316	30,400,000	7,599,999	7,599,999
347	30,400,000	7,599,999	7,599,999
348	30,400,000	7,599,999	7,599,999
349	30,400,000	7,599,999	7,599,999
<b>รวม</b>	<b>293,600,000</b>	<b>89,599,991</b>	<b>87,792,491</b>

## 5.4 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 22.80 ล้านเหรียญสหรัฐ จาก NIBC BANK LTD. ประเทศสิงคโปร์

เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2553 บริษัท ABC One Pte. Ltd. ซึ่งเป็นหนึ่งในสามบริษัทย่อยที่ได้จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte.Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน (“บริษัทร่วมทุน”) ที่บริษัทฯ ถือหุ้น ร้อยละ 50 ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้มีหลักประกันจำนวน 22.80 ล้านเหรียญสหรัฐจากธนาคาร NIBC BANK LTD. ประเทศสิงคโปร์ เพื่อใช้ในการสั่งต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวนร้อยละ 80 ของราคาสัญญาสั่งต่อเรือ ที่บริษัทย่อยได้สั่งต่อเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2553 ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวไว้

## สรุปสาระสำคัญของเงื่อนไขและข้อสัญญาหลักของเงินกู้มีหลักประกันจำนวน 22.80 ล้านบาทสหรัฐ

<b>ผู้กู้</b>	บริษัท ABC One Pte. Ltd. ซึ่งเป็นหนึ่งในสามบริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte. Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน (“บริษัทร่วมทุน”)
<b>ผู้ให้กู้</b>	ธนาคาร NIBC BANK LTD ประเทศสิงคโปร์
<b>ตัวแทนและตัวแทน</b>	ธนาคาร NIBC BANK LTD ประเทศสิงคโปร์
<b>หลักประกัน</b>	
<b>ผู้ให้บริการ Swap</b>	NIBC BANK N.V.
<b>จำนวนเงินกู้</b>	สินเชื่อมีหลักประกันสำหรับการเบิกถอนได้หลายครั้งรวมสูงสุดจำนวน 22.80 ล้านบาทสหรัฐ
<b>วัตถุประสงค์</b>	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนและหลังรับเรือขนส่งสินค้าใหม่ซึ่งมีจำนวนสูงสุดร้อยละ 80 ของราคาสัญญาสั่งซื้อเรือ
<b>ระยะเวลาเบิกเงินกู้</b>	สินเชื่อจะมีระยะเวลาเบิกถอนได้จนถึง 90 วัน หลังจากวันส่งมอบเรือตามที่ระบุในสัญญาต่อเรือ
<b>อัตราดอกเบี้ย</b>	LIBOR 3 เดือน + ส่วนเพิ่ม 2.40%
<b>ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน</b>	ร้อยละ 1.20 ต่อปี ของจำนวนเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอนของวงเงินสินเชื่อในช่วงระยะเวลาเบิกเงินกู้
<b>ข้อตกลงทางการเงิน</b>	บริษัท ABC One Pte. Ltd. (และผู้ถือหุ้น ซึ่งหมายถึงบริษัท Associated Bulk Carrier Pte. Ltd.) จะรักษาสัดส่วนทางการเงินดังต่อไปนี้ <ol style="list-style-type: none"> <li>รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่าย (EBITDA) จะต้องไม่น้อยกว่าอัตราส่วน 1.1 เท่าของยอดหนี้รวมที่ต้องชำระ (Total debt Service)</li> <li>ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม ต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้นและหนี้สินทั้งหมด จะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 20</li> </ol>
<b>ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ</b>	บริษัทฯ (PSL) หรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด เป็นผู้จัดการบริหารเรือตลอดระยะเวลาสัญญาเงินกู้

## การเบิกใช้ การชำระคืน และเงื่อนไขอื่นๆ :

	<b>สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ</b>	<b>สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ</b>
<b>การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ</b>	ให้เป็นไปตามขั้นของการต่อเรือที่ระบุในสัญญาสั่งซื้อเรือ โดยจำนวนสินเชื่อที่เบิกใช้ทั้งหมดจะเท่ากับร้อยละ 60 ของราคาสัญญาสั่งซื้อเรือ	ร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ ซึ่งเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาสัญญาสั่งซื้อเรือที่จะถูกเบิกถอนเมื่อรับเรือ และจะใช้วงเงินนี้ในการจ่ายคืนสินเชื่อสำหรับ ใช้ก่อนรับเรือที่จำนวนร้อยละ 60 ของราคาสัญญาสั่งซื้อเรือ
<b>วันครบกำหนด</b>	การส่งมอบเรือ	10 ปีนับจากวันที่ได้รับเรือ
<b>การชำระคืน</b>	ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียว (จากสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ)	ยอดเงินกู้ที่ได้เบิกใช้ทั้งหมด (สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ) จะถูกชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาส เท่าๆกันแต่ละงวด เท่ากับ 1/60 ของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ และ จำนวนคงเหลือทั้งหมดจะชำระคืนในงวดสุดท้ายเมื่อครบกำหนดระยะเวลาเงินกู้ ทั้งนี้



#### หลักประกัน

- ก) การค้ำประกันจาก Associated Bulk Carriers Pte. Ltd.(ผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อย)
- ข) เป็นการค้ำประกันแยกความรับผิด ซึ่งไม่ใช่การค้ำประกันร่วม โดยจากบริษัทฯ และผู้ร่วมทุนตามสัดส่วนการลงทุน ซึ่งเท่ากับร้อยละ 50 จากบริษัทฯ และอีกร้อยละ 50 จากผู้ร่วมทุน
- ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาส่งต่อเรือ
- ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินรายงวดซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสัญญาส่งต่อเรือ

การชำระเงินกู้คืนงวดแรกจะเริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือแล้ว 3 เดือน

- ก) การจดจำนองเรือให้เป็นลำดับแรก
- ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในรายได้ตามสัญญา Time Charter กับ Charterer
- ค) การค้ำประกันแยกความรับผิด ซึ่งไม่ใช่การค้ำประกันร่วม โดยจากบริษัทฯ และผู้ร่วมทุนตามสัดส่วนการลงทุนในบริษัทย่อย (แต่ละฝ่ายถือร้อยละ 50) รวมสูงสุดเป็นเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้นจำนวนเงินค้ำประกันสูงสุดส่วนที่เป็นของบริษัทฯ จึงเท่ากับ 4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- ง) การจดจำนำหุ้นของบริษัท ABC One Pte. Ltd. (บริษัทย่อย) โดยบริษัทร่วมทุน
- จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินที่ได้รับจากการประกันภัย
- ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือ และการจดจำนำบัญชีเงินได้รวมทั้งบัญชีชำระคืนของเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ผู้กู้ได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อดังกล่าวจำนวน 11.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรืออเมริกา

### 5.5 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 84.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จาก ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ and DnB NOR Bank ASA สาขาประเทศสิงคโปร์

เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 บริษัทย่อยซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (SPCs) 4 บริษัท ได้แก่ บริษัท ฟรีเชียน คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู6 ฟิทีอี ลิมิเตด) บริษัท ฟรีเชียน สปาร์คส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู7 ฟิทีอี ลิมิเตด) บริษัท ฟรีเชียน วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู8 ฟิทีอี ลิมิเตด) และ บริษัท ฟรีเชียน บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู9 ฟิทีอี ลิมิเตด) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 84.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรืออเมริกา กับธนาคาร ING Bank N.V., สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ING”) และธนาคาร DnB NOR Bank ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ (“DnB NOR”) สำหรับใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือส่งต่อใหม่ ประเภทซูปราแมกซ์ ขนาดระวางบรรทุก 57,000 เดทเวตตันจำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัท SPCs ได้ส่งต่อเรือในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

#### สรุปข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้

##### ผู้กู้ / เจ้าของเรือ

- : บริษัท ฟรีเชียน คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู6 ฟิทีอี ลิมิเตด)
- บริษัท ฟรีเชียน สปาร์คส์ ฟิทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู7 ฟิทีอี ลิมิเตด)
- บริษัท ฟรีเชียน วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู8 ฟิทีอี ลิมิเตด)
- บริษัท ฟรีเชียน บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู9 ฟิทีอี ลิมิเตด)

##### ผู้ให้กู้

- : ธนาคาร ING Bank N.V., สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ING”) และ
- ธนาคาร DnB NOR Bank ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ (“DnB NOR”)

##### ผู้ให้บริการ Swap

- : ING และ DnB NOR

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ตัวแทนผู้ให้กู้	: ING
ตัวแทนหลักประกัน	: DnB NOR
ผู้รับประกัน	: บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ประเทศไทย (“พีเอสแอล”)
วัตถุประสงค์	: สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือส่งต่อใหม่จำนวน 4 ลำ ขนาดระวางบรรทุกแต่ละลำ 57,000 เดดเวทตัน คือจำนวนรวม 106,200,004 เหรียญสหรัฐ (คิดเป็น 26,550,001 เหรียญสหรัฐต่อลำ) ต้นทุนรวมดังกล่าว ประกอบด้วย: 1) ราคาซื้อรวมของหุ้นที่ได้มาซึ่งบริษัทผู้กู้ทั้ง 4 บริษัท เป็นเงิน 6,800,004 เหรียญสหรัฐ และ 2) ราคารวมของสัญญาส่งต่อเรือทั้งหมด เป็นเงิน 98,000,000 เหรียญสหรัฐ และ 3) ค่าใช้จ่ายเพื่อการปฏิบัติตามข้อกำหนดของ PSPC เป็นเงิน 1,400,000 เหรียญสหรัฐ
วงเงินสินเชื่อ	: สูงสุดจำนวน 84,960,000 เหรียญสหรัฐ แบ่งออกเป็นส่วนๆ สำหรับเรือ 4 ลำ ดังนี้ <b>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือแต่ละลำ</b> จำนวนสูงสุด 16,060,000 เหรียญสหรัฐ <b>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำ</b> จำนวนสูงสุด 21,240,000 เหรียญสหรัฐ หรือร้อยละ 80 ของราคาตลาด แล้วแต่ว่าราคาใดจะต่ำกว่า วงเงินสินเชื่อจะถูกแบ่งสำหรับผู้ให้กู้ ดังนี้ ING: จำนวน 53,960,000 เหรียญสหรัฐ DnB NOR: จำนวน 31,000,000 เหรียญสหรัฐ
อัตราดอกเบี้ย	: USD LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษา	
วงเงิน	: ร้อยละ 50 ของส่วนเพิ่มต่อปีของวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอนโดยชำระเป็นรายไตรมาส
วันครบกำหนด	: 8 ปี หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้และการเบิกถอนสินเชื่อ:	<b>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ:</b> นอกเหนือจากส่วนที่ใช้เพื่อการซื้อหุ้น การเบิกถอนเงินแต่ละครั้งให้เป็นไปตามสัญญาส่งต่อเรือ <b>วงเงินสินเชื่อให้สำหรับเมื่อรับเรือ:</b> ร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ ซึ่งจะเบิกเงินกู้เมื่อรับเรือแต่ละลำ
การชำระคืน:	<b>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ:</b> วงเงินสำหรับใช้ก่อนรับเรือจะถูกชำระคืนงวดเดียว ณ วันที่ได้รับมอบเรือแต่ละลำ โดยตัดจากการเบิกเงินกู้ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ <b>วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ:</b> สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่าๆ กัน จำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 354,000 เหรียญสหรัฐ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,912,000 เหรียญสหรัฐพร้อมกับการชำระเงินงวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินงวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ เมื่อวันครบกำหนด เงินกู้ค้างชำระจะต้องถูกชำระคืนทั้งหมดโดยเงินกู้แต่ละส่วนลดลงเป็นศูนย์

**หลักประกัน:****วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ:**

- >> จำนำหุ้นของผู้กู้;
- >> โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการค้ำเงินงวดที่ออกโดยธนาคารพาณิชย์ในประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีน หรือธนาคาร/สถาบันการเงินอื่นที่ผู้ให้กู้ยอมรับ;
- >> โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาส่งต่อเรือ; และ
- >> การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน

**วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ:**

- >> การจำนำหุ้นของผู้กู้;
- >> การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก;
- >> การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินได้ และสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา;
- >> การจำนำเป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้ที่มีกับตัวแทนหลักประกัน;
- >> การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ;
- >> การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน; และ
- >> หลักประกันทั้งหมดข้างต้นถือเป็นหลักประกันร่วมของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

**ข้อตกลงทางการเงิน**

: ผู้ค้ำประกันจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ:

- ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1;
- ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 5 ต่อ 1; และ
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งกลุ่มบริษัทฟรีเซียสเป็นเจ้าของ

**ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ**

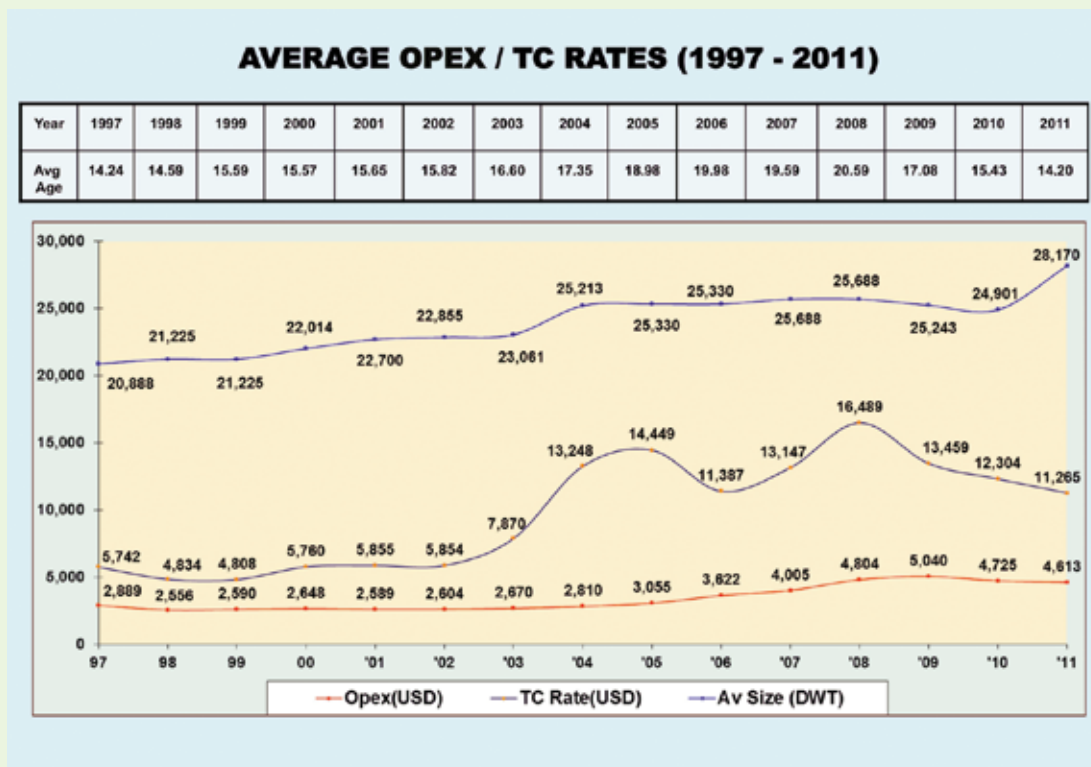
: เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดคงเหลือรวมของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

**ข้อตกลงอื่นๆ**

- >> ผู้ค้ำประกันจะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์
- >> จะถือว่าเป็นเหตุแห่งการผิดสัญญา ถ้านายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม และ นายมูนิร มอยนูดดิน ฮาซิม และนายคุซรู คาลิ วาเดีย พ้นจากการเป็นผู้บริหารของผู้ค้ำประกัน ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการเสียชีวิต หรือทุพพลภาพ เว้นเสียแต่ว่าจะมีบุคคลอื่นที่ผู้ให้กู้ยอมรับทำหน้าที่แทนภายใน 90 วัน
- >> ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยฟิเอสแอล และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีผิดสัญญา หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น โดยที่เงินกู้คงเหลือถึงกำหนดชำระทันที

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ ยังไม่ได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อ

## 6. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ



ในระหว่างปี 2554 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 11,265 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,613 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ตลาดค่าระวางเรือมีการปรับตัวลดลงในช่วงต้นปี 2554 และได้ปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจนถึงวันที่ 14 ตุลาคม 2554 หลังจากนั้นตลาดค่าระวางเรือได้ลดลงอย่างต่อเนื่องจนมาถึงเมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 ค่าระวางเรือได้มาแตะที่จุดต่ำสุดในรอบ 3 ทศวรรษ อยู่ที่ 647 จุด ดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยสำหรับปี 2554 เท่ากับ 1,549 จุด เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยในระหว่างปี 2553 เท่ากับ 2,758 จุด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยที่ 11,265 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งลดลงร้อยละ 8 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 เนื่องจากสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่ทำไว้สำหรับบางลำได้สิ้นสุดลงในระหว่างปี 2554 จึงได้ทำสัญญาเช่าเรือใหม่ในอัตรา ณ ปัจจุบันซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำกว่าสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่เคยลงนามไว้ก่อนปี 2554

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ ลดลงจาก 4,725 เหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 875 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ในปี 2553 เป็น 4,613 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2554 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 690 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (จัดทำโดย Moore Stephens & Co.)

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม 2553 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2553 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2554 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	1,925	1,760	1,766
ค่าเสบียงคลัง	163	162	172
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	299	223	207
<b>รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ</b>	<b>2,387</b>	<b>2,145</b>	<b>2,145</b>
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	345	257	287
ค่าวัสดุภัณฑ์อื่น ๆ	342	196	243
<b>รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าวัสดุภัณฑ์</b>	<b>687</b>	<b>453</b>	<b>530</b>
ค่าอะไหล่	398	219	204
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	409	82	121
<b>รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา</b>	<b>807</b>	<b>301</b>	<b>325</b>
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม	276	233	197
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่น ๆ	279	164	235
<b>รวมค่าเบี้ยประกันภัย</b>	<b>555</b>	<b>397</b>	<b>432</b>
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	27	0	0
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	615	536	424
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	200	18	67
<b>รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน</b>	<b>842</b>	<b>554</b>	<b>491</b>
<b>รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ</b>	<b>5,278</b>	<b>3,850</b>	<b>3,923</b>

เหตุผลหลักที่ทำให้ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ย ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนมีดังนี้

- » ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการสำหรับปี 2554 ที่เป็นต้นทุน “คงที่” นั้น ไม่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการควบคุมต้นทุน และเมื่อเฉลี่ยต่อลำเรือแล้วมีจำนวนลดลงในปี 2554 เนื่องจากจำนวนกองเรือของบริษัทฯ ที่มีเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการที่เป็นต้นทุน “ผันแปร” นั้น ขึ้นอยู่กับค่าตอบแทนที่จ่ายให้กับพนักงานทางด้านเทคนิค ซึ่งในปีนี้ค่าใช้จ่ายดังกล่าวมีจำนวนลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 เนื่องจากการลดลงในกำไรของบริษัทฯ
- » ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือมีจำนวนลดลง เนื่องจากอายุของกองเรือโดยเฉลี่ยลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553

## 7. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

เนื่องจากบริษัทฯ ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 ก่อนถึงกำหนดบังคับใช้ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อที่ 3 ในงบการเงิน ถือเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี ซึ่งกำหนดให้ต้องปรับย้อนหลังงบการเงินงวดก่อนที่นำมาแสดงเปรียบเทียบเสมือนว่า บริษัทฯ ได้จัดทำงบการเงินด้วยสกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน (สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา) มาโดยตลอด ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้ปรับย้อนหลังงบการเงินสำหรับปี 2553 เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับงบการเงินปี 2554 ซึ่งได้แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ 42 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขที่แสดงนั้นได้นำมาจากงบการเงินแสดงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา(สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 42 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท พรีเมียม ซีพี จำกัด (มหาชน)

สำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่	31 ธันวาคม 2553 ล้านเหรียญสหรัฐ	31 ธันวาคม 2554 ล้านเหรียญสหรัฐ
<b>งบกำไรขาดทุน</b>		
รายได้รวม	106.93	112.19
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	91.40	85.58
<b>กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายการตัดบัญชี (EBITDA)*</b>	<b>47.22</b>	<b>41.42</b>
ค่าเสื่อมราคา*	13.89	14.90
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	33.33	26.52
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	9.41	14.35
กำไรจากการดำเนินงาน	23.92	12.17
กำไรอื่นที่มีกำไรจากการดำเนินงาน	14.14	11.59
<b>กำไรสุทธิก่อนภาษี</b>	<b>38.06</b>	<b>23.76</b>
ภาษีเงินได้	2.54	0.12
<b>กำไรสุทธิ</b>	<b>35.52</b>	<b>23.64</b>
<b>งบแสดงฐานะการเงิน</b>		
เงินลงทุนในบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	4.12	3.52
เรือเดินทะเล (ราคาทุน)	342.16	445.03
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	18.16	14.68
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	140.07	138.04
สินทรัพย์หมุนเวียน	144.22	190.01
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างต่อเรือใหม่	283.51	207.37
<b>สินทรัพย์รวม</b>	<b>662.06</b>	<b>722.39</b>
เงินกู้มีหลักประกัน	158.08	199.04
หนี้สินหมุนเวียน	14.60	33.05
หนี้สินไม่หมุนเวียน	4.76	5.73
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>177.44</b>	<b>237.82</b>
ทุนเรือนหุ้น	35.31	35.31
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ</b>	<b>484.62</b>	<b>484.57</b>
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (ดอลลาร์สหรัฐ)	0.47	0.47
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ทั้งหมด	5%	3%
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น	7%	5%
อัตราส่วน (เท่า)		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	9.88	5.75
เงินกู้/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.34	0.46
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.37	0.49
เงินกู้/ EBITDA	3.45	5.35
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้	4.55	1.88
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	5.02	2.89
ผลตอบแทนจากเงินปันผล**	5%	3%

\* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรืออยู่แล้วเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัท ที่กำหนดให้มีการเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ

\*\* ผลตอบแทนจากเงินปันผล คิดเป็นร้อยละของราคาปิดของหุ้นสามัญของบริษัทฯ ณ วันสิ้นปี



## 7.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมเพิ่มขึ้นจาก 106.93 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมรายการกำไรจากการขายเรือจำนวน 13.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ในปี 2553 เป็น 112.19 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมรายการกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ (Novated) ของสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 10.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ในปี 2554 รายได้จากการเดินเรือสุทธิลดลงจาก 91.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2553 เป็น 85.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2554 ซึ่งสาเหตุหลักเกิดจากการลดลงของรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ในปี 2554 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 การที่รายได้เฉลี่ยต่อวันลดลงนั้น มีสาเหตุมาจากเรือบางลำมีสัญญาเช่าเรือสิ้นสุดในระหว่างปี และได้ทำสัญญาใหม่ในอัตราที่ต่ำกว่าสัญญาเช่าเรือที่เคยทำมาในอดีต รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนเรือเฉลี่ย 22 ลำ ในระหว่างปี 2554 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือเฉลี่ย 21 ลำในปี 2553 ทำให้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานหรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ได้ลดลงจาก 47.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2553 เป็น 41.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2554 สำหรับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ลดลงจาก 12,304 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553 เป็น 11,265 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2554 ในขณะที่ต้นทุนการเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันต่อลำลดลงจาก 4,725 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2553 เป็น 4,613 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2554 เนื่องจากรายได้จากการเดินเรือสุทธิลดลงดังที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ทำให้กำไรขั้นต้นในปี 2554 ปรับตัวลดลงจากปี 2553

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำลดลง และยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 6 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 13.89 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2553 เป็น 14.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2554 เนื่องจากจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้น ในระหว่างปี 2554 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 นั่นคือ เรือ 4 ลำ (เรือสั่งซื้อใหม่หมายเลข 331 และเรืออื่นอีกจำนวน 3 ลำ) ซึ่งบริษัทฯ ได้มาในปี 2554

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจาก 9.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2553 เป็น 14.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2554 เนื่องจากดอกเบี้ยที่เกิดจากการเบิกถอนวงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือใหม่จำนวน 4 ลำในปี 2554 ค่าใช้จ่ายในการขายวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันในปี 2554 ค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้มีหลักประกันของบริษัทฯ ในระหว่างปี 2554 และค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่าย (จากการจ่ายเงินกู้ล่วงหน้าและยกเลิกวงเงินกู้) ทั้งนี้ดอกเบี้ยที่เกิดจากการเบิกถอนวงเงินกู้สำหรับสั่งซื้อเรือใหม่ บันทึกเป็นต้นทุนของสินทรัพย์

เนื่องจากการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา อัตราแลกเปลี่ยน ณ สิ้นปี 2554 สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เป็นผลให้การแปลงสินทรัพย์หมุนเวียนสุทธิจากเงินบาทเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่อัตราแลกเปลี่ยนที่สูงกว่า ทำให้เกิดรายการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 0.17 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2554

รายได้จากการเดินเรือสุทธิที่ลดลง ทำให้กำไรจากการดำเนินงานลดลงเท่ากับ 12.17 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับ 23.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2553

ภาษีเงินได้นิติบุคคลลดลงจาก 2.54 ล้านดอลลาร์ ในปี 2553 ซึ่งมาจากรายการกำไรจากการขายเรือ เป็น 0.12 ล้านดอลลาร์ในปี 2554 ซึ่งไม่มีภาษีที่เกิดจากรายการดังกล่าว

ทำให้กำไรสุทธิของบริษัทฯ ลดลงจาก 35.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2553 เป็น 23.64 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2554

## 7.2 สินทรัพย์หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

### เงินลงทุน

ตารางข้างล่างนี้เป็นการสรุปสถานภาพการลงทุนทั้งหมดในโครงการร่วมทุนในต่างประเทศ ในงบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 (ตัวเลขเป็นเหรียญสหรัฐอเมริกา)

โครงการร่วมทุน	เงินลงทุน			** เงินลงทุน จ่ายล่วงหน้า	รวม	*** ค่าเผื่อสำหรับ			“ยอดคงเหลือ (สุทธิ) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554”		
	ราคาทุน	* ส่วน ปรับปรุง	รวมวิธี ส่วนได้เสีย			เงินลงทุน	** เงินลงทุน จ่ายล่วงหน้า	รวม	เงินลงทุน	** เงินลงทุน จ่ายล่วงหน้า	รวม
เงินลงทุนระยะสั้น											
SLPG	872,727	(323,596)	549,131	567,829	1,116,960	549,131	567,829	1,116,960	-	-	-
เงินลงทุนระยะยาว											
SLPG - Hadia	2,037,650	1,486,394	3,524,044	-	3,524,044	-	-	-	3,524,044	-	3,524,044
<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>2,910,377</b>	<b>1,162,798</b>	<b>4,073,175</b>	<b>567,829</b>	<b>4,641,004</b>	<b>549,131</b>	<b>567,829</b>	<b>1,116,960</b>	<b>3,524,044</b>	<b>-</b>	<b>3,524,044</b>

\* ส่วนปรับปรุงตามวิธีส่วนได้เสีย หมายถึงการปรับปรุง (+ / -) ตามวิธีส่วนได้เสีย

\*\* เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า หมายถึง เงินลงทุนที่จ่ายไปในฐานะผู้ถือหุ้น และแสดงไว้ภายใต้ “สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ”

\*\*\* ค่าเผื่อสำหรับ “เงินลงทุนในหุ้นสามัญ” แสดงรายการในรูปของค่าเผื่อผลขาดทุนในเงินลงทุน (Allowance for possible loss on other investments) ส่วนค่าเผื่อในเรื่องอื่นๆ แสดงรายการในรูปของหนี้สูญและค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ (Bad debts and allowance for doubtful accounts) ซึ่งบริษัทฯ บันทึกไว้ในปี 2545

ในระหว่างปี 2549 บริษัทฯ ได้ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท บทด จำกัด ซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทยจำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าตราไว้หุ้นละ 10 บาท บริษัทฯ ชำระค่าหุ้นแล้วหุ้นละ 5 บาท เป็นจำนวนเงิน 0.26 ล้านดอลลาร์อเมริกา ในปี 2554 บริษัทฯ ไม่มีการลงทุนเพิ่มเติมในบริษัท บทด จำกัด ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ ได้รับเงินปันผลจำนวน 0.02 ล้านดอลลาร์อเมริกา

### สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เพิ่มขึ้นจำนวน 45.79 ล้านดอลลาร์อเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 เนื่องจาก การเพิ่มขึ้นของเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลรับคืน จำนวน 41.88 ล้านดอลลาร์อเมริกา สำหรับเรือหมายเลข 333 และ 315 จากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือใหม่ในเดือนธันวาคม 2554 และเดือนมกราคม 2555 ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของรายการลูกหนี้การค้าและน้ำมันเชื้อเพลิง ลูกหนี้สุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดเพิ่มขึ้นจำนวน 2.82 ล้านดอลลาร์อเมริกา เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของการให้บริการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) ในระหว่างปีเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล บริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วัน ในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) จึงไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้นยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินที่จะได้รับจากตัวแทน ผู้เช่าเรือ และรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 0.19 ล้านดอลลาร์อเมริกา เป็นจำนวน 2.18 ล้านดอลลาร์อเมริกา เนื่องจากการเก็บน้ำมันสำหรับการให้บริการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) มีจำนวนมากขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

### สินทรัพย์ถาวร

มูลค่าของสินทรัพย์ถาวรของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากการรับมอบเรือหมายเลข 331 (อนัญญา นารี) จากผู้ต่อเรือ ABG และการซื้อเรือมือสองจำนวน 4 ลำ (รับมอบเรือแล้วในปี 2554 จำนวน 3 ลำและจะรับมอบอีก 1 ลำในเดือนมกราคม 2555) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 25 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกำลังกองเรือในรายงานประจำปีนี้

รายละเอียดของการซื้อเรือในปี 2554 ได้แสดงไว้ในหัวข้อที่ 3.4

### เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่

บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ สำหรับสั่งต่อเรือใหม่ขนาดแฮนด์ไฮส์จำนวน 12 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน และบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 6 ลำ สำหรับสั่งต่อเรือใหม่ขนาดซูปราแมกซ์ จำนวน 6 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 54,000 เดทเวทตัน กับอยู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย ในระหว่างปี 2550 ถึงปี 2551 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ ได้จำหน่ายสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 3 ลำ สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ 2 ลำ และเรือขนาดซูปราแมกซ์ 1 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1 บริษัทบันทึกเงินงวดที่จ่ายไป ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และดอกเบี้ยจ่ายเป็นต้นทุนของสินทรัพย์จำนวน 183.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้นในหัวข้อที่ 3.1 นอกจากนี้บริษัทฯ ได้บันทึกการจ่ายเงินงวด ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือและดอกเบี้ยจ่ายเป็นต้นทุนของสินทรัพย์จำนวน 14.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ร้อยละ 50 ของหุ้นสามัญในบริษัทร่วมทุน) สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 3 สัญญา เพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้นในหัวข้อที่ 3.2

บริษัทฯ ได้บันทึกรายการชำระค่าซื้อหุ้น จากการซื้อหุ้นสามัญของ 4 บริษัทที่จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เฉพาะ ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้นในหัวข้อที่ 3.3 และการจ่ายเงินงวด จำนวนเงิน 51.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เป็นต้นทุนของสินทรัพย์สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ จำนวน 4 สัญญา สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ จำนวน 4 ลำ (ขนาด 57,000 เดทเวทตัน) ซึ่งสร้างในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

บริษัทฯ จัดประเภทรายการเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ จำนวนเงิน 41.88 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับเรือหมายเลข 333 และ 315 มาเป็นรายการในสินทรัพย์หมุนเวียนจากการทำสัญญาแปลงหนี้ใหม่ (Novated) ของสัญญาสั่งต่อเรือทั้ง 2 ลำซึ่งได้ลงนามในเดือนธันวาคม 2554 และเดือนมกราคม 2555 ตามลำดับ ทำให้รายการเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ - ส่วนที่จะได้รับคืนภายใน 1 ปีมีจำนวนเท่ากับ 207.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็นจำนวนเงิน 249.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งแสดงอยู่ในรายการสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

### หนี้สินรวม

ณ วันสิ้นปี 2554 บริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 199.04 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยมียอดเงินกู้ที่มีหลักประกันคงเหลือ 221.71 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งรวมสัญญาสินเชื่อสำหรับสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 87.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น ที่จ่ายให้กับอยู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดียในการจ่ายเงินค่าต่อเรืองวดที่สอง งวดที่สามและงวดที่สี่ สำหรับเรือ 8 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในข้อ 5.3 บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จำนวน 1,502.35 ล้านบาท สำหรับซื้อเรือมือสองจำนวน 2 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.2 โดยบริษัทฯ ได้ทำรายการ swap จากเงินบาทจำนวน 1,502.35 ล้านบาท เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเท่ากับ 45.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามวงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ซึ่งได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.2 ณ วันสิ้นปี 2554 เงินกู้ดังกล่าว คงเหลือ 42.28 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ เบิกถอนเงินจากวงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือมือสอง จำนวน 92 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับซื้อเรือจำนวน 4 ลำ ซึ่งรับมอบแล้วในปี 2554 จำนวน 3 ลำ และจะรับมอบอีก 1 ลำในเดือนมกราคม 2555 ณ วันสิ้นปี 2554 เงินกู้ดังกล่าว คงเหลือ 89.91 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และบริษัทฯ ยังได้เบิกเงินกู้เป็น จำนวน 11.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ลงทุนร้อยละ 50 ในบริษัทร่วมทุนเป็นจำนวนเงิน 5.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) จากธนาคาร NIBC จากวงเงินสินเชื่อเพื่อเรือสั่งต่อใหม่ สำหรับจ่ายอยู่ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย สำหรับค่าต่อเรืองวดที่สองและสามของเรือใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.2 ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่าย จำนวน 3.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา แสดงหักจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอนจากวงเงินทั้งหมด

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจาก 177.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2553 เป็น 237.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2554

### ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 23.64 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในระหว่างปี เงินปันผลจ่ายระหว่างปี 2554 จำนวน 21.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (0.62 บาทต่อหุ้น รวมเงินปันผลจ่ายครั้งสุดท้ายของปี 2553) และการลดลงสุทธิในผลสะสม

จากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน การจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม และองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และการแปลงค่างบการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยจำนวน 2.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ทำให้มีส่วนของผู้ถือหุ้น มีจำนวน 484.57 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งลดลงเล็กน้อยจำนวน 0.05 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ผลจากการลดลงเพียงเล็กน้อยในส่วนของผู้ถือหุ้นที่ได้อธิบายไว้แล้วข้างต้น ทำให้มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2554 และ 2553 ใกล้เคียงกันที่ 0.47 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อหุ้น

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

กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) ยังคงอยู่ในระดับที่เหมาะสมในระหว่างปี 2554 และบริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกัน ณ สิ้นปี 2554 จำนวน 221.71 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมสินเชื่อที่ใช้ก่อนรับเรือที่จ่ายไปสำหรับเงินค่าต่อเรือใหม่จ่ายล่วงหน้า) อัตราส่วนการก่อหนี้ Leverage Ratio ยังคงแข็งแกร่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ระดับหนี้สินของบริษัทฯ (รวมสินเชื่อที่ใช้ก่อนรับเรือ สำหรับเงินค่าต่อเรือใหม่จ่ายล่วงหน้า) อยู่ที่ 5.35 เท่าของกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) และอัตราส่วนดังกล่าวจะเท่ากับ 3.10 เท่า หากไม่รวมสินเชื่อที่ใช้ก่อนรับเรือสำหรับเงินค่าต่อเรือใหม่จ่ายล่วงหน้าและเรือมือสองจำนวนหนึ่งลำ ภาพรวมหนี้สินของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ) เพิ่มขึ้นเป็น 0.49 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จาก 0.37 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ที่มีหลักประกันตามที่ได้อธิบายไว้ในตอนต้น

ความสามารถในการชำระหนี้ (debt service cover) ของบริษัทฯ สำหรับปี 2554 อยู่ที่ 1.88 เท่า อัตราส่วนของกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) ต่อดอกเบี้ยจ่าย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 อยู่ที่ 2.89 เท่า อัตราส่วนดังกล่าวจะเท่ากับ 11.26 เท่า ถ้าบริษัทฯ คำนวณเพียงดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ต่างๆ และไม่รวมค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งหมด เช่น ค่าใช้จ่ายในการจัดเตรียมเงินกู้ และค่าธรรมเนียมสำหรับขอยยวงเงินสินเชื่อต่างๆ อัตราส่วนทั้งสองนี้แสดงให้เห็นถึงความสามารถอันแข็งแกร่งของบริษัทฯ ต่อการชำระหนี้สินที่มีอยู่ หรือความสามารถในการจัดหาเงินกู้เพื่อนำมาปรับเปลี่ยแปลงกำลังกองเรือของบริษัทฯ

## 8. การวิเคราะห์งบการเงินรวมเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

เนื่องจากบริษัทฯ ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 ก่อนถึงกำหนดบังคับใช้ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อที่ 3 ในงบการเงิน ถือเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี ซึ่งกำหนดให้ต้องปรับย้อนหลังงบการเงินงวดก่อนที่นำมาแสดงเปรียบเทียบเสมือนว่า บริษัทฯ ได้จัดทำงบการเงินด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (สกุลเงินหรือดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) มาโดยตลอด ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้ปรับย้อนหลังงบการเงินสำหรับปี 2553 เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับงบการเงินปี 2554 และได้จัดทำงบการเงินปี 2553 สำหรับสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน (สกุลเงินบาท) โดยแปลงมูลค่าสินทรัพย์ หนี้สิน และงบกำไรขาดทุนในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน โดยปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21

### 8.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับปี 2554 ลดลงประมาณร้อยละ 10 เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการเดินเรือสุทธิสำหรับปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักจาก การลดลงของรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) ในปี 2554 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 สำหรับรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำที่ลดลงนั้นมาจากความเป็นจริงที่ว่า สัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่เคยทำไว้สำหรับเรือบางลำได้สิ้นสุดลงในระหว่างปี 2554 จึงได้ทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตรา ณ ปัจจุบันซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำกว่าสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่เคยลงนามไว้ จำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานในปี 2554 มีจำนวน 22 ลำเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือ 21 ลำในปี 2553

ในระหว่างปี 2554 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักจากจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานมีมากกว่าปีก่อนตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ลดลง จาก 4,725 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2553 เป็น 4,613 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2554 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ)

ในระหว่างปี 2554 ต้นทุนในการเดินเรือรวมเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 53 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน รายจ่ายท่าเรือ และค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น เนื่องจากการให้บริการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (voyage charter) เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ต้นทุนในการเดินเรือรวมเพิ่มขึ้นมีสาเหตุหลักมาจาก การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและน้ำมันเชื้อเพลิงในระหว่างปี 2554 จากการให้บริการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (voyage charter)

กำไรขั้นต้นในปี 2554 ลดลงประมาณร้อยละ 15 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน และอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปีได้ลดลง ด้วยจากร้อยละ 70 มาเป็นร้อยละ 57 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนในการดำเนินงาน นอกจากนี้ การลดลงของรายได้จากการเดินเรือสุทธิ ทำให้รายได้รวม (ไม่รวมรายการกำไรจากการขายเรือ) ระหว่างปี 2554 ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน

ค่าใช้จ่ายในการบริหารสำหรับปี 2554 ลดลงจำนวน 19.29 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 จากการลดลงของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคคลในส่วนการลดลงของโบนัสค้างจ่ายที่ตั้งจากกำไรสุทธิที่ลดลง

ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับปี 2554 เพิ่มขึ้นจำนวน 141.47 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 เนื่องจาก ดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดจากการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อสำหรับการซื้อเรือจำนวน 4 ลำในระหว่างเดือนธันวาคม 2554 นอกจาก ดอกเบี้ยจ่ายจากการซื้อเรือ 4 ลำแล้ว ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับปี 2554 ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการขยายวงเงินสินเชื่อ มีหลักประกันในปี 2554 ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงินกู้มีประกันของบริษัทฯ ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี 2554 ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่ายจากการยกเลิกวงเงินกู้ ซึ่งได้อธิบายไว้ข้างต้นในหัวข้อที่ 5.1 และ 5.2 ส่วนดอกเบี้ยที่เกิดจากการ เบิกถอนวงเงินกู้สำหรับสั่งต่อเรือใหม่ได้บันทึกเป็นต้นทุนของสินทรัพย์

ค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) ในปี 2554 เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน มีสาเหตุมาจากการเพิ่มขึ้นของ ต้นทุนในการเดินเรือรวมที่เพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ค่าเสื่อมราคาลดลงจาก 678.21 ล้านบาทในปี 2553 เป็น 646.56 ล้านบาทในปี 2554 มีสาเหตุมาจากการลดลงของค่าเสื่อมราคาจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งลดลง เนื่องจาก อายุเฉลี่ยของกองเรือบริษัทฯ ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553

บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 5.45 ล้านบาทสำหรับปี 2554 ซึ่งในปี 2553 บริษัทฯ บันทึก ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 6.52 ล้านบาท รายการภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 82.61 ล้านบาทในปี 2553 จากกำไร จากการขายเรือ ซึ่งในปี 2554 มีรายการภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 3.64 ล้านบาท จากรายได้ดอกเบี้ยรับ

บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 718.52 ล้านบาทสำหรับปี 2554 เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 1,133.73 ล้านบาทในปี 2553

## 8.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จนั้นมีการเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2554 เท่ากับ 725.54 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 ซึ่งแสดงรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น จำนวน 1,551.14 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการแข็งค่าของสกุลเงินดอลลาร์ สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินบาท ทำให้ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจากสัญญาสั่งต่อเรือ ใหม่ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 มีมูลค่าเพิ่มขึ้นเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน ปี 2554 ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น บริษัทฯ มีกำไรเบ็ดเสร็จรวม 1,446.35 ล้านบาท ซึ่งในปี 2553 มีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จ รวม 407.52 บาท

## 8.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เพิ่มขึ้นจำนวน 1,673.25 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลรับคืน จำนวน 1,327.30 ล้านบาท สำหรับเรือหมายเลข 333 และ 315 จากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ในเดือนธันวาคม 2554 และเดือนมกราคม 2555 ตามลำดับ ซึ่งรายการนี้ ได้จัดประเภทเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน ลูกหนี้การค้า และน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเกิดจากการให้บริการเช่าเรือเป็นรายเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ในระหว่างปี 2554 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553

ลูกหนี้สุทธิจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 91.09 ล้านบาท และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจำนวน 63.22 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน บริษัทฯ มีสภาพคล่องที่ดีอย่างต่อเนื่องเนื่องจากมีเงินสดที่มากเพียงพอ

มูลค่าของสินทรัพย์ถาวรของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ รับมอบเรือหมายเลข 331 (อนัญญา นารี) ตามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ และบริษัทฯ ซื้อเรือ 4 ลำ (รับมอบแล้ว 3 ลำในปี 2554 และอีก 1 ลำจะรับมอบเรือในเดือนมกราคม 2555) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.4 ณ วันสิ้นปี 2554 บริษัทฯ จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่จำนวน 7,899.19 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากการซื้อเรือจำนวน 4 ลำ (รับมอบในปี 2554 จำนวน 3 ลำ และอีก 1 ลำ รับมอบในเดือนมกราคม 2555) และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ จำนวน 1,693.05 ล้านบาท ซึ่งเป็นเงินที่เบิกถอนจากสัญญาสินเชื่อมีหลักประกันจากธนาคารจำนวน 970.29 ล้านบาท ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่า บริษัทฯ ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง “ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ” ซึ่งต้องแปลงมูลค่าของสินทรัพย์และหนี้สินทั้งหมด จากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริก) เป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนอการเงิน (เงินบาท) โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นปี และเนื่องจากการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทต่อสกุลเงินสหรัฐอเมริกา ณ วันสิ้นปี 2554 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 ทำให้สินทรัพย์และหนี้สินของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น

หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 607.13 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากเงินกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี มีจำนวนเพิ่มขึ้น ณ สิ้นปี 2554 บริษัทฯ มีเงินกู้ระยะยาวรวมจำนวน 7,026.37 ล้านบาท และเงินกู้ระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ) จำนวน 6,307.83 ล้านบาท โดยหลักเป็นสัญญาสินเชื่อสำหรับสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2,782.25 ล้านบาท ที่จ่ายให้กับผู้ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย ในการจ่ายเงินงวดค่าต่อเรือ สำหรับเรือจำนวน 7 ลำ ดังที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1 ทั้งนี้รวมถึงเรือหมายเลข 331 (อนัญญา นารี) ซึ่งรับมอบเรือแล้วในปี 2554 บริษัทฯ ได้เบิกเงินกู้จำนวน 1,502.35 สำหรับการซื้อเรือมือสอง 2 ลำ ดังที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.2 โดย ณ วันสิ้นปีเงินกู้งดกล่าวคงเหลือ 1,339.90 ล้านบาท ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ เบิกถอนวงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือมือสอง จำนวน 2,915.59 ล้านบาท สำหรับซื้อเรือจำนวน 4 ลำ ซึ่งรับมอบแล้วในปี 2554 จำนวน 3 ลำ และอีก 1 ลำจะรับมอบในเดือนมกราคม ปี 2555 ณ วันสิ้นปี เงินกู้งดกล่าวคงเหลือ 2,849.33 ล้านบาท และบริษัทฯ ยังได้เบิกถอนเงินกู้จำนวน 361.28 ล้านบาท (ลงทุนร้อยละ 50 ในบริษัทร่วมทุนเป็นจำนวนเงิน 180.64 ล้านบาท) จากธนาคาร NIBC จากวงเงินสินเชื่อเพื่อเรือสั่งซื้อใหม่ สำหรับจ่ายผู้ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย สำหรับค่าต่อเรือครั้งที่สองและสามของเรือใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.2 ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่าย จำนวน 125.75 ล้านบาท แสดงหักจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอนจากวงเงินทั้งหมด

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 5,349.92 ล้านบาทในปี 2553 เป็น 7,536.75 ล้านบาทในปี 2554 มีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ระยะยาว ตามที่ได้อธิบายไว้แล้วในตอนต้น

เนื่องจากบริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 718.52 ล้านบาท และกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 725.54 ล้านบาท เงินปันผลจ่ายจำนวน 644.41 ล้านบาท (0.62 บาทต่อหุ้นรวมเงินปันผลจ่ายครั้งสุดท้ายของปี 2553) ซึ่งจ่ายไปแล้วในระหว่างปี 2554 การลดลงสุทธิจำนวน 55.12 ล้านบาทของผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน การจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม และองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นและผลต่างจากการแปลงค่าการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในระหว่างปี ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ขณะนี้เป็นจำนวน 15,356.50 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจำนวน 744.53 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

#### 8.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 1,246.35 ล้านบาท ซึ่งลดลงประมาณร้อยละ 17 เมื่อเปรียบเทียบกับกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของปีก่อน เนื่องจากกำไรขั้นต้นที่ลดลงตามที่ได้อธิบายข้างต้น



หลังจากการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 1,050.60 ล้านบาทไว้สำหรับใช้ไปในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดรับจากการแปลงหนี้ใหม่ (Novation) ของสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ จำนวน 3 ฉบับเป็นจำนวนเงิน 2,167.57 ล้านบาท กระแสเงินสดจ่ายสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ เงินจ่ายซื้อเรือ จำนวน 3 ลำ และเงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับซื้อเรือมือสอง 1 ลำที่จะรับมอบในเดือนมกราคม ปี 2555 จำนวนเงิน 2,777.63 ล้านบาท และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 1,693.05 ล้านบาท (ซึ่งรวมจำนวนดอกเบี้ยจ่ายที่บันทึกเป็นต้นทุนของสินทรัพย์ จากการเบิกถอนเงินกู้ในวงเงินสินเชื่อสำหรับสั่งซื้อเรือใหม่) หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิในกิจกรรมลงทุนจำนวน 2,274.38 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ เบิกเงินกู้ที่มีหลักประกันจากธนาคารจำนวน 842.23 ล้านบาท เพื่อเป็นการจ่ายชำระค่าจ้างต่อเรือ สำหรับเรือ 3 ลำ ให้กับผู้ต่อเรือ ABG ดังที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 และเบิกเงินกู้จำนวน 655.17 ล้านบาท สำหรับใช้รับเรือหมายเลข 331 (อนัญญา นารี) และเบิกเงินกู้จำนวน 2,869.73 ล้านบาท สำหรับซื้อเรือมือสอง จำนวน 4 ลำ ดังที่ได้อธิบายไว้ในข้อ 3.4 บริษัทฯ ยังได้เบิกเงินกู้ (ร้อยละ 50 ของหุ้นสามัญในบริษัทร่วมทุน) เป็นจำนวน 86.40 ล้านบาท จากวงเงินสินเชื่อเพื่อเรือสั่งซื้อใหม่ เพื่อจ่ายให้กับผู้ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย สำหรับค่าต่อเรืองวดที่สอง สำหรับเรือใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.2 ดังนั้นในปี 2554 บริษัทฯ เบิกถอนเงินจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันทั้งสิ้นจำนวน 4,453.53 ล้านบาท ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ จ่ายเงินจำนวน 203.38 ล้านบาท สำหรับชำระเงินกู้ก่อนครบกำหนด และจำนวน 689.27 บาทสำหรับจ่ายค่ารับเรือหมายเลข 331 (อนัญญา นารี) ซึ่งรับมอบในระหว่างปี (รวมเงินที่จ่ายล่วงหน้า 34.10 ล้านบาท) และเงินจ่ายล่วงหน้าอื่น จำนวน 1,563.07 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.3 ดังนั้นบริษัทฯ จ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว (รวมเงินที่จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด) จำนวน 2,455.72 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลเป็นเงินสดจำนวน 644.41 ล้านบาท หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 1,150.56 ล้านบาท กระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่ดี และการบริหารเงินทุนหมุนเวียนที่มีประสิทธิภาพทำให้บริษัทฯ มีเงินสดคงเหลือที่เพียงพอโดยไม่มีปัญหาสภาพคล่องแต่อย่างใด

# รายงานความรับผิดชอบของ คณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปีงบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอและใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ และการประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและการดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้มั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อให้ทราบถึงจุดอ่อนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

ในการนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทุกท่าน เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบควบคุมภายในและความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ได้แสดงไว้ในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรายงานประจำปีนี้แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าระบบควบคุมภายในของบริษัทฯโดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นและความเชื่อถือได้ของงบการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554

ในนามของคณะกรรมการ  
บริษัท พรีเมียร์ ซิตี้ จำกัด (มหาชน)



(ดาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม)  
กรรมการผู้จัดการ



(ดูอูร์ ดาลี วาเดีย)  
กรรมการบริหาร

3 กุมภาพันธ์ 2555

# รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

## เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวม และงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน ซึ่งผู้บริหารของกิจการเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้ ส่วนข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า ข้าพเจ้าไม่ได้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัทย่อยในต่างประเทศแห่งหนึ่งซึ่งรวมอยู่ในงบการเงินรวมนี้ ซึ่งมียอดสินทรัพย์คิดเป็นร้อยละ 18.00 ของยอดสินทรัพย์รวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 (2553: ร้อยละ 13.09) ยอดรายได้คิดเป็นร้อยละ 6.54 ของยอดรายได้รวมและยอดกำไรคิดเป็นร้อยละ 4.28 ของยอดกำไรรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 (2553: ยอดรายได้คิดเป็นร้อยละ 5.15 ของยอดรายได้รวม และยอดกำไรคิดเป็นร้อยละ 3.03 ของยอดกำไรรวม) งบการเงินของบริษัทย่อยดังกล่าวตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีอื่น โดยข้าพเจ้าได้รับรายงานของผู้สอบบัญชีนั้นและความเห็นของข้าพเจ้าในส่วนที่เกี่ยวข้องกับจำนวนเงินของรายการต่างๆ ของบริษัทย่อยดังกล่าวซึ่งรวมอยู่ในงบการเงินรวมได้ถือตามรายงานของผู้สอบบัญชีอื่นนั้น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป ซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าต้องวางแผนและปฏิบัติงานเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่างบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการทั้งที่เป็นจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักการบัญชีที่กิจการใช้และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งผู้บริหารเป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึงความเหมาะสมของการแสดงรายการที่นำเสนอในงบการเงินโดยรวม ข้าพเจ้าเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวประกอบกับรายงานของผู้สอบบัญชีอื่นที่กล่าวถึงในวรรคแรกให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

จากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้าและรายงานของผู้สอบบัญชีอื่น ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

โดยมิได้เป็นการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินข้างต้น ข้าพเจ้าขอให้สังเกตตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3 และข้อ 5 ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัทฯได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับปรับปรุงและมาตรฐานการบัญชีใหม่ที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีเพื่อจัดทำและนำเสนองบการเงินนี้ ทั้งนี้ บริษัทฯได้ปรับย้อนหลังงบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน เพื่อสะท้อนการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเนื่องจากการนำมาตราฐานการบัญชีใหม่ดังกล่าวมาถือปฏิบัติ



สุมาลี ธีรวัชรบัณฑิต

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3970

บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด

กรุงเทพฯ: 3 กุมภาพันธ์ 2555

# งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2554	2553	2554	2553
			(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
<b>สินทรัพย์</b>					
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	8	4,374,710,831	4,223,423,116	2,719,518,786	2,041,348,939
เงินลงทุนชั่วคราว	9	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	10	125,093,908	34,005,563	771,932,752	288,402,207
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	12	-	-	2,275,428,160	1,923,652,940
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล - ส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	21	1,327,296,167	-	1,327,296,167	-
น้ำมันเชื้อเพลิง		68,962,534	5,739,374	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น					
เงินทดรองจ่ายแก่กัปตันเรือ		63,297,992	42,054,433	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ		18,717,858	8,899,886	-	-
อื่นๆ		43,465,857	34,175,915	13,874,730	16,856,102
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		125,481,707	85,130,234	13,874,730	16,856,102
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>		<b>6,021,545,147</b>	<b>4,348,298,287</b>	<b>7,108,050,595</b>	<b>4,270,260,188</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>					
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	14	-	-	6,003,737,796	5,712,011,518
เงินลงทุนในการร่วมค้า	15	-	-	32	30
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	16	111,681,183	124,298,823	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	17	8,246,419	7,845,719	8,246,419	7,845,719
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกัน	13	-	-	270,959,760	257,793,615
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		48,752,293	123,044,680	-	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	18	9,445,533,320	6,400,332,615	6,734,944	10,869,913
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	19	22,782,018	30,349,390	22,725,080	30,349,390
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น					
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือทะเลเรียกคืน		41,564,593	47,623,978	-	-
เงินล่วงหน้าค่าซื้อเรือเดินทะเล	20	396,140,000	-	-	-
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล - สูญจากส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	21	6,571,893,082	8,548,112,532	4,487,724,751	7,112,688,392
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	22	211,831,896	329,044,413	168,154,793	324,783,820
อื่นๆ	37.4	13,278,643	2,935,953	2,405,874	2,406,766
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		7,234,708,214	8,927,716,876	4,658,285,418	7,439,878,978
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>		<b>16,871,703,447</b>	<b>15,613,588,103</b>	<b>10,970,689,449</b>	<b>13,458,749,163</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b>22,893,248,594</b>	<b>19,961,886,390</b>	<b>18,078,740,044</b>	<b>17,729,009,351</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2554	2553	2554	2553
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>			(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	23	33,149,672	11,020,525	3,431,104,300	2,527,583,534
รายได้รับล่วงหน้า		86,237,567	47,462,373	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	26	718,548,807	147,396,006	286,950,863	23,996,843
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		505,569	3,934,172	-	-
<b>หนี้สินหมุนเวียนอื่น</b>					
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย		47,659,255	40,491,614	-	-
โบนัสพนักงานค้างจ่าย - ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	24	66,761,343	136,457,659	61,556,221	125,410,398
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		59,641,166	32,541,269	5,421,211	8,806,675
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย		14,205,822	4,008,263	12,778,024	2,426,350
อื่นๆ		20,525,852	16,790,768	9,706,563	9,520,280
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น		208,793,438	230,289,573	89,462,019	146,163,703
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>		<b>1,047,235,053</b>	<b>440,102,649</b>	<b>3,807,517,182</b>	<b>2,697,744,080</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>					
โบนัสพนักงานค้างจ่าย - สิ้นสุดจากส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	24	54,027,882	76,278,284	49,836,307	70,045,686
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเล	25	64,637,371	67,237,399	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สิ้นสุดจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	26	6,307,825,838	4,766,301,811	1,856,651,461	3,371,798,720
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	27	63,023,284	-	57,001,255	-
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>		<b>6,489,514,375</b>	<b>4,909,817,494</b>	<b>1,963,489,023</b>	<b>3,441,844,406</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>		<b>7,536,749,428</b>	<b>5,349,920,143</b>	<b>5,771,006,205</b>	<b>6,139,588,486</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

## งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียร์ ซิตี้ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2554	2553	2554	2553
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>			(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
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
ส่วนเกินทุนหุ้นกู้ซื้อคืน		172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
กำไรสะสม					
จัดสรรแล้ว					
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	28	103,952,060	103,952,060	103,952,060	103,952,060
- บริษัทย่อย	28	518,120,000	518,120,000	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	29	15,332,951	14,335,865	15,332,951	14,335,865
ยังไม่ได้จัดสรร		14,521,658,969	14,505,952,943	10,624,883,723	10,510,150,514
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		(1,459,090,358)	(2,183,073,693)	(59,831,052)	(662,413,731)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		15,323,369,779	14,582,683,332	12,307,733,839	11,589,420,865
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		33,129,387	29,282,915	-	-
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		<b>15,356,499,166</b>	<b>14,611,966,247</b>	<b>12,307,733,839</b>	<b>11,589,420,865</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		<b>22,893,248,594</b>	<b>19,961,886,390</b>	<b>18,078,740,044</b>	<b>17,729,009,351</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



# งบกำไรขาดทุน

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2554	2553	2554	2553
<b>รายได้</b>			(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
รายได้จากการเดินเรือ					
รายได้ค่าเช่าเรือ		2,102,650,117	2,745,953,055	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ		976,265,257	182,337,727	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ		3,078,915,374	2,928,290,782	-	-
รายได้จากการให้บริการ	11	4,845,459	10,439,658	52,232,890	71,423,294
กำไรจากการขายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์	18	1,831,319	438,383,131	1,412,510	-
กำไรจากการขายสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่					
ตามสัญญา Novation Agreement	21	319,167,621	-	319,167,621	-
ดอกเบี้ยรับ	11	26,071,027	25,827,298	24,156,135	20,670,634
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน		-	-	684,684	-
รายได้อื่น		2,170,014	421,216	14,370	5,181
เงินปันผลรับ	11, 14, 17	506,521	-	982,335,321	1,530,297,884
<b>รวมรายได้</b>		<b>3,433,507,335</b>	<b>3,403,362,085</b>	<b>1,380,003,531</b>	<b>1,622,396,993</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>					
ต้นทุนการเดินเรือ					
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ		874,904,589	841,687,513	-	-
รายจ่ายท่าเรือ		131,305,127	26,434,940	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิง		327,083,608	5,169,079	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ		1,333,293,324	873,291,532	-	-
ค่าเสื่อมราคา	18	646,563,290	678,208,471	4,833,128	7,406,486
ต้นทุนการให้บริการ		5,586,962	4,865,927	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	11	185,530,467	204,821,733	155,949,276	178,083,051
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	11	99,390,770	112,979,663	93,976,987	105,797,843
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ		124,468	15,809,182	-	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน		5,447,550	6,516,027	-	14,273,561
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>		<b>2,275,936,831</b>	<b>1,896,492,535</b>	<b>254,759,391</b>	<b>305,560,941</b>
<b>กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม</b>					
<b>ค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้นิติบุคคล</b>		<b>1,157,570,504</b>	<b>1,506,869,550</b>	<b>1,125,244,140</b>	<b>1,316,836,052</b>
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม					
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	16.1	7,637,073	18,658,503	-	-
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้นิติบุคคล</b>		<b>1,165,207,577</b>	<b>1,525,528,053</b>	<b>1,125,244,140</b>	<b>1,316,836,052</b>
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน		(440,757,218)	(299,289,850)	(313,548,816)	(221,538,247)
<b>กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล</b>		<b>724,450,359</b>	<b>1,226,238,203</b>	<b>811,695,324</b>	<b>1,095,297,805</b>
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	31	(3,638,021)	(82,611,388)	-	-
<b>กำไรสำหรับปี</b>		<b>720,812,338</b>	<b>1,143,626,815</b>	<b>811,695,324</b>	<b>1,095,297,805</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

## งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2554	2553	2554	2553
<b>การแบ่งปันกำไร</b>			(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		718,524,855	1,133,727,544	811,695,324	1,095,297,805
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		2,287,483	9,899,271	-	-
<b>กำไรสำหรับปี</b>		<b>720,812,338</b>	<b>1,143,626,815</b>	<b>811,695,324</b>	<b>1,095,297,805</b>
<b>กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน</b>	33				
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		0.69	1.09	0.78	1.05

# งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>720,812,338</b>	<b>1,143,626,815</b>	<b>811,695,324</b>	<b>1,095,297,805</b>
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:</b>				
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงิน ของหน่วยงาน ในต่างประเทศ	(23,873,553)	5,043,936	-	-
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงิน จากสกุลเงินที่ใช้ ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่นำเสนองบการเงิน	749,415,877	(1,556,188,625)	602,582,679	(1,238,444,238)
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี</b>	<b>725,542,324</b>	<b>(1,551,144,689)</b>	<b>602,582,679</b>	<b>(1,238,444,238)</b>
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>	<b>1,446,354,662</b>	<b>(407,517,874)</b>	<b>1,414,278,003</b>	<b>(143,146,433)</b>
<b>การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม</b>				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	1,442,508,190	(414,879,086)	1,414,278,003	(143,146,433)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	3,846,472	7,361,212	-	-
	<b>1,446,354,662</b>	<b>(407,517,874)</b>	<b>1,414,278,003</b>	<b>(143,146,433)</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บรรดาพรเชยล ๒๒๒ จากัด (มท๒๒) และบรรดาพรเชยล ๒๒๒ และ ๒๒๒

ปรีชัชพร เกษมทรัพย์ 3 ธันวาคม 2553

งบการเงินรวม												
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ											
	องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น											
	กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น											
	ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสิทธิประโยชน์ของพนักงาน			ส่วนเกินทุนจากการแปลงค่าของเงิน			ส่วนเกินทุนอื่นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ			ส่วนของผู้ถือหุ้นที่ไม่ได้รายงาน		
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินหุ้น	ส่วนเกินหุ้นซื้อคืน	กำไรสะสม	ยังไม่ได้จัดสรร	ผลต่างจากการแปลงค่าของเงิน	ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสิทธิประโยชน์ของพนักงาน	ส่วนของผู้ถือหุ้นอื่นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	ส่วนของผู้ถือหุ้นที่ไม่ได้รายงาน	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น
				จัดสรรแล้ว	สำรองเพื่อกิจกรรมด้านรับผิดชอบต่อสังคม	สำรองเพื่อวัตถุประสงค์อื่น						
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	513,220,000	37,782,784	14,652,874,052	(22,850,674)	203,452,059	17,111,826,438	24,533,097	17,136,359,535
- ตามที่รายงานไว้เดิม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับเงินตราต่างประเทศ (หมายเหตุ 3 และ 5)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับที่ดินและอาคารชุดของบริษัทฯ (หมายเหตุ 3 และ 5)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	513,220,000	37,782,784	14,652,874,052	(22,850,674)	203,452,059	17,111,826,438	24,533,097	17,136,359,535
- หลักการปรับปรุง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ (หมายเหตุ 36)	-	-	-	-	-	-	(1,299,195,572)	-	-	(634,467,063)	-	16,318,679,693
- กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี (ปรับปรุงใหม่)	-	-	-	-	-	-	1,133,727,544	(1,548,606,630)	-	(1,548,606,630)	-	(1,299,195,572)
- จัดสรรสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 28)	-	-	-	-	-	-	(4,900,000)	-	-	-	-	(407,517,874)
- จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 29)	-	-	-	-	-	-	23,446,919	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 - หลักการปรับปรุง	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	518,120,000	14,335,865	14,505,952,943	(2,183,073,693)	-	(2,183,073,693)	29,282,915	14,611,966,247
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	518,120,000	14,335,865	14,333,075,039	(25,251,684)	147,287,957	16,714,915,394	34,569,483	16,749,484,877
- ตามที่รายงานไว้เดิม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (หมายเหตุ 3 และ 5)	-	-	-	-	-	-	172,877,904	(2,157,822,009)	-	(2,157,822,009)	(5,286,568)	(1,990,230,673)
- ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับที่ดินและอาคารชุดของบริษัทฯ (หมายเหตุ 3 และ 5)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	518,120,000	14,335,865	14,505,952,943	(2,183,073,693)	-	(2,183,073,693)	29,282,915	14,611,966,247
- หลักการปรับปรุง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์พนักงาน (หมายเหตุ 3 และ 5)	-	-	-	-	-	-	(57,407,906)	-	-	(57,407,906)	-	(57,407,906)
- เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ (หมายเหตุ 36)	-	-	-	-	-	-	(644,413,837)	-	-	(644,413,837)	-	(644,413,837)
- กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	718,524,855	723,983,335	-	723,983,335	3,846,472	1,446,354,662
- จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 29)	-	-	-	-	-	-	997,086	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	518,120,000	15,332,951	14,521,658,969	(1,459,090,358)	-	(1,459,090,358)	33,129,387	15,356,499,166

## หมายเหตุประกอบเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงิน

# งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ซีพี จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553

(หน่วย: บาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ									
	ทุนเรือนหุ้นที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	ส่วนเกินทุน หุ้นอื่นซื้อคืน	กำไรสะสม			องค์ประกอบอื่น ของส่วนของผู้ถือหุ้น - กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น แปลงค่าทางการเงิน	รวม ส่วนของ ผู้ถือหุ้น	
				จัดสรรแล้ว		ยังไม่ได้จัดสรร			
				สำรอง ตามกฎหมาย	สำรองเพื่อกิจกรรม ความรับผิดชอบต่อ สังคม				
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 - ตามที่รายงานไว้เดิม ผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับ ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศ (หมายเหตุ 3 และ 5)	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	37,782,784	10,690,601,362	-	12,455,732,363	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 - หลังการปรับปรุง เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัท (หมายเหตุ 36) กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี (ปรับปรุงใหม่) จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 29)	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	37,782,784	10,690,601,362 (1,299,195,572) 1,095,297,805	576,030,507 576,030,507 (1,238,444,238)	576,030,507 13,031,762,870 (1,299,195,572) (143,146,433)	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 - หลังการปรับปรุง	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	14,335,865	10,510,150,514	(662,413,731)	11,589,420,865	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 - ตามที่รายงานไว้เดิม ผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับ ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศ (หมายเหตุ 3 และ 5)	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	14,335,865	10,418,381,449	-	12,160,065,531	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 - หลังการปรับปรุง ผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับ ผลประโยชน์ของพนักงาน (หมายเหตุ 3 และ 5) เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัท (หมายเหตุ 36) กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 29)	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	-	91,769,065 10,510,150,514 (51,551,192) (644,413,837) 811,695,324	(662,413,731) (662,413,731) - - 602,582,679	(570,644,666) 11,589,420,865 (51,551,192) (644,413,837) 1,414,278,003	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	997,086	(997,086)	-	-	
					15,332,951	10,624,883,723	(59,831,052)	12,307,733,839	

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกระแสเงินสด

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>				
กำไรก่อนภาษี	724,450,359	1,226,238,203	811,695,324	1,095,297,805
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	655,730,565	687,459,304	13,993,535	16,657,318
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	124,468	15,809,182	-	-
ตัดจำหน่ายและบริจาคอุปกรณ์	5	683	5	682
ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	444
ขาดทุน (กำไร) จากการขายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์	(1,831,319)	(438,383,131)	(1,412,510)	100,047
กำไรจากการขายสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่				
ตามสัญญา Novation Agreement	(319,167,621)	-	(319,167,621)	-
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่าย	89,513,976	-	89,513,976	-
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น				
โดยบริษัทย่อย	(7,637,073)	(18,658,503)	-	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเล (โอนกลับ)	2,507,343	(17,917,902)	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	5,930,849	-	5,737,637	-
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	620,599	(8,461,692)	(2,677,699)	11,072
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นดอกเบี้ยจ่าย	8,466,799	5,461,474	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	111,417,070	71,848,735	-	-
ดอกเบี้ยรับ	(23,780,098)	(21,434,322)	(23,183,401)	(19,979,092)
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง				
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	1,246,345,922	1,501,962,031	574,499,246	1,092,088,276
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(85,696,364)	(9,239,211)	550,553,738	97,523,092
น้ำมันเชื้อเพลิง	(61,473,623)	(40,650,653)	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(32,829,749)	32,094,933	5,809,686	4,932,022
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(10,096,275)	240,432	-	224,791
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	21,187,748	(30,333,868)	760,533,514	700,602,803
รายได้รับล่วงหน้า	36,434,741	(24,019,910)	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(27,279,154)	(54,639,991)	(57,888,004)	(34,148,856)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(24,973,142)	(88,382,805)	(22,712,672)	(81,372,878)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,061,620,104	1,287,030,958	1,810,795,508	1,779,849,250
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(11,022,168)	(107,341,242)	(3,115,275)	(3,826,459)
<b>เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>1,050,597,936</b>	<b>1,179,689,716</b>	<b>1,807,680,233</b>	<b>1,776,022,791</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



# งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พรีเชียส ชิฟฟ์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
ซื้อเรือเดินทะเล อุปกรณ์และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม				
และสำรวจเรือเดินทะเล	(2,387,724,255)	(962,066,739)	(391,116)	(3,783,109)
ซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	(351,100)	(908,772)	(289,821)	(908,772)
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลและต้นทุนทางตรงอื่น	(1,693,046,873)	(1,658,069,733)	(1,138,214,584)	(214,097,522)
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่าซื้อเรือเดินทะเล	(389,908,750)	-	-	-
เงินสดรับจากการขายสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่				
ตามสัญญา Novation Agreement	2,167,572,480	-	2,167,572,480	-
เงินสดรับจากการขายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์	1,923,077	822,849,716	1,501,388	160,014
เงินสดรับล่วงหน้าค่าซื้อหุ้นในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น				
โดยบริษัทย่อย	-	10,334,960	-	-
เงินปันผลรับจากบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	3,375,001	3,288,306	-	-
ลงทุนเพิ่มในบริษัทย่อย	-	(92)	-	(49,000,000)
ลงทุนเพิ่มในการร่วมค้า	-	-	-	(33)
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยเพิ่มขึ้น	-	-	(249,541,600)	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกันเพิ่มขึ้น	-	-	-	(267,865,515)
ดอกเบี้ยรับ	23,780,098	21,434,322	23,183,400	19,979,092
<b>เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน</b>	<b>(2,274,380,322)</b>	<b>(1,763,138,032)</b>	<b>803,820,147</b>	<b>(515,515,845)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>				
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย	(162,738,434)	(131,054,753)	(47,804,213)	(59,206,018)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(40,085,098)	(109,052,216)	-	(103,375,521)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	4,453,525,405	1,053,227,382	842,227,200	197,218,767
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(2,455,723,895)	(28,796,417)	(2,218,243,946)	-
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ	(644,413,837)	(1,299,195,572)	(644,413,837)	(1,299,195,572)
<b>เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>1,150,564,141</b>	<b>(514,871,576)</b>	<b>(2,068,234,796)</b>	<b>(1,264,558,344)</b>
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	224,505,960	(567,616,214)	134,904,263	(238,920,526)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>151,287,715</b>	<b>(1,665,936,106)</b>	<b>678,169,847</b>	<b>(242,971,924)</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	4,223,423,116	5,889,359,130	2,041,348,939	2,284,320,863
บวก: เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดของบริษัทย่อย				
ณ วันที่ซื้อบริษัทย่อย	-	92	-	-
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี</b>	<b>4,374,710,831</b>	<b>4,223,423,116</b>	<b>2,719,518,786</b>	<b>2,041,348,939</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

## งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
<b>ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบงบกระแสเงินสด</b>				
รายการที่มีใช้เงินสด				
เงินปันผลรับจากบริษัทย่อยโดยหักกลบลบหนี้กับลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อย	-	-	981,828,800	1,530,297,884
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	1,802,291	3,043,438	1,565,209	3,038,346
โอนดอกเบี้ยจ่ายเป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	47,744,245	59,927,141	44,170,852	59,869,148
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดตัดจ่ายโอนไปแสดงหักจากเงินกู้ยืมระยะยาว	89,849,508	28,495,967	6,063,432	7,361,675
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นดอกเบี้ยจ่าย	8,466,799	5,461,474	-	-
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดตัดจ่ายให้แก่บริษัทย่อยตามสัดส่วน				
การเบิกถอนเงินกู้ยืม	-	-	86,586,466	19,715,856
โอนเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลเป็นเรือเดินทะเลและอุปกรณ์				
ของบริษัทย่อย	918,294,404	-	918,294,404	-
รายการปรับปรุงระหว่างค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดตัดจ่าย				
และเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	(979,265)	(6,054,799)	(979,265)	(6,054,799)
รายการปรับปรุงสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานกับกำไรสะสม				
ต้นงวด	(57,407,906)	-	(51,551,192)	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553

## 1. ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักในการลงทุนในกิจการซึ่งดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่อยู่ตามที่ตั้งทะเบียนของบริษัทฯ อยู่ที่ เลขที่ 8 อาคารคาเอย์เฮ้าส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ สยาม บางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

## 2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 โดยแสดงรายการในงบการเงินตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้าลงวันที่ 28 กันยายน 2554 ออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินนี้แสดงหน่วยเงินตราเป็นสกุลเงินบาทซึ่งต่างจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ คือ สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา การแสดงหน่วยเงินตราเป็นสกุลเงินบาทเพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของหน่วยงานในประเทศไทย

งบการเงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานได้แปลงค่าเป็นสกุลเงินบาทซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน สินทรัพย์และหนี้สินแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน รายได้และค่าใช้จ่ายแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ ผลต่างซึ่งเกิดขึ้นจากการแปลงค่าดังกล่าวได้แสดงไว้เป็นรายการ “ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน” ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯ ใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

### 2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท ฟรีเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “บริษัทฯ”) บริษัทย่อย (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “บริษัทย่อย”) บริษัทร่วมและการร่วมค้าดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้น ในประเทศ	อัตราร้อยละของ การถือหุ้น โดยบริษัทฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2554	2553
			%	%
บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทฯ				
1. บริษัท ฟรีเชียส เมทัลลซ์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
2. บริษัท ฟรีเชียส วิซเชส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
3. บริษัท ฟรีเชียส สโตนส์ ชิปปิง จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
4. บริษัท ฟรีเชียส มิเนอร์อัลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
5. บริษัท ฟรีเชียส แลนด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
6. บริษัท ฟรีเชียส ริเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
7. บริษัท ฟรีเชียส เลคส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
8. บริษัท ฟรีเชียส ซีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
9. บริษัท ฟรีเชียส สตาร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
10. บริษัท ฟรีเชียส โอเซียนนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
11. บริษัท ฟรีเชียส แพลนเนตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้น ในประเทศ	อัตราร้อยละของ การถือหุ้น โดยบริษัทฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2554 %	2553 %
12. บริษัท พรีเมียม ไดมอนด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
13. บริษัท พรีเมียม แอฟไฟร์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
14. บริษัท พรีเมียม เอ็มเมอร์อัล จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
15. บริษัท พรีเมียม รูบี้ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
16. บริษัท พรีเมียม โอปอล จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
17. บริษัท พรีเมียม การ์เน็ต จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
18. บริษัท พรีเมียม เพิร์ล จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
19. บริษัท พรีเมียม ฟลาวเวอร์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
20. บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
21. บริษัท พรีเมียม ทรี จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
22. บริษัท พรีเมียม ฟอนต์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
23. บริษัท พรีเมียม เวินเจอร์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
24. บริษัท พรีเมียม แคปิตอล จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
25. บริษัท พรีเมียม จัสมิน จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
26. บริษัท พรีเมียม ออกิด จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
27. บริษัท พรีเมียม ลาเวนเดอร์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
28. บริษัท พรีเมียม คลิฟ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
29. บริษัท พรีเมียม ฮิลล์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
30. บริษัท พรีเมียม เมาน์เทน จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
31. บริษัท พรีเมียม ริสอร์ท จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
32. บริษัท พรีเมียม ซิตี้ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
33. บริษัท พรีเมียม คอมเมิร์ซ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
34. บริษัท พรีเมียม ออานาแมนท์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
35. บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ*	ไทย	69.99	69.99
36. บริษัท พรีเมียม สตอเรจ เทอมินัล จำกัด	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ*	ไทย	69.99	69.99
37. บริษัท เทปส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	ธุรกิจเดินเรือ*	สิงคโปร์	100.00	100.00
38. บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (ปานามา) เอส เอ	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ	ปานามา	99.99	99.99
39. บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (เมอริเชียส) ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี*	เมอริเชียส	100.00	100.00
40. บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (สิงคโปร์) ฟิฟตี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
41. บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (ยูเค) ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	อังกฤษ	99.99	99.99
42. บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด	ผู้บริหารเรือทางเดิน เทคนิค	ไทย	99.99	99.99
43. บริษัท พรีเมียม โปรเจกต์ ฟิฟตี ลิมิเตด	ผู้บริหารการลงทุน	สิงคโปร์	100.00	100.00
<b>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</b>				
44. บริษัท แรพพิด พอร์ท ลิสซิง ฟิฟตี ลิมิเตด	มารีน คอนสตรัคชั่น**	สิงคโปร์	100.00	100.00
45. บริษัท พีเอสแอล อินเวสต์เมนต์ ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี*	เมอริเชียส	100.00	100.00
46. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี	เมอริเชียส	100.00	100.00
47. บริษัท พีเอสแอล ทุน ชิปปิง ฟิฟตี ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	64.06	64.06
48. บริษัท เรจิดอร์ ฟิฟตี ลิมิเตด	ธุรกิจเดินเรือ*	สิงคโปร์	100.00	100.00

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้น ในประเทศ	อัตราร้อยละของ การถือหุ้น โดยบริษัทฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2554 %	2553 %
49. บริษัท พีริเชียส ฟอเรสต์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
50. บริษัท พีริเชียส ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
51. บริษัท พีริเชียส ธอท์ส ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
52. บริษัท พีริเชียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู 6 ฟิทีอี ลิมิเตด)	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
53. บริษัท พีริเชียส สปาร์คส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู 7 ฟิทีอี ลิมิเตด)	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
54. บริษัท พีริเชียส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู 8 ฟิทีอี ลิมิเตด)	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
55. บริษัท พีริเชียส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู 9 ฟิทีอี ลิมิเตด)	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
<b>การร่วมค้า</b>				
56. บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	โซลดิ้ง คัมพานี	สิงคโปร์	50.00	50.00
<b>บริษัทย่อยของการร่วมค้า (บริษัทย่อย เอสพีซี)</b>				
57. บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	50.00	50.00
58. บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	50.00	50.00
59. บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	50.00	50.00
<b>บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</b>				
60. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิเตด	ก่อสร้างและพัฒนา ท่าเทียบเรือ	อินเดีย	22.40	22.40

\*หยุดดำเนินธุรกิจแล้ว

\*\*หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศสิงคโปร์ได้อนุมัติการเลิกกิจการของบริษัทนี้เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2555

- ข) บริษัทฯนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น
- บริษัทฯจัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในการร่วมค้าโดยวิธีรวมสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่ายในการร่วมค้าเฉพาะส่วนที่เป็นของบริษัทฯ (วิธีรวมตามสัดส่วน)
- บริษัทฯจัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย โดยรับรู้รายการเงินลงทุนเมื่อเริ่มแรกด้วยราคาทุน และบันทึกส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและการเปลี่ยนแปลงในส่วนได้เสียของบริษัทร่วมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีสิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญจนถึงวันที่การมีสิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญสิ้นสุดลง
- ค) งบการเงินของบริษัทย่อยและการร่วมค้าจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินเช่นเดียวกับบริษัทฯและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ
- งบการเงินของบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินแตกต่างจากบริษัทฯไม่เกิน 3 เดือน ทั้งนี้ ช่วงระยะเวลาของงวดบัญชีและความแตกต่างของงบการเงินเหมือนกันในทุกงวดบัญชีและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

- ง) งบการเงินของบริษัทย่อยและการร่วมค้าจัดทำขึ้นโดยใช้สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ ในกรณีที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา งบการเงินเหล่านั้นจะถูกแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานสำหรับสินทรัพย์และหนี้สิน และใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการสำหรับรายได้ และค่าใช้จ่าย ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจะแสดงภายใต้ “ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน” ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น
- จ) ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อย รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญและเงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทฯ และส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว
- ย) ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และการร่วมค้า รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญและเงินลงทุนในการร่วมค้าของบริษัทฯ และส่วนของผู้ถือหุ้นของการร่วมค้าได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้ตามสัดส่วนที่บริษัทฯ ถือหุ้นในการร่วมค้าแล้ว
- ฉ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือจำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของกลุ่มบริษัท และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในส่วนของกำไรหรือขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทฯ จัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการเพื่อประโยชน์ต่อสาธารณะ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยและการร่วมค้าตามวิธีราคาทุน

### 3. การปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีใหม่ในระหว่างปี

ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับปรับปรุงและมาตรฐานการบัญชีใหม่ที่ยกโดยสภาวิชาชีพบัญชีดังนี้

#### มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2552)	การนำเสนองบการเงิน
ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2552)	สินค้าคงเหลือ
ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2552)	งบกระแสเงินสด
ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2552)	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด
ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2552)	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2552)	สัญญาก่อสร้าง
ฉบับที่ 12	ภาษีเงินได้
ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2552)	ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2552)	สัญญาเช่า
ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2552)	รายได้
ฉบับที่ 19	ผลประโยชน์ของพนักงาน
ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552)	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2552)	ต้นทุนการกู้ยืม
ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2552)	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
ฉบับที่ 26	การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2552)	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ
ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2552)	เงินลงทุนในบริษัทร่วม
ฉบับที่ 29	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2552)	ส่วนได้เสียในการร่วมค้า
ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2552)	กำไรต่อหุ้น

ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2552)	งบการเงินระหว่างกาล
ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2552)	การด้อยค่าของสินทรัพย์
ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2552)	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2552)	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2552)	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

#### **มาตรฐานการรายงานทางการเงิน**

ฉบับที่ 2	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2552)	การรวมธุรกิจ
ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2552)	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
ฉบับที่ 6	การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่

#### **การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน**

ฉบับที่ 15	สัญญาการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
------------	---------------------------------

#### **การตีความมาตรฐานการบัญชี**

ฉบับที่ 21	ภาษีเงินได้ - การได้รับประโยชน์จากสินทรัพย์ที่ไม่ได้คิดค่าเสื่อมราคาที่ดินราคาใหม่
ฉบับที่ 25	ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
ฉบับที่ 31	รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา

มาตรฐานการบัญชีข้างต้นไม่มีผลกระทบอย่างเป็นทางการสำหรับปีปัจจุบัน ยกเว้นมาตรฐานการบัญชีดังต่อไปนี้

#### **มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน**

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2554 กลุ่มบริษัทถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน เป็นผลให้กลุ่มบริษัทแสดงการเปลี่ยนแปลงทั้งหมดของส่วนของเจ้าของในงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และแสดงการเปลี่ยนแปลงทั้งหมดที่ไม่ใช่ส่วนของเจ้าของในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ข้อมูลเปรียบเทียบได้มีการนำเสนอใหม่เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของมาตรฐานการบัญชีที่ปรับปรุงใหม่จากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีดังกล่าวกระทบเพียงการนำเสนองบการเงินไม่กระทบต่อกำไรต่อหุ้น

#### **มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 เรื่อง ภาษีเงินได้**

มาตรฐานการบัญชีฉบับนี้กำหนดให้กิจการระบุผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดจากความแตกต่างของมูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินระหว่างเกณฑ์ทางบัญชีและภาษีอากรเพื่อรับรู้ผลกระทบทางภาษีเป็นสินทรัพย์หรือหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด

กลุ่มบริษัทเลือกที่จะนำมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 เรื่อง ภาษีเงินได้ มาถือปฏิบัติก่อนวันที่กำหนดซึ่งคือปี 2556 การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไม่มีผลกระทบอย่างเป็นทางการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2554 เนื่องจากผู้บริหารพิจารณาว่าไม่มีสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีที่ต้องรับรู้เนื่องจากไม่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากิจการจะมีกำไรทางภาษีที่เพียงพอที่จะนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกิดจากผลแตกต่างชั่วคราวมาใช้ประโยชน์ทางภาษีได้

#### **มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์**

กลุ่มบริษัทเปลี่ยนวิธีปฏิบัติทางบัญชีเกี่ยวกับที่ดินและอาคารชุดจากวิธีการราคาใหม่มาเป็นวิธีราคาทุนตามที่กำหนดไว้ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ในการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีดังกล่าว กลุ่มบริษัทได้ปรับย้อนหลังงบการเงินรวมงวดก่อนที่นำมาแสดงเปรียบเทียบเสมือนว่ากลุ่มบริษัทได้ถือปฏิบัติเกี่ยวกับการบันทึกบัญชีเกี่ยวกับที่ดินและอาคารชุดของบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุนมาโดยตลอด การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นผลให้เกิดการกลบรายการส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ที่เคยรับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552 จำนวนเงิน 147.29 ล้านบาท และ 203.45 ล้านบาท ตามลำดับ และทำให้มูลค่าตามบัญชีของที่ดินและอาคารชุดภายใต้



บัญชีที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2552 ลดลงเป็นจำนวนเงิน 147.29 ล้านบาท และ 203.45 ล้านบาท ตามลำดับ กำไรในงบกำไรขาดทุนรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนเงิน 50.09 ล้านบาท (0.05 บาทต่อหุ้น) (2553: เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนเงิน 50.09 ล้านบาท (0.05 บาทต่อหุ้น)) ผลสะสมของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีดังกล่าวได้แสดงไว้ในหัวข้อ “ผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับที่ดินและอาคารชุดของบริษัทย่อย” ในงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวม โดยไม่ได้มีผลกระทบต่องบการเงินเฉพาะกิจการ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไม่ได้เป็นข้อบังคับตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ แต่เป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีโดยความสมัครใจเพื่อให้การจัดทำงบการเงินได้สะดวกขึ้น โดยการลดความถี่ในการตีราคาใหม่เพิ่มขึ้นในส่วนเกินทุนจากการตีราคาและค่าเสื่อมราคาที่เกี่ยวข้องกับส่วนเกินทุนดังกล่าวที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน

#### มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

มาตรฐานการบัญชีฉบับนี้กำหนดให้กิจการรับรู้ผลประโยชน์ที่ให้กับพนักงานเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อกิจการได้รับบริการจากพนักงานแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจการจะต้องประเมินและบันทึกหนี้สินเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงานเนื่องจากเกษียณอายุหรือจากโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานและผลประโยชน์ระยะยาวอื่นที่ให้กับพนักงาน โดยใช้การคำนวณตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งเดิมกลุ่มบริษัทรับรู้ผลประโยชน์ที่ให้กับพนักงานดังกล่าวเมื่อเกิดรายการ

กลุ่มบริษัทได้เปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีดังกล่าวในปีปัจจุบันและรับรู้หนี้สินในช่วงที่เปลี่ยนแปลงโดยบันทึกปรับปรุงกับกำไรสะสม ณ วันต้นงวดของงวดปัจจุบัน โดยไม่ต้องปรับปรุงข้อมูลเปรียบเทียบย้อนหลัง การเปลี่ยนแปลงนี้ทำให้กำไรสะสมรวม ณ วันที่ 1 มกราคม 2554 ลดลง และหนี้สินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานในงบการเงินรวมเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนเงิน 57.41 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 51.55 ล้านบาท) และทำให้กำไรในงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 ลดลงเป็นจำนวนเงิน 5.93 ล้านบาท (0.0057 บาทต่อหุ้น) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: กำไรลดลงเป็นจำนวนเงิน 5.74 ล้านบาท (0.0055 บาทต่อหุ้น)) ผลสะสมของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีดังกล่าวได้แสดงไว้ในหัวข้อ “ผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน” ในงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นของงบการเงินรวมและเฉพาะกิจการ

#### มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

กลุ่มบริษัทถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศก่อนวันที่กำหนดซึ่งคือปี 2556 ซึ่งมาตรฐานการบัญชีฉบับนี้กำหนดให้แต่ละกิจการกำหนดสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน และวัดผลการดำเนินงานและฐานะการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานนั้น ตามมาตรฐานการบัญชีฉบับนี้ได้ให้ความหมายของสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานว่าเป็นสกุลเงินที่พิจารณาว่าเป็นสกุลเงินในสภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่กิจการนั้นประกอบกิจการ และสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงินเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการเสนองบการเงิน

กลุ่มบริษัทดำเนินงานในสภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการกำหนดและชำระราคาของรายการซื้อและขายเกือบทั้งหมด ดังนั้น ผู้บริหารจึงกำหนดให้ใช้สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานในธุรกิจเดินเรือทางทะเลของกลุ่มบริษัทและใช้สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

มาตรฐานการบัญชีฉบับนี้กำหนดให้การรับรู้รายการค้าเมื่อเริ่มแรกด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา) รายการค้าที่ไม่ได้เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาคือเป็นรายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ และผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่าจะถูกรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน ผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงินจะถูกรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น ในกรณีที่เงินบาทที่ใช้นำเสนองบการเงินแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน มูลค่าทางบัญชีของสินทรัพย์ หนี้สิน และผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินที่บันทึกในส่วนของผู้ถือหุ้นจะลดลง ในทางกลับกันถ้าเงินบาทอ่อนค่าเมื่อเทียบกับเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา มูลค่าทางบัญชีของสินทรัพย์ หนี้สิน และผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินที่บันทึกในส่วนของผู้ถือหุ้นจะเพิ่มขึ้น

การถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับนี้ถือเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด ซึ่งกำหนดให้ปรับย้อนหลังงบการเงินงวดก่อนที่นำมาแสดงเปรียบเทียบเสมือนว่ากลุ่มบริษัทได้จัดทำงบการเงินด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา) มาโดยตลอด

ผลสะสมของการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีดังกล่าวได้แสดงไว้ในหัวข้อ “ผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน” ในงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นของงบการเงินรวมและเฉพาะกิจการ

รายการปรับปรุงที่เกิดจากการถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552) ซึ่งกระทบต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท และคำอธิบายเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญได้กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5

#### **มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน**

กลุ่มบริษัทถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2554 ภายใต้มาตรฐานฉบับนี้กลุ่มบริษัทต้องเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับคำตอบแทนที่จ่ายให้ผู้บริหารสำคัญของกิจการทั้งจำนวนรวมและประเภทของคำตอบแทนที่ซึ่งบริษัทได้นำมาเปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินนี้ตามที่กำหนดไว้ในมาตรฐานการบัญชีฉบับนี้

### **4. มาตรฐานการบัญชีใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้**

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกมาตรฐานการบัญชีฉบับปรับปรุงและมาตรฐานการบัญชีใหม่ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2556 ตามรายละเอียดข้างล่างนี้

#### **มาตรฐานการบัญชี**

ฉบับที่ 20 การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล

#### **การตีความมาตรฐานการบัญชี**

ฉบับที่ 10 ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน

ฉบับที่ 21 ภาษีเงินได้ - การได้รับประโยชน์จากสินทรัพย์ที่ไม่ได้คิดค่าเสื่อมราคาที่ดินราคาใหม่

ฉบับที่ 25 ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น

บริษัทเลือกที่จะนำการตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 และฉบับที่ 25 มาถือปฏิบัติในปี 2554 โดยการนำการตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับดังกล่าวมาถือปฏิบัติในปี 2554 ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และกำไรสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553 ของบริษัทฯ สำหรับมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2552) และการตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 10 ฝ่ายบริหารของบริษัทฯเชื่อว่ามาตรฐานการบัญชีข้างต้นจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินเมื่อนำมาถือปฏิบัติ

### **5. ผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเนื่องจากการนำมาตรฐานการบัญชีใหม่มาถือปฏิบัติ**

ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัทฯได้เปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีที่สำคัญตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3 เนื่องจากบริษัทนำมาตรฐานการบัญชีฉบับปรับปรุงและมาตรฐานการบัญชีใหม่มาถือปฏิบัติ ผลสะสมของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีดังกล่าวแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นภายใต้องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น

จำนวนเงินของรายการปรับปรุงที่มีผลกระทบต่อรายการในงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีดังนี้

# รายงานประจำปี 2554

บริษัท ฟรีซีเอส ซีพีบี จำกัด (มหาชน)

(หน่วย: พันบาท)

	งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553					
	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	ตามที่ เคยรายงาน	ผลกระทบ จากการ เปลี่ยนแปลง นโยบายบัญชี	ปรับปรุงใหม่	ตามที่ เคยรายงาน	ผลกระทบ จากการ เปลี่ยนแปลง นโยบายบัญชี	ปรับปรุงใหม่
<b>สินทรัพย์</b>						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4,210,310	13,113	4,223,423	2,031,532	9,817	2,041,349
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	33,855	151	34,006	317,568	(29,166)	288,402
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	-	-	-	1,914,402	9,251	1,923,653
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	92,543	(1,675)	90,868	16,199	657	16,856
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>4,336,708</b>	<b>11,589</b>	<b>4,348,297</b>	<b>4,279,701</b>	<b>(9,441)</b>	<b>4,270,260</b>
เงินลงทุน	173,241	(41,096)	132,145	5,762,157	(42,300)	5,719,857
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุม ร่วมกัน	-	-	-	256,554	1,240	257,794
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (ก)	7,518,078	(1,117,745)	6,400,333	12,033	(1,163)	10,870
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล (ก)	9,517,341	(969,228)	8,548,113	8,081,917	(969,229)	7,112,688
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือทะเล รอเรียกคืน (ข)	-	47,624	47,624	-	-	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	526,258	(40,884)	485,374	412,051	(54,511)	357,540
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>17,734,918</b>	<b>(2,121,329)</b>	<b>15,613,589</b>	<b>14,524,712</b>	<b>(1,065,963)</b>	<b>13,458,749</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>22,071,626</b>	<b>(2,109,740)</b>	<b>19,961,886</b>	<b>18,804,413</b>	<b>(1,075,404)</b>	<b>17,729,009</b>
<b>หนี้สิน</b>						
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	11,100	(79)	11,021	3,017,317	(489,733)	2,527,584
รายได้รับล่วงหน้า	47,683	(221)	47,462	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ ภายในหนึ่งปี	147,610	(214)	147,396	24,100	(103)	23,997
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	236,292	(2,068)	234,224	146,199	(36)	146,163
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>442,685</b>	<b>(2,582)</b>	<b>440,103</b>	<b>3,187,616</b>	<b>(489,872)</b>	<b>2,697,744</b>
โบนัสพนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วน ที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	76,645	(367)	76,278	70,382	(337)	70,045
ประมาณการค่าความเสียหายจากการ เดินเรือเดินทะเล (ข)	20,768	46,469	67,237	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึง กำหนดชำระภายในหนึ่งปี	4,782,043	(15,741)	4,766,302	3,386,349	(14,550)	3,371,799
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>4,879,456</b>	<b>30,361</b>	<b>4,909,817</b>	<b>3,456,731</b>	<b>(14,887)</b>	<b>3,441,844</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>5,322,141</b>	<b>27,779</b>	<b>5,349,920</b>	<b>6,644,347</b>	<b>(504,759)</b>	<b>6,139,588</b>
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
ทุนเรือนหุ้น	1,039,521	-	1,039,521	1,039,521	-	1,039,521
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	411,430	-	411,430	411,430	-	411,430
ส่วนเกินทุนหุ้นซื้อคืน	172,446	-	172,446	172,446	-	172,446
กำไรสะสม - จัดสรรแล้ว	636,408	-	636,408	118,288	-	118,288
กำไรสะสม - ยังไม่ได้จัดสรร	14,333,075	172,878	14,505,953	10,418,381	91,770	10,510,151

(หน่วย: พันบาท)

	งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553					
	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	ตามที่ เคยรายงาน	ผลกระทบ จากการ เปลี่ยนแปลง นโยบายบัญชี	ปรับปรุงใหม่	ตามที่ เคยรายงาน	ผลกระทบ จากการ เปลี่ยนแปลง นโยบายบัญชี	ปรับปรุงใหม่
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น						
ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์						
ของบริษัทย่อย - สุทธิ (ค)	147,288	(147,288)	-	-	-	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน (ง)	(25,252)	(2,157,823)	(2,183,075)	-	(662,415)	(662,415)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	16,714,916	(2,132,233)	14,582,683	12,160,066	(570,645)	11,589,421
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	34,569	(5,286)	29,283	-	-	-
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>16,749,485</b>	<b>(2,137,519)</b>	<b>14,611,966</b>	<b>12,160,066</b>	<b>(570,645)</b>	<b>11,589,421</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>22,071,626</b>	<b>(2,109,740)</b>	<b>19,961,886</b>	<b>18,804,413</b>	<b>(1,075,404)</b>	<b>17,729,009</b>

(หน่วย: พันบาท)

	งบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553					
	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	ตามที่ เคยรายงาน	ผลกระทบ จากการ เปลี่ยนแปลง นโยบายบัญชี	ปรับปรุงใหม่	ตามที่ เคยรายงาน	ผลกระทบ จากการ เปลี่ยนแปลง นโยบายบัญชี	ปรับปรุงใหม่
<b>รายได้</b>						
รายได้จากการเดินเรือ						
รายได้ค่าเช่าเรือ	2,810,421	(64,468)	2,745,953	-	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ	142,683	39,655	182,338	-	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	2,953,104	(24,813)	2,928,291	-	-	-
รายได้จากการให้บริการ	10,379	61	10,440	71,463	(40)	71,423
กำไรจากการขายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์	390,280	48,103	438,383	-	-	-
ดอกเบี้ยรับ	25,978	(151)	25,827	20,571	100	20,671
รายได้อื่น	426	(5)	421	5	-	5
เงินปันผลรับ	-	-	-	1,530,298	-	1,530,298
<b>รวมรายได้</b>	<b>3,380,167</b>	<b>23,195</b>	<b>3,403,362</b>	<b>1,622,337</b>	<b>60</b>	<b>1,622,397</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>						
ต้นทุนการเดินเรือ						
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	847,172	(5,484)	841,688	-	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	20,905	5,530	26,435	-	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิง	5,174	(5)	5,169	-	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	873,251	41	873,292	-	-	-
ค่าเสื่อมราคา	796,564	(118,356)	678,208	8,561	(1,155)	7,406

(หน่วย: พันบาท)

	งบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553					
	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	ตามที่ เคยรายงาน	ผลกระทบ จากการ เปลี่ยนแปลง นโยบายบัญชี	ปรับปรุงใหม่	ตามที่ เคยรายงาน	ผลกระทบ จากการ เปลี่ยนแปลง นโยบายบัญชี	ปรับปรุงใหม่
ต้นทุนการให้บริการ	4,818	48	4,866	-	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	195,348	9,474	204,822	169,331	8,752	178,083
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	104,136	8,844	112,980	98,006	7,792	105,798
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	15,289	520	15,809	-	-	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	112,243	(105,727)	6,516	120,353	(106,079)	14,274
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>2,101,649</b>	<b>(205,156)</b>	<b>1,896,493</b>	<b>396,251</b>	<b>(90,690)</b>	<b>305,561</b>
<b>กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม</b>						
<b>ค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้</b>						
<b>นิติบุคคล</b>	<b>1,278,518</b>	<b>228,351</b>	<b>1,506,869</b>	<b>1,226,086</b>	<b>90,750</b>	<b>1,316,836</b>
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม						
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	19,520	(861)	18,659	-	-	-
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและ</b>						
<b>ภาษีเงินได้นิติบุคคล</b>	<b>1,298,038</b>	<b>227,490</b>	<b>1,525,528</b>	<b>1,226,086</b>	<b>90,750</b>	<b>1,316,836</b>
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(301,394)	2,104	(299,290)	(222,557)	1,019	(221,538)
<b>กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล</b>	<b>996,644</b>	<b>229,594</b>	<b>1,226,238</b>	<b>1,003,529</b>	<b>91,769</b>	<b>1,095,298</b>
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	(81,922)	(689)	(82,611)	-	-	-
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>914,722</b>	<b>228,905</b>	<b>1,143,627</b>	<b>1,003,529</b>	<b>91,769</b>	<b>1,095,298</b>
<b>การแบ่งปันกำไร</b>						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	904,685	229,043	1,133,728	1,003,529	91,769	1,095,298
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจ						
ควบคุมของบริษัทย่อย	10,037	(138)	9,899	-	-	-
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>914,722</b>	<b>228,905</b>	<b>1,143,627</b>	<b>1,003,529</b>	<b>91,769</b>	<b>1,095,298</b>
<b>กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน</b>						(หน่วย: บาท)
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.87	0.22	1.09	0.97	0.08	1.05

**หมายเหตุ:**

- (ก) สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทที่เสนองบการเงิน และสกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินที่ใช้  
นำเสนองบการเงินของกลุ่มบริษัท มูลค่าของเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาดลดลงเมื่อเทียบกับเงินบาทในช่วงระยะเวลาสองสามปีที่ผ่านมา  
ซึ่งส่งผลกระทบต่อมูลค่าของสินทรัพย์และหนี้สินที่ถูกแปลงค่าจากสกุลเหรียญสหรัฐอเมริกามาเป็นเงินบาท โดย  
เฉพาะสินทรัพย์ที่ซื้อและหนี้สินที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ 1 มกราคม 2554 ซึ่งเป็นวันที่ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21  
(ปรับปรุง 2552) ผลจากเงินเหรียญสหรัฐอเมริกามีมูลค่าลดลงทำให้มูลค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อ  
เรือเดินทะเลในสกุลเงินที่ใช้เสนองบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 ลดลงอย่างมีสาระสำคัญเมื่อเทียบกับยอดคงเหลือตามที่  
เคยรายงานไว้ในครั้งก่อนตามนโยบายการบัญชีเดิม
- (ข) ผลกระทบจากการจัดประเภทรายการเกี่ยวกับประมาณการหนี้สินและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น โดยกลุ่มบริษัทรับรู้ประมาณการค่าความ  
เสียหายจากการเดินเรือเดินทะเลและค่าความเสียหายจากการเดินเรือทะเลเรียกคืนแยกจากกัน แทนที่จะแสดงด้วยยอดสุทธิ

- (ค) ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับที่ดินและอาคารชุดจากวิธีการตีราคาใหม่มาเป็นวิธีราคาทุน ตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3
- (ง) การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกิดจากการแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานถูกบันทึกในบัญชีผลสะสมจากการแปลงค่างบการเงินในส่วนของผู้ถือหุ้น รายการ ส่วนใหญ่ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในผลสะสมจากการแปลงค่างบการเงินประกอบด้วยมูลค่าของเรือเดินทะเลและเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล

## 6. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

### 6.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

#### รายได้จากการเดินเรือ

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

#### รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้วโดยพิจารณาถึงขั้นความสำเร็จของงาน

#### ดอกเบี้ยรับ

ดอกเบี้ยรับถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

#### เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทมีสิทธิในการรับเงินปันผล

### 6.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูงซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

### 6.3 ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้าแสดงตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ บริษัทฯและบริษัทย่อยบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้

### 6.4 น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงแสดงมูลค่าตามราคาทุน (วิธีเข้าก่อน-ออกก่อน) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่าและจะถือเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการเดินเรือเมื่อมีการเบิกใช้

### 6.5 เงินลงทุน

- ก) เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไป ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการลดลงของมูลค่า (ถ้ามี)
  - ข) เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย
  - ค) เงินลงทุนในบริษัทย่อยและการร่วมค้าที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน
- เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับกับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนจะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน ในกรณีที่มีการจำหน่ายเงินลงทุนเพียงบางส่วน ราคาตามบัญชีต่อหน่วยที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนสำหรับเงินลงทุนที่จำหน่ายใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

### 6.6 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

ที่ดินและอาคารชุด และเรือเดินทะเลและอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของเรือเดินทะเล อาคารชุดและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์หลังจากหักมูลค่าคงเหลือ โดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

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

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินและสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง

บริษัทตัดรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชีเมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ (ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายสินทรัพย์กับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น) จะรับรู้ในส่วนของการกำไรหรือขาดทุนเมื่อบริษัทตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

## 6.7 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการจัดหาหรือก่อสร้างสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืม

## 6.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเพื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

บริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า บริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของการกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดมีดังนี้

คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	5 ปี และ 10 ปี
----------------------	----------------

## 6.9 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันทำสัญญาวงเงินกู้ยืมและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายตามสัดส่วนของเงินกู้ยืมที่ได้เบิกถอนแล้วจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามอายุของเงินกู้

## 6.10 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ หรือถูกบริษัทฯ ควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับ บริษัทฯ

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลที่มีสิทธิออกเสียงโดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯ ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯ

## 6.11 สัญญาเช่าระยะยาว

จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของการกำไรหรือขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า



## 6.12 เงินตราต่างประเทศ

สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนอของเงินของกลุ่มบริษัท ซึ่งแตกต่างจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่เป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน กิจกรรมในกลุ่มบริษัทจะกำหนดสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการและรายการบัญชีในงบการเงินจะวัดมูลค่าด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

### ก) รายการและยอดคงเหลือ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศจะบันทึกรายการเริ่มแรกเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการในกลุ่มบริษัท รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่างเดือนแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถ่วงเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนทันทีของสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรหรือขาดทุนจากการแปลงค่าบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่อยู่ในรูปเงินตราต่างประเทศซึ่งเคยบันทึกไว้ด้วยราคาทุนเดิมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งบันทึกไว้ด้วยมูลค่ายุติธรรมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่กำหนดมูลค่ายุติธรรมนั้น

### ข) กิจกรรมในกลุ่มบริษัท

สินทรัพย์และหนี้สินของกิจกรรมในกลุ่มบริษัทที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และรายการในงบกำไรขาดทุนและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ

ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่า จะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจนกว่ามีการจำหน่ายเงินลงทุนในกิจการนั้นออกไป จึงรับรู้ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

## 6.13 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน บริษัทฯและบริษัทย่อยจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของบริษัทฯและบริษัทย่อยหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า บริษัทฯและบริษัทย่อยรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า

บริษัทฯและบริษัทย่อยจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

## 6.14 ผลประโยชน์พนักงาน

### ก) ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

ภาระผูกพันของผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงานซึ่งประกอบด้วย เงินเดือน ค่าแรง โบนัสและเงินสมทบกองทุนประกันสังคมวัดมูลค่าโดยมิได้คิดลดกระแสเงินสดและเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อพนักงานทำงานให้

### ข) ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน

กลุ่มบริษัทได้บันทึกผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานจากการตั้งโครงการสมทบเงิน (ภายใต้ข้อกำหนดตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530) และโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ (ภาระผูกพันเมื่อพนักงานเกษียณอายุตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541)

#### - โครงการสมทบเงิน

โครงการสมทบเงินเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน ซึ่งกิจการจ่ายสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปอีกกิจการหนึ่งแยกต่างหาก (กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ) และจะไม่มีภาระผูกพัน

ตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุมาณที่จะต้องจ่ายสมทบเพิ่มเติม ภาระผูกพันในการสมทบเข้าโครงการสมทบเงินจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในรอบระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้แก่กิจการ

- โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้

โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้เป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากราชการนอกเหนือจากโครงการสมทบเงิน ภาระผูกพันสุทธิของกลุ่มบริษัทจากโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ถูกคำนวณจากการประมาณผลประโยชน์ในอนาคตที่เกิดจากการทำงานของพนักงานในปัจจุบันและในงวดก่อน ๆ ผลประโยชน์ดังกล่าวได้มีการคิดลดกระแสเงินสดเพื่อให้เป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตรา ณ วันที่รายงานของพันธบัตรรัฐบาล ซึ่งมีระยะเวลาครบกำหนดใกล้เคียงกับระยะเวลาครบกำหนดชำระภาระผูกพันของกลุ่มบริษัท และมีสกุลเงินเดียวกับสกุลเงินของผลประโยชน์ที่คาดว่าจะจ่าย การคำนวณนั้นจัดทำโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัย โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้

เมื่อมีการเพิ่มผลประโยชน์ในโครงการผลประโยชน์ สัดส่วนที่เพิ่มขึ้นของผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนบริการในอดีตของพนักงานรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนโดยวิธีเส้นตรงตามระยะเวลาถัวเฉลี่ยจนถึงวันที่ได้รับสิทธิประโยชน์นั้น หากผลประโยชน์นั้นเป็นสิทธิขาดทันที ค่าใช้จ่ายจะถูกรับรู้ทันทีในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

กลุ่มบริษัทรับรู้กำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากโครงการผลประโยชน์ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในงวดที่เกิดรายการ

ค) ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

ภาระผูกพันของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวกับโบนัสพนักงานค้างจ่ายถูกจัดประเภทเป็นผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานนอกเหนือจากโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ โดยเป็นผลประโยชน์ในอนาคตที่ตอบแทนพนักงานจากการทำงานในปัจจุบันและในงวดก่อน

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการสำหรับโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ทันทีในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

ง) ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้าง

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อกลุ่มบริษัทแสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากงานโดยสมัครใจ

ในการปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน เป็นครั้งแรกกลุ่มบริษัทเลือกรับรู้หนี้สินในช่วงการเปลี่ยนแปลงที่มากกว่าหนี้สินที่รับรู้ ณ วันเดียวกันตามนโยบายการบัญชีเดิม โดยบันทึกปรับกับกำไรสะสม ณ วันต้นงวดของปีปัจจุบัน

## 6.15 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อบริษัทและบริษัทย่อยมีภาระหนี้สินที่เกิดขึ้นในปัจจุบันหรือที่ก่อตัวขึ้นอันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีต และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจะต้องถูกจ่ายไปเพื่อชำระภาระหนี้สินดังกล่าว และสามารถประมาณจำนวนภาระหนี้สินได้อย่างน่าเชื่อถือ

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชดเชยประมาณการหนี้สินทั้งหมดหรือบางส่วนคืน เช่น สัญญาประกันภัยรายจ่ายที่ได้รับชดเชยจะรับรู้เป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อมีความมั่นใจว่าจะได้รับเงินชดเชยนั้นคืน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับประมาณการหนี้สินจะแสดงในส่วนของกำไรหรือขาดทุนสุทธิจากจำนวนเงินที่ได้รับชดเชย

### ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเล

บริษัทย่อยบันทึกประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเลเมื่อได้รับการแจ้งคำเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้เช่าเรือ โดยประมาณการความเสียหายที่ดีที่สุดที่บริษัทย่อยจะต้องจ่ายชำระภาระผูกพันในปัจจุบัน

## 6.16 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้สำหรับปีประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศไทยบันทึกภาษีเงินได้โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามกฎหมายภาษีอากร บริษัทย่อยในต่างประเทศคำนวณภาษีเงินได้ตามวิธีและอัตราภาษีที่ระบุในกฎหมายภาษีอากรของประเทสนั้น

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

ภาษีเงินได้ปัจจุบันได้แก่ภาษีที่คาดว่าจะจ่ายหรือรับชำระโดยคำนวณจากกำไรหรือขาดทุนประจำปีที่ต้องเสียภาษี โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน ตลอดจนการปรับปรุงทางภาษีที่เกี่ยวข้องกับรายการในปีก่อนๆ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีบันทึกโดยคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดขึ้นระหว่างมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินและจำนวนที่ใช้เพื่อความมุ่งหมายทางภาษี ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะไม่ถูกรับรู้เมื่อเกิดจากผลแตกต่างชั่วคราวต่อไปนี้ การรับรู้ค่าความนิยมในครั้งแรก การรับรู้สินทรัพย์หรือหนี้สินในครั้งแรกซึ่งเป็นรายการที่ไม่ใช่การรวมธุรกิจ และรายการนั้นไม่มีผลกระทบต่อกำไรทางบัญชีหรือกำไรทางภาษี และผลแตกต่างที่เกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยและการร่วมค้า หากเป็นไปได้ว่าจะไม่มีการกลับรายการในอนาคตอันใกล้ ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีวัดมูลค่าโดยใช้อัตราภาษีที่คาดว่าจะใช้กับผลแตกต่างชั่วคราวเมื่อมีการกลับรายการโดยอิงกับกฎหมายที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะหักกลบลรายการได้ต่อเมื่อมีสิทธิตามกฎหมายที่จะหักกลบลรายการสินทรัพย์และหนี้สินภาษีเงินได้ปัจจุบัน ซึ่งเกี่ยวข้องกับการเรียกเก็บภาษีเงินได้จากหน่วยงานจัดเก็บภาษีเดียวกันและเป็นหน่วยภาษีเดียวกันหรือหน่วยภาษีต่างกันแต่มีความตั้งใจที่จะชำระโดยการสุทธินี้สินภาษีเงินได้ปัจจุบันและสินทรัพย์ภาษีเงินได้ปัจจุบันโดยการหักกลบลหรือตั้งใจจะรับคืนสินทรัพย์และจ่ายชำระหนี้สินในเวลาเดียวกัน

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะบันทึกต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากำไรเพื่อเสียภาษีในอนาคตจะมีจำนวนเพียงพอกับการใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวดังกล่าว สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานและจะถูกปรับลดลงเท่าที่ประโยชน์ทางภาษีจะมีโอกาสถูกใช้จริง

## 6.17 ส่วนเกินทุนหุ้นกู้ซื้อคืน

บริษัทฯจะรับรู้ผลต่างระหว่างราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนที่สูงกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืนเข้าบัญชีส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนและหากราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนต่ำกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืน บริษัทฯจะนำผลต่างหักจากส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนให้หมดไปก่อน แล้วจึงนำผลต่างที่เหลืออยู่ไปหักจากบัญชีกำไรสะสม

## 6.18 ตราสารอนุพันธ์

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ลูกหนี้และเจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศดังกล่าวจะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

## 7. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการผลกระทบของเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนในอนาคตที่อาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ได้แก่

### สัญญาเช่า

ในการพิจารณาประเภทของสัญญาเช่าว่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าทางการเงิน ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินเงื่อนไขและรายละเอียดของสัญญาเพื่อพิจารณาว่าบริษัทฯได้โอนหรือรับโอนความเสี่ยงและผลประโยชน์ในสินทรัพย์ที่เช่าดังกล่าวแล้วหรือไม่

### ค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้

ค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้เกิดจากการปรับมูลค่าของลูกหนี้จากความเสี่ยงด้านเครดิตที่อาจเกิดขึ้น ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยใช้การวิเคราะห์สถานะของลูกหนี้รายตัว ประสบการณ์การเก็บเงินในอดีต การวิเคราะห์อายุลูกหนี้และการเปลี่ยนแปลงของสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การใช้ประมาณการและข้อสมมติฐานที่แตกต่างกันอาจมีผลต่อจำนวนค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ ดังนั้น การปรับปรุงค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญอาจมีขึ้นได้ในอนาคต

### มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่ไม่มีการซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาค่าได้ในตลาดซื้อขาย คล่อง ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยคำนวณตามหลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าที่เป็นที่ยอมรับกันทั่วไป ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณมาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงสภาพคล่อง ข้อมูลความสัมพันธ์ และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว

### ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของเรือเดินทะเล อาคารชุดและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของเรือเดินทะเล อาคารชุดและอุปกรณ์ และได้มีการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสินทรัพย์นั้น

### สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ในการบันทึกและวัดมูลค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ได้มา ตลอดจนการทดสอบการด้อยค่าในภายหลัง ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากสินทรัพย์ หรือหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดรวม ทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้น ๆ

### สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

บริษัทฯ จะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าบริษัทฯ จะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ภาษีเงินได้นั้น ในการนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่าบริษัทฯ ควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา

### ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน และตามโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

## 8. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
เงินสด	674	637	663	625
เงินฝากธนาคาร	4,374,037	4,222,786	2,718,856	2,040,724
รวม	4,374,711	4,223,423	2,719,519	2,041,349

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เงินฝากธนาคารมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.10 ถึง 0.50 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ร้อยละ 0.75 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท ร้อยละ 0.20 ถึง 1.30 ต่อปีสำหรับเงินฝากประจำสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และร้อยละ 1.37 ถึง 2.25 ต่อปี สำหรับเงินฝากประจำสกุลเงินยูโร (2553: ระหว่างร้อยละ 0.05 ถึง 0.26 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ร้อยละ 0.25 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท และร้อยละ 0.25 ถึง 2.00 ต่อปีสำหรับเงินฝากประจำสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา)

## 9. เงินลงทุนชั่วคราว

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม							
	ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย	
	2554	2553	2554	2553	2554	2553	2554	2553
<b>เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</b>	<b>พันอินเดีย รูป</b>	<b>พันอินเดีย รูป</b>	<b>%</b>	<b>%</b>		<b>(ปรับปรุง ใหม่)</b>		<b>(ปรับปรุง ใหม่)</b>
บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด	64,592	64,592	50.00	50.00	27,658	26,314	17,403	16,557
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุน							(17,403)	(16,557)
เงินลงทุนชั่วคราว - สุทธิ							-	-

บริษัทย่อย (บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (เมอริเซียส) ลิมิเตด) บันทึกลงเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นในประเทศอินเดีย ตามวิธีส่วนได้เสียจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2543 เท่านั้น เนื่องจาก ฝ่ายบริหารของบริษัทฯมีความตั้งใจที่จะเสนอขายเงินลงทุนดังกล่าว ดังนั้น จึงได้จัดประเภทเงินลงทุนดังกล่าวเป็นเงินลงทุนชั่วคราวในสินทรัพย์หมุนเวียนและบันทึกค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนเต็มจำนวน

## 10. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
		<b>(ปรับปรุงใหม่)</b>		<b>(ปรับปรุงใหม่)</b>
<b>ลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</b>				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ในใบแจ้งหนี้				
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	104,741	33,087	-	-
3 - 6 เดือน	117	-	-	-
6 - 12 เดือน	20,236	919	-	-
มากกว่า 12 เดือน	20,109	19,008	-	-
รวม	145,203	53,014	-	-
หัก: ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ	(20,109)	(19,008)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน, สุทธิ	125,094	34,006	-	-
<b>ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน</b>				
เงินตรรองแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	771,933	288,402
รวมลูกหนี้อื่น	-	-	771,933	288,402
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	125,094	34,006	771,933	288,402

## 11. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

นอกเหนือจากความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทกับบริษัทย่อยตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14 การร่วมค้าตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 15 และบริษัทร่วมตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16 รายการธุรกิจและความสัมพันธ์กับกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่นสามารถสรุปได้ดังนี้

ชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	ไม่มี	เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นเป็นจำนวนร้อยละ 25.65 และมีกรรมการบริษัทฯ บางท่านเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการในกิจการดังกล่าว
บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด	ค่าเช่าสำนักงานและค่าบริการอื่น ๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี จำกัด	ค่าตัวเครื่องบิน	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท จีพี แอร์เซอร์วิส จำกัด	ค่าตัวเครื่องบิน	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด	ค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด	ค่าบริหารจัดการห้องพักและค่าบริการอื่น ๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้น และกรรมการในกิจการดังกล่าว
บริษัท ควิดแลบ จำกัด	ซื้อคอมพิวเตอร์ ฮาร์ดแวร์ หรือซอฟต์แวร์	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของผู้บริหารของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้น และกรรมการในกิจการดังกล่าว

ในระหว่างปี บริษัทฯ บริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทฯ และบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2554	2553	2554	2553	
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)	
<b>รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย</b> (ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการให้บริการ - ค่าบริหาร	-	-	46,094	44,564	อัตราคงที่ต่อลำต่อวันโดยอ้างอิงกับค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัทฯ ร้อยละ 3 ของราคาขายเรือเดินทะเล
รายได้จากการให้บริการ - ค่านายหน้าขายเรือเดินทะเล	-	-	-	25,053	
เงินปันผลรับ	-	-	981,829	1,530,298	ตามที่ประกาศจ่าย
ดอกเบี้ยรับ	-	-	10,914	8,111	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.40 และ 0.70 ต่อปี (2553: ร้อยละ 0.70 ต่อปี)
ค่าเช่าอาคารชุดจ่าย	-	-	9,404	9,258	ราคาลด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2554	2553	2554	2553	
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)	
<b>รายการธุรกิจกับกิจการที่ควบคุมร่วมกัน</b> (ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมตาม สัดส่วนที่บริษัทฯ ถือหุ้นแล้ว) รายได้ค่าควบคุมการต่อเรือเดินทะเล	3,069	903	6,139	1,807	350,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อลำตามสัญญาซึ่งเป็นไปตาม ธรรมเนียมปฏิบัติในตลาด
<b>รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม</b> เงินปันผลรับ	3,375	3,288	-	-	ตามที่ประกาศจ่าย
<b>รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน</b> ค่าตัวเครื่องบินจ่าย	7,731	9,500	3,488	3,686	ราคาคตลาด
ค่าเช่าและบริการจ่าย	5,793	5,725	4,507	4,415	ราคาคตลาด
ซื้อคอมพิวเตอร์	1,764	4,506	626	3,806	ราคาคตลาด

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
<b>ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 10)</b>				
บริษัทย่อย	-	-	731,132	279,477
กิจการที่ควบคุมร่วมกัน	-	-	40,801	8,925
รวมลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	771,933	288,402
<b>เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 23)</b>				
บริษัทย่อย	-	-	3,430,581	2,526,929
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	91	853	32	433
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	91	853	3,430,613	2,527,362

ยอดคงเหลือของลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันเป็นรายการที่เกิดจากบัญชีเดินสะพัดระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันเหล่านั้น ซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบันทึกค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับหนี้ดังกล่าว เงินทดรองจ่ายแก่/จากบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันไม่มีการคิดดอกเบี้ย

### คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานของกรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้



## รายงานประจำปี 2554

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
ผลประโยชน์ระยะสั้น	72,631	77,536	69,878	74,328
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	2,363	-	2,363	-
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	24,397	35,444	21,736	31,470
รวม	99,391	112,980	93,977	105,798

### การดำเนินงานกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทมีภาระจากการค้าประกันให้แก่บริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 26 โดยไม่มีการคิดค่าธรรมเนียมการค้าประกัน

## 12. เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยซึ่งบริษัทถือหุ้นทั้งหมดเป็นตัวยุทธใช้เงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวนเงิน 71.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2553: 63.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ซึ่งคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 0.40 ต่อปี (2553: ร้อยละ 0.70 ต่อปี) และมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม โดยมีรายการเคลื่อนไหวในระหว่างปีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2553	เพิ่มขึ้น	ผลต่างจากการแปลงค่า งบการเงิน	2554
	(ปรับปรุงใหม่)			
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย				
บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	1,923,653	249,542	102,233	2,275,428

## 13. เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกันเป็นตัวยุทธใช้เงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวนเงิน 8.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2553: 8.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ซึ่งไม่มีการคิดดอกเบี้ย และมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม อย่างไรก็ตาม บริษัทไม่มีความตั้งใจที่จะเรียกชำระคืนเงินให้กู้ยืมในอนาคตอันใกล้ ดังนั้น เงินให้กู้ยืมดังกล่าวจึงจัดประเภทเป็นเงินให้กู้ยืมระยะยาว เงินให้กู้ยืมนี้เป็นเงินสนับสนุนจากบริษัทที่จ่ายให้แก่กิจการที่ควบคุมร่วมกันตามสัดส่วนที่บริษัทถือหุ้น (ร้อยละ 50) กิจการที่ควบคุมร่วมกันได้รับเงินจำนวนที่เท่ากันนี้จากผู้ร่วมค้าอีกฝ่ายด้วย เงินให้กู้ยืมดังกล่าวจ่ายไปเพื่อให้บริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ 3 บริษัทซึ่งกิจการที่ควบคุมร่วมกันถือหุ้นอยู่ไปจ่ายชำระเงินค่างวดให้แก่ผู้รับต่อเรือ รายการเคลื่อนไหวของเงินให้กู้ยืมในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
		ผลต่างจาก การแปลงค่า งบการเงิน	
	2553 (ปรับปรุงใหม่)		2554
<b>เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกัน</b>			
บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	257,794	13,166	270,960

## 14. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อย ประกอบด้วยเงินลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		เงินปันผลรับสำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2554	2553	2554	2553	2554	2553	2554	2553
			%	%		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
บริษัท 프리เชียส เมททัลส์ จำกัด	250,000	250,000	99.99	99.99	310,698	295,601	-	45,000
บริษัท 프리เชียส วิชเชส จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	285,842	271,952	23,000	345,000
บริษัท 프리เชียส สโตนส์ ซิปปิง จำกัด	260,000	260,000	99.99	99.99	267,012	254,037	18,200	26,000
บริษัท 프리เชียส มิเนอร์อัลส์ จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	242,802	231,006	32,200	23,000
บริษัท 프리เชียส แลนด์ จำกัด	84,000	84,000	99.99	99.99	78,088	74,294	-	-
บริษัท 프리เชียส ริเวอร์ส จำกัด	234,000	234,000	99.99	99.99	201,966	192,152	84,240	-
บริษัท 프리เชียส เลคส์ จำกัด	99,000	99,000	99.99	99.99	89,474	85,126	-	188,099
บริษัท 프리เชียส ซีล จำกัด	100,000	100,000	99.99	99.99	124,279	118,240	72,000	30,000
บริษัท 프리เชียส สตาร์ส จำกัด	105,000	105,000	99.99	99.99	130,493	124,152	51,450	36,750
บริษัท 프리เชียส โอเชียนส์ จำกัด	175,000	175,000	99.99	99.99	217,488	206,920	63,000	35,000
บริษัท 프리เชียส แพลนเนตส์ จำกัด	100,000	100,000	99.99	99.99	124,279	118,240	-	-
บริษัท 프리เชียส ไดมอนด์ส จำกัด	205,000	205,000	99.99	99.99	184,630	175,658	116,850	20,500
บริษัท 프리เชียส แซฟไฟร์ส จำกัด	144,000	144,000	99.99	99.99	125,262	119,176	95,040	50,400
บริษัท 프리เชียส เอ็มเมอรัลด์ จำกัด	366,000	366,000	99.99	99.99	300,361	285,766	36,600	54,900
บริษัท 프리เชียส รูบี้ส จำกัด	84,000	84,000	99.99	99.99	78,088	74,294	-	-
บริษัท 프리เชียส โอปอลส์ จำกัด	74,000	74,000	99.99	99.99	70,044	66,641	-	-
บริษัท 프리เชียส การ์เน็ตส์ จำกัด	379,000	379,000	99.99	99.99	309,803	294,749	7,580	56,850
บริษัท 프리เชียส เพิร์ลส์ จำกัด	73,000	73,000	99.99	99.99	75,817	72,133	-	-
บริษัท 프리เชียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	76,000	76,000	99.99	99.99	78,230	74,428	-	-
บริษัท 프리เชียส ฟอเรสต์ จำกัด	96,000	96,000	99.99	99.99	94,755	90,151	-	-
บริษัท 프리เชียส ทรีส์ จำกัด	80,000	80,000	99.99	99.99	81,886	77,907	-	-
บริษัท 프리เชียส ฟอนต์ส จำกัด	84,000	84,000	99.99	99.99	81,595	77,631	-	100,800
บริษัท 프리เชียส เว้นเจอร์ส จำกัด	80,000	80,000	99.99	99.99	99,423	94,592	-	-
บริษัท 프리เชียส แคปิตอลส์ จำกัด	200,000	200,000	99.99	99.99	248,558	236,480	100,000	60,000
บริษัท 프리เชียส จัสมินส์ จำกัด	147,000	147,000	99.99	99.99	168,869	160,663	-	110,250

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		เงินปันผลรับสำหรับปี	
	2554	2553	2554	2553	2554	2553	2554	2553
			%	%		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
บริษัท ฟรีเชียส ออคิดส์ จำกัด	217,000	217,000	99.99	99.99	190,827	181,555	2,170	65,100
บริษัท ฟรีเชียส ลาภูนส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	173,990	165,536	60,200	-
บริษัท ฟรีเชียส คลิฟส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	173,990	165,536	43,400	-
บริษัท ฟรีเชียส ฮิลล์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	173,990	165,536	53,200	28,000
บริษัท ฟรีเชียส เมาน์เทนส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	173,990	165,536	39,200	35,000
บริษัท ฟรีเชียส รัสฟอร์ทส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	173,990	165,536	7,000	28,000
บริษัท ฟรีเชียส ซิตีส์ จำกัด	170,000	170,000	99.99	99.99	197,849	188,236	76,499	85,000
บริษัท ฟรีเชียส คอมเมิร์ซ จำกัด	71,100	71,100	99.99	99.99	57,233	54,452	-	106,649
บริษัท ฟรีเชียส ออณาเมนส์ จำกัด	68,100	68,100	99.99	99.99	54,820	52,156	-	-
บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด	2,500	2,500	69.99	69.99	806	766	-	-
บริษัท ฟรีเชียส สตอเวจ เทอมินัลส์ จำกัด	6,000	6,000	69.99	69.99	5,219	4,966	-	-
บริษัท เทปส์ ฟิตีอี ลิมิเตด	0.0365	0.0365	100.00	100.00	-	-	-	-
บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิง (ปานามา) เอส เอ	250	250	99.99	99.99	317	301	-	-
บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิง (เมอริเชียส) ลิมิเตด	250	250	100.00	100.00	317	301	-	-
บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิง (สิงคโปร์) ฟิตีอี ลิมิเตด	363,338	363,338	100.00	100.00	332,457	316,303	-	-
บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิง (ยูเค) ลิมิเตด	250	250	99.99	99.99	317	301	-	-
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด	100,000	100,000	99.99	99.99	230,226	219,039	-	-
บริษัท ฟรีเชียส โปรเจกต์ ฟิตีอี ลิมิเตด	0.0345	0.0345	100.00	100.00	-	-	-	-
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย					6,010,080	5,718,045	981,829	1,530,298
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย					(6,342)	(6,034)		
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย - สุทธิ					6,003,738	5,712,011		

บริษัทฯ ได้นำเงินปันผลรับไปหักกลบลบหนี้กับยอดคงค้างบัญชีลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยในงบแสดงฐานะการเงิน การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่า งบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 เงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทฯมีการเปลี่ยนแปลงดังนี้

เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2553 บริษัทย่อยในประเทศ (บริษัท ฟรีเชียส จัสมินส์ จำกัด) ได้ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน โดย บริษัทฯได้ซื้อเงินลงทุนเพิ่ม ณ วันนั้นด้วยมูลค่าที่ตราไว้ของหุ้นสามัญของบริษัทย่อยดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 49.00 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2553 บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิง (สิงคโปร์) ฟิตีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯในประเทศสิงคโปร์ได้ลงนามในสัญญาฉบับบริษัท Oswal Shipping Pte. Limited (ผู้ขาย) ซึ่งเป็นบริษัทที่จัดตั้งในประเทศ สิงคโปร์ และเป็นเจ้าของบริษัทที่จัดตั้งเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (บริษัทเอสพีซี) เพื่อซื้อหุ้นที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด (บริษัทละ 1.00 เหรียญสิงคโปร์ สำหรับแต่ละบริษัท) ของบริษัทเอสพีซี 4 บริษัทคือ บริษัท โอเอสดับเบิลยู 6 ฟิตีอี ลิมิเตด บริษัท โอเอสดับเบิลยู 7 ฟิตีอี ลิมิเตด บริษัท โอเอสดับเบิลยู 8 ฟิตีอี ลิมิเตด และ บริษัท โอเอสดับเบิลยู 9 ฟิตีอี ลิมิเตด (ในปี 2555 บริษัทย่อยดังกล่าวได้เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ฟรีเชียส คอมฟอร์ทส์ ฟิตีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเชียส สปราร์คส์ ฟิตีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเชียส วิชั่นส์ ฟิตีอี ลิมิเตด และ บริษัท ฟรีเชียส บริดจส์ ฟิตีอี ลิมิเตด ตามลำดับ) บริษัทเอสพีซีแต่ละ บริษัทมีสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลขนาด supramax จำนวน 1 ลำกับบริษัท Wuhan Guoyu Logistics Group Co. Ltd และ

Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd (ทั้งสองบริษัทรวมเรียกว่าอู่ต่อเรือ) รายการโอนหุ้นในบริษัท เอสพีซีให้แก่ผู้ซื้อได้เสร็จสิ้นในเดือนธันวาคม 2553 ด้วยมูลค่าซื้อหุ้นในบริษัทเอสพีซี 4 บริษัทเป็นจำนวนเงินรวม 6,800,004 เหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือบริษัทละ 1,700,001 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ราคาซื้อดังกล่าวจ่ายให้แก่ผู้ขายเป็นรายงวดตามที่ระบุในสัญญาภายหลังจากที่บริษัทเอสพีซีได้รับหนังสือคำประกันธนาคารจากอู่ต่อเรือ ดังนั้น ทำให้บริษัทเอสพีซีทั้ง 4 บริษัทเป็นบริษัทย่อยทางอ้อมของบริษัทฯตั้งแต่วันที่มีการโอนหุ้นเสร็จสิ้น

## 15. เงินลงทุนในการร่วมค้า

### 15.1 รายละเอียดของเงินลงทุนในการร่วมค้า

เงินลงทุนในการร่วมค้าเป็นเงินลงทุนตามสัญญาการร่วมทุนในบริษัท แอลโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ซึ่งบริษัทฯและบริษัท Varada Marine Pte. Limited ควบคุมร่วมกันโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

กิจการที่ควบคุมร่วมกัน	ลักษณะธุรกิจ	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีราคาทุน	
		2554	2553	2554	2553	2554	2553
		ร้อยละ	ร้อยละ		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
บริษัท แอลโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	โซลดิ้ง คัมพานี	50	50	32	30	32	30

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในการร่วมค้าเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่นำเสนองบการเงิน

### 15.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

งบการเงินรวมได้รวมส่วนได้เสียในสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายที่บริษัทฯมีอยู่ใน บริษัท แอลโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด โดยคิดตามสัดส่วนของสัญญาการร่วมทุนดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	12,174	2,086
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	1,016	-
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล	455,719	342,983
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	3,289	4,261
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	10,304	-
รวมสินทรัพย์	482,502	349,330
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	1,860	367
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8,893	1,409
เงินกู้ยืมระยะยาว - สิ้นสุดจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	168,969	83,107
รวมหนี้สิน	179,722	84,883
สินทรัพย์สุทธิ	302,780	264,447

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท พีรียส ซีพียู จำกัด (มหาชน)

(หน่วย: พันบาท)

	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม	
	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)
รายได้	4	15
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(603)	(1,445)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	(3)	-
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(3,647)	(7)
ขาดทุนสำหรับปี	(4,249)	(1,437)

## 16. เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

### 16.1 รายละเอียดของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วน เงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตาม วิธีส่วนได้เสีย	
			2554	2553	2554	2553	2554	2553
			%	%		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวเท ลิมิเตด	ก่อสร้างและพัฒนา ท่าเทียบเรือ	อินเดีย	22.40	22.40	64,576	61,438	111,681	124,299

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	งบการเงินรวม			
	เงินปันผลรับ จากบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อยสำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุน ในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อยสำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวเท ลิมิเตด	3,375	3,288	7,637	18,659

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553 ซึ่งรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวมคำนวณจากงบการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553 ซึ่งผ่านการสอบทานจากผู้สอบบัญชีของบริษัทร่วมแล้ว

## 16.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ทุนเรียกชำระ:		สินทรัพย์รวม		หนี้สินรวม		รายได้รวม สำหรับปีสิ้นสุด		กำไร สำหรับปีสิ้นสุด	
	ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		วันที่ 30 กันยายน		วันที่ 30 กันยายน	
	2554	2553	2554	2553	2554	2553	2554	2553	2554	2553
	พันอินเดียรูปี	พันอินเดียรูปี		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท จำกัด	440,580	440,580	635,935	808,225	137,358	257,181	245,273	541,657	34,094	83,297

เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2551 บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ โลเทอเรีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัทฯ (โดยการถือหุ้นผ่านบริษัท ฟรีเซียส ซิปปิง (เมอร์เซียส) จำกัด) ได้ลงนามในสัญญาซื้อหุ้นจำนวน 4.92 ล้านหุ้นในบริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท จำกัด กับผู้ถือหุ้นเดิม คิดเป็นจำนวนเงิน 110.46 ล้านอินเดียรูปี ซึ่งการซื้อหุ้นดังกล่าวจะมีผลบังคับเมื่อได้รับอนุมัติจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับบริษัทร่วมในประเทศนั้น ในระหว่างปี 2552 บริษัทย่อยได้จ่ายชำระเงินล่วงหน้าค่าซื้อหุ้นตามสัญญาดังกล่าวให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมเป็นจำนวนเงินประมาณ 15.93 ล้านอินเดียรูปี หรือประมาณ 11.54 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้บันทึกเงินจำนวนนี้ในบัญชี “เงินล่วงหน้าค่าซื้อหุ้นในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย” ในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นในงบแสดงฐานะการเงินรวม ต่อมาภายหลัง รายการซื้อขายหุ้นดังกล่าวไม่สำเร็จ เนื่องจากไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขบางอย่างที่ได้กำหนดไว้ตั้งแต่แรก (ที่สำคัญคือไม่ได้รับอนุมัติจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง) ดังนั้น สัญญาการซื้อขายหุ้นจึงได้ถูกยกเลิกและบริษัทย่อยได้รับเงินล่วงหน้าค่าซื้อหุ้นคืนทั้งจำนวนในเดือน กันยายน 2553

## 17. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

ในปี 2549 บริษัทฯ ได้ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท บทด จำกัด จำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าตราไว้หุ้นละ 10 บาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3 ของทุนจดทะเบียน บริษัทฯ ชำระค่าหุ้นแล้วหุ้นละ 5 บาท คิดเป็นจำนวนเงิน 10.13 ล้านบาท

การเปลี่ยนแปลงในราคาหุ้นของบัญชีเงินลงทุนระยะยาวอื่นเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยน จากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ ได้รับปันผลจากบริษัท บทด จำกัด เป็นจำนวนเงิน 0.51 ล้านบาท (2553: ไม่มี)





	งบการเงินรวม						
	ที่ต้นและ อาคารชุด	เรือเดินทะเลและอุปกรณ์			สิ่งต่าง ติดตั้งและ อุปกรณ์ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุง สินทรัพย์เช่า
		เรือเดินทะเล และอุปกรณ์	ค่าใช้จ่ายใน การซ่อมแซม และสำรวจเรือ	รวม			
<b>ราคาทุน (ปรับปรุงใหม่)</b>							
31 ธันวาคม 2552	238,259	11,941,816	726,070	12,667,886	58,187	17,450	11,722
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	245	726,506	230,778	957,284	4,783	-	-
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(1,249,086)	(346,661)	(1,595,747)	(6,327)	-	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(22,987)	(1,102,709)	(62,761)	(1,165,470)	(5,774)	(1,683)	(1,130)
31 ธันวาคม 2553	215,517	10,316,527	547,426	10,863,953	50,869	15,767	10,592
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม (ปรับปรุงใหม่)</b>							
31 ธันวาคม 2552	178,866	5,228,878	336,385	5,565,263	44,656	13,039	8,243
ค่าเสื่อมราคาลำห้ปี	12,188	418,034	238,333	656,367	5,434	2,094	2,125
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(927,082)	(294,762)	(1,221,844)	(5,633)	-	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(17,834)	(449,991)	(29,786)	(479,777)	(4,561)	(1,364)	(897)
31 ธันวาคม 2553	173,220	4,269,839	250,170	4,520,009	39,896	13,769	9,471
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ปรับปรุงใหม่)</b>							
31 ธันวาคม 2552	59,393	6,712,938	389,685	7,102,623	13,531	4,411	3,479
31 ธันวาคม 2553	42,297	6,046,688	297,256	6,343,944	10,973	1,998	1,121
<b>ค่าเสื่อมราคาลำห้ปี 2553 (ปรับปรุงใหม่)</b>							
							678,208

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท พรีเมียม ซีพี จำกัด (มหาชน)

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุง สินทรัพย์เช่า	รวม
<b>ราคาทุน</b>				
31 ธันวาคม 2553 (ปรับปรุงใหม่)	21,084	14,947	8,055	44,086
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	391	-	-	391
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	(567)	(3,380)	-	(3,947)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	1,068	653	411	2,132
31 ธันวาคม 2554	21,976	12,220	8,466	42,662
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>				
31 ธันวาคม 2553 (ปรับปรุงใหม่)	13,333	12,948	6,935	33,216
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	2,734	1,597	502	4,833
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ โอนออก/ตัดจำหน่าย	(478)	(3,380)	-	(3,858)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	758	607	371	1,736
31 ธันวาคม 2554	16,347	11,772	7,808	35,927
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>				
31 ธันวาคม 2553 (ปรับปรุงใหม่)	7,751	1,999	1,120	10,870
31 ธันวาคม 2554	5,629	448	658	6,735
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี 2554</b>				4,833

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุง สินทรัพย์เช่า	รวม
<b>ราคาทุน (ปรับปรุงใหม่)</b>				
31 ธันวาคม 2552	25,912	16,542	8,913	51,367
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	4,028	-	-	4,028
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	(6,224)	-	-	(6,224)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(2,632)	(1,595)	(858)	(5,085)
31 ธันวาคม 2553	21,084	14,947	8,055	44,086
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม (ปรับปรุงใหม่)</b>				
31 ธันวาคม 2552	16,969	12,131	5,999	35,099
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	3,723	2,094	1,589	7,406
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ โอนออก/ตัดจำหน่าย	(5,549)	-	-	(5,549)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(1,810)	(1,277)	(653)	(3,740)
31 ธันวาคม 2553	13,333	12,948	6,935	33,216
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ปรับปรุงใหม่)</b>				
31 ธันวาคม 2552	8,943	4,411	2,914	16,268
31 ธันวาคม 2553	7,751	1,999	1,120	10,870
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี 2553 (ปรับปรุงใหม่)</b>				7,406

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทย่อยในประเทศหลายบริษัทได้จำหน่ายและส่งมอบเรือเดินทะเลจำนวนรวม 5 ลำ โดยมีกำไรจากการจำหน่ายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์เป็นจำนวนเงินรวม 438.38 ล้านบาท ซึ่งได้แสดงอยู่ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนของปี 2553

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีเรือเดินทะเลและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัด ค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงิน 128.04 ล้านบาท (2553: 122.90 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 21.56 ล้านบาท (2553: 21.42 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทย่อยได้จดจำนองเรือเดินทะเลจำนวน 14 ลำ (2553: 7 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนเงิน 6,394.78 ล้านบาท (2553: 2,576.03 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 26

## 19. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

รายละเอียดของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนซึ่งประกอบด้วยคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
<b>ราคาทุน</b>				
ราคาทุนต้นปี	50,217	52,900	50,217	52,900
ซื้อเพิ่ม	351	909	290	909
โอนมาจากอุปกรณ์	-	1,536	-	1,536
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	2,581	(5,128)	2,578	(5,128)
ราคาทุนปลายปี	53,149	50,217	53,085	50,217
<b>การตัดจำหน่าย</b>				
ค่าตัดจำหน่ายสะสมต้นปี	19,868	10,726	19,868	10,726
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	9,167	9,251	9,160	9,251
โอนมาจากอุปกรณ์	-	1,367	-	1,367
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	1,332	(1,476)	1,332	(1,476)
ค่าตัดจำหน่ายสะสมปลายปี	30,367	19,868	30,360	19,868
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม</b>	<b>22,782</b>	<b>30,349</b>	<b>22,725</b>	<b>30,349</b>
<b>ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี</b>	<b>9,167</b>	<b>9,251</b>	<b>9,160</b>	<b>9,251</b>

## 20. เงินล่วงหน้าค่าซื้อเรือเดินทะเล

ในระหว่างปี 2554 บริษัทย่อยในประเทศแห่งหนึ่งได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพื่อซื้อเรือเดินทะเล มีสองกับบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่งคิดเป็นจำนวนเงิน 19.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยบริษัทย่อยได้จ่ายเงินมัดจำเป็นจำนวนเงิน 12.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 396.14 ล้านบาท) ต่อมา เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2555 บริษัทย่อยดังกล่าวได้จ่ายเงินงวดสุดท้ายและรับมอบเรือเดินทะเลแล้ว

## 21. เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล

บริษัทมีรายการส่งต่อเรือเดินทะเลดังต่อไปนี้

ประเภทเรือเดินทะเล	เรือเดินทะเลประเภทขนส่งสินค้าเทกองจำนวน 18 ลำ (เรือเดินทะเลขนาด Handysize จำนวน 12 ลำ และเรือเดินทะเลขนาด Supramax จำนวน 6 ลำ)	เรือเดินทะเลประเภทขนส่งสินค้าเทกองขนาด Supramax จำนวน 4 ลำ	เรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ*
ผู้ส่งต่อเรือเดินทะเล	บริษัท	บริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (ซื้อโดยบริษัทย่อยของบริษัทฯ ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 14)	กิจการที่ควบคุมร่วมกัน (บริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ)*
ผู้ต่อเรือเดินทะเล	บริษัท ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย	บริษัท Wuhan Guoyu Logistics Group Co. Ltd. และ Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd. ประเทศจีน	บริษัท ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย
วันที่ทำสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล	วันที่ 20 กรกฎาคม 2550 สำหรับเรือเดินทะเลขนาด Handysize จำนวน 12 ลำ วันที่ 14 กันยายน 2550 สำหรับเรือเดินทะเลขนาด Supramax จำนวน 3 ลำ และวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2551 สำหรับเรือเดินทะเลขนาด Supramax เพิ่มเติมอีกจำนวน 3 ลำ	วันที่ 10 ธันวาคม 2553 (วันที่ซื้อบริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะซึ่งได้ส่งต่อเรือเดินทะเลในปี 2549)	วันที่ 22 เมษายน 2553
มูลค่าตามสัญญา	ล่ำละ 30.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาสำหรับเรือเดินทะเลขนาด Handysize และล่ำละ 38.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับเรือเดินทะเลขนาด Supramax (หรือคิดเป็นจำนวนเงินรวม 588.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)	ล่ำละ 24.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือคิดเป็นจำนวนเงินรวม 98.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)	ล่ำละ 28.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือคิดเป็นจำนวนเงินรวม 85.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ส่วนที่บริษัทถือหุ้นคือร้อยละ 50 ดังนั้น ในทุกสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลส่วนที่เป็นของบริษัทฯ คือ ร้อยละ 50 ของมูลค่ารวมของราคาตามสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลคิดเป็นจำนวนเงิน 42.75 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

การจ่ายชำระ	แบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดละ ร้อยละ 20 ของสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลจ่ายชำระเมื่อบริษัทฯ ได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคาร (ยกเว้นการจ่ายชำระเงินงวดสุดท้ายจะจ่ายเมื่อมีการส่งมอบเรือเดินทะเล)	แบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดละ ร้อยละ 20 ของสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล จ่ายชำระเมื่อบริษัทฯ ที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะแต่ละบริษัทได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคาร (ยกเว้นการจ่ายชำระเงินงวดสุดท้ายจะจ่ายเมื่อมีการส่งมอบเรือเดินทะเล)	แบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดละ ร้อยละ 20 ของสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล จ่ายชำระเมื่อบริษัทฯ ที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะแต่ละบริษัทได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคาร (ยกเว้นการจ่ายชำระเงินงวดสุดท้ายจะจ่ายเมื่อมีการส่งมอบเรือเดินทะเล)
กำหนดรับมอบเรือเดินทะเล	ระหว่างปี 2554 ถึง 2557	ปี 2555	ระหว่างปี 2555 ถึง 2556

\* กิจกรรมที่ควบคุมร่วมกันอาจส่งต่อเรือเดินทะเลเพิ่มได้อีก 1 ลำ (ผ่านบริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะซึ่งกิจกรรมที่ควบคุมร่วมกันถือหุ้นทั้งหมด) ถ้าผู้เช่าเรือ ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 37.4 เลือกที่จะใช้บริการเรือเดินทะเลเพิ่มอีกหนึ่งลำ จำนวนเงินรวมที่ต้องจ่ายเพื่อซื้อเรือเดินทะเล 4 ลำ (ถ้าผู้เช่าเรือเลือกที่จะใช้บริการเพิ่มสำหรับเรือเดินทะเลลำที่ 4) จะคิดเป็นจำนวนเงิน 114.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยคิดเป็นสัดส่วนของบริษัทฯ (ร้อยละ 50) เป็นจำนวนเงิน 57.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
ยอดคงเหลือต้นปี	8,548,113	7,593,351	7,112,688	7,593,351
จ่ายเพิ่ม	1,651,253	1,436,258	1,111,297	197,219
เพิ่มขึ้นจากการซื้อบริษัทย่อย (หมายเหตุ 14)	-	204,774	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	47,744	59,927	44,171	59,869
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	1,802	3,043	1,565	3,038
ต้นทุนทางตรงอื่น	41,794	17,038	26,918	16,879
ขายสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่ตามสัญญา Novation Agreement	(1,848,405)	-	(1,848,405)	-
โอนไปเป็นต้นทุนเรือเดินทะเลและอุปกรณ์ของบริษัทย่อย	(918,294)	-	(918,294)	-
รายการปรับปรุง	(979)	(6,055)	(979)	(6,055)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	376,161	(760,223)	286,060	(751,613)
ยอดคงเหลือปลายปี	7,899,189	8,548,113	5,815,021	7,112,688
หัก: ส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	(1,327,296)	-	(1,327,296)	-
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล - สุทธิจากส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	6,571,893	8,548,113	4,487,725	7,112,688

ในระหว่างปีบริษัทฯ บริษัทย่อย และกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ได้จ่ายเงินงวดให้แก่ผู้รับต่อเรือเดินทะเลตามรายละเอียดดังนี้

	2554		2553	
	(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	(เทียบเท่า ล้านบาท)	(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	(เทียบเท่า ล้านบาท)
บริษัทฯ	36.47	1,111.30	6.00	197.22
บริษัทย่อย	14.70	453.55	29.40	885.35
กิจการที่ควบคุมร่วมกัน - ตามสัดส่วนที่บริษัทฯถือหุ้น (50%)	2.85	86.40	11.40	353.69
รวม	54.02	1,651.25	46.80	1,436.26

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 ต้นทุนการกู้ยืมได้บันทึกเข้าเป็นราคาทุนของเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลเป็นจำนวนเงิน 47.74 ล้านบาท (2553: 59.93 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 44.17 ล้านบาท (2553: 59.87 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยคำนวณจากอัตราดอกเบี้ยตั้งขึ้นเป็นทุนถั่วเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในอัตราร้อยละ 1.44 - 2.97 (2553: ร้อยละ 1.45 - 2.70) ในงบการเงินรวมและอัตราร้อยละ 1.44 - 1.74 (2553: ร้อยละ 1.45 - 1.74) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

## การจำหน่ายสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่

เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2554 และ 21 ธันวาคม 2554 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญา Novation Agreement 4 ฉบับกับ Global Bulk Carriers Pte Ltd. (ผู้ซื้อรายใหม่) เพื่อจำหน่ายสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่ 4 ลำ ที่บริษัทฯได้ทำสัญญากับผู้ต่อเรือ ABG Shipyard ประเทศอินเดีย ทั้งนี้ เนื่องจากประมาณการเพื่อปรับเปลี่ยนกำหนดวันส่งมอบภายใต้เงื่อนไขและข้อบังคับปัจจุบันของสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่ไม่เหมาะสมกับบริษัทฯ การจำหน่ายสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่ภายใต้เงื่อนไขตามสัญญา Novation Agreement จะทำให้บริษัทฯได้รับเงินงวดคืนเต็มจำนวนตามที่บริษัทฯได้ชำระให้แก่ผู้ต่อเรือพร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.50 ต่อปีนับจากวันที่บริษัทฯได้ชำระเงินงวดไปแล้วงวด และได้รับเงินเพิ่มอีกจำนวน 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อหนึ่งสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่

รายละเอียดของการจำหน่ายสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่ 4 ฉบับในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 มีดังนี้

ตัวเรือเดินทะเล หมายเลข	เดกเกวตัน	วันที่ทำสัญญา ส่งต่อเรือเดินทะเล	มูลค่าตามสัญญา (เหรียญสหรัฐฯ)	เงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระ ให้แก่ผู้ต่อเรือไปแล้ว (เหรียญสหรัฐฯ)
329	32,000	20 กรกฎาคม 2550	29,999,997	17,999,997
330	32,000	20 กรกฎาคม 2550	29,999,997	17,999,997
313	54,000	14 กันยายน 2550	37,999,998	22,799,998
333	32,000	20 กรกฎาคม 2550	29,999,997	17,999,997

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯได้รับเงินจำนวนรวม 71.47 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาจากการจำหน่ายสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่ 3 ฉบับ (สำหรับตัวเรือเดินทะเลหมายเลข 329, 330 และ 313) โดยมีกำไรจากการขายเป็นจำนวนเงิน 10.52 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 319.17 ล้านบาท) บันทึกในส่วนของการกำไรหรือขาดทุนรวมและส่วนของการกำไรหรือขาดทุนเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554

การจำหน่ายสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่ Novation Agreement สำหรับตัวเรือเดินทะเลหมายเลข 333 ได้ลงนามเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2554 ภายใต้เงื่อนไขตามสัญญา Novation Agreement ผู้ซื้อ รายใหม่จะชำระเงินให้แก่บริษัทฯ ดังต่อไปนี้

กรณีชำระเงินภายในวันที่กำหนดชำระเงินแรก (วันที่ 31 พฤษภาคม 2555)	กรณีชำระเงินในช่วงขยายระยะเวลาการชำระเงิน (วันที่ 1 - 20 มิถุนายน 2555)
จำนวนเงินเท่ากับ 22,839,174 เหรียญสหรัฐอเมริกา	จำนวนเงินตามที่ได้กล่าวมาแล้ว (22,839,174 เหรียญสหรัฐอเมริกา) บวกดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.50 ต่อปี คำนวณจากจำนวนเงิน 17,999,997 เหรียญสหรัฐอเมริกา (เงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระให้แก่ผู้ต่อเรือเดินทะเลไป) นับจากวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 ถึงวันที่ชำระเงินในช่วงขยายระยะเวลา ดังนั้น กรณีชำระเงินในวันสุดท้ายของช่วงขยายระยะเวลาจะเป็นเงินสูงสุดเท่ากับ 22,913,147 เหรียญสหรัฐอเมริกา

## การส่งมอบเรือเดินทะเลตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่

เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2554 เรือเดินทะเลลำแรกจากสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่กับอู่ต่อเรือ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยทางอ้อมของ บริษัทฯ ในประเทศสิงคโปร์ (บริษัท พรินเซียส ฟอเรสต์ ฟิทีอี ลิมิเตด) ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้โอนเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเลและต้นทุนทางตรงอื่นๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรือเดินทะเลดังกล่าวจำนวนรวม 30.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 918.29 ล้านบาทไปบันทึกเป็นต้นทุนเรือเดินทะเลและอุปกรณ์ของบริษัทย่อยทางอ้อมดังกล่าว

## 22. ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
ยอดคงเหลือต้นปี	329,044	276,111	324,784	276,111
จ่ายเพิ่ม	40,085	109,052	-	103,376
โอนไปแสดงหักจากเงินกู้ยืม				
ระยะยาว	(89,849)	(28,496)	(6,063)	(7,362)
โอนไปบริษัทย่อยในฐานะผู้กู้	-	-	(82,317)	(19,716)
ตัดจำหน่าย	(81,749)	-	(81,749)	-
รายการปรับปรุง	-	6,055	-	6,055
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	14,301	(33,678)	13,500	(33,680)
ยอดคงเหลือปลายปี	211,832	329,044	168,155	324,784

ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ ได้ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายสำหรับการขอกองเงินกู้ยืมที่ได้จ่ายไปในปีก่อนๆ เป็นจำนวนเงิน 81.75 ล้านบาท เนื่องจากการชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดและการลดวงเงินกู้ยืม การตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายนี้ใช้หลักการจัดสรรตามสัดส่วนของวงเงินกู้ยืมที่ลดลง



## 23. เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	91	853	32	433
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	33,059	10,168	491	222
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	3,430,581	2,526,929
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	33,150	11,021	3,431,104	2,527,584

## 24. โบนัสพนักงานค้างจ่าย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553 โบนัสพนักงานค้างจ่ายสามารถแยกตามปีที่จะถึงกำหนดจ่ายชำระให้แก่พนักงานได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

จ่ายชำระภายใน	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
1 ปี	66,761	136,458	61,556	125,410
2 - 3 ปี	54,028	76,278	49,836	70,046
รวม	120,789	212,736	111,392	195,456

## 25. ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเล

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)
ยอดคงเหลือต้นปี	67,237	192,431
ประมาณการเพิ่มขึ้นสำหรับปี	24,222	11,182
ประมาณการลดลงสำหรับปี	(29,780)	(119,548)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	2,958	(16,828)
ยอดคงเหลือปลายปี	64,637	67,237

## 26. เงินกู้ยืมระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553 เงินกู้ยืมระยะยาวแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม							
	วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการ สั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่				วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไป จัดซื้อเรือเดินทะเล			
	วงเงินที่ 1		วงเงินที่ 2		วงเงินที่ 1		รวม	
	2554	2553	2554	2553	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
เงินกู้ยืมระยะยาว	2,782,249	3,413,127	180,640	85,931	4,189,231	1,464,008	7,152,120	4,963,066
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงิน รอดัดจ่าย	(15,536)	(17,331)	(2,778)	(1,415)	(107,431)	(30,622)	(125,745)	(49,368)
รวม	2,766,713	3,395,796	177,862	84,516	4,081,800	1,433,386	7,026,375	4,913,698
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ ภายในหนึ่งปี	(329,924)	(23,997)	(8,893)	(1,409)	(379,732)	(121,990)	(718,549)	(147,396)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,436,789	3,371,799	168,969	83,107	3,702,068	1,311,396	6,307,826	4,766,302

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ ในการสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่	
	วงเงินที่ 1	
	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)
เงินกู้ยืมระยะยาว	2,155,001	3,413,127
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่าย	(11,399)	(17,331)
รวม	2,143,602	3,395,796
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(286,951)	(23,997)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนด ชำระภายในหนึ่งปี	1,856,651	3,371,799

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท พรีเมียม ซีพี จำกัด (มหาชน)

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	วงเงินกู้ยืม เพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อ เรือเดินทะเลใหม่		วงเงินกู้ยืม เพื่อนำไปจัดซื้อ เรือเดินทะเล	รวม
	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 1	
ยอดคงเหลือต้นปี (ปรับปรุงใหม่)	3,395,796	84,516	1,433,386	4,913,698
บวก: เบิกเงินกู้เพิ่ม	1,497,398	86,399	2,869,728	4,453,525
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	1,879	237	8,153	10,269
ตัดจำหน่ายจากการขายสัญญา สั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่ตาม สัญญา Novation Agreement	7,765	-	-	7,765
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดตัดจ่าย	(6,063)	(1,469)	(82,317)	(89,849)
จ่ายชำระคืนเงินกู้	(2,273,338)	-	(182,386)	(2,455,724)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	-	-	(75,065)	(75,065)
รายการปรับปรุง	(979)	-	-	(979)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	144,255	8,179	110,301	262,735
ยอดคงเหลือปลายปี	2,766,713	177,862	4,081,800	7,026,375

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ ในการสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่	
	วงเงินที่ 1	
ยอดคงเหลือต้นปี (ปรับปรุงใหม่)	3,395,796	
บวก: เบิกเงินกู้เพิ่ม	842,227	
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	1,565	
ตัดจำหน่ายจากการขายสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่ ตามสัญญา Novation Agreement	7,765	
โอนไปบริษัทย่อย	4,270	
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดตัดจ่าย	(6,063)	
จ่ายชำระคืนเงินกู้	(2,218,244)	
รายการปรับปรุง	(979)	
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	117,265	
ยอดคงเหลือปลายปี	2,143,602	

รายละเอียดของวงเงินกู้ยืมแต่ละวงเงินสรุปได้ดังต่อไปนี้

## 26.1 วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการซื้อเรือเดินทะเลใหม่

### วงเงินที่ 1

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาวงเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกันกับธนาคารต่างประเทศและในประเทศหลายแห่งจำนวนรวม 398.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา คิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม เงินกู้ยืมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปใช้ในการซื้อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 15 ลำ (เรือเดินทะเลขนาด handysize จำนวน 9 ลำ และเรือเดินทะเลขนาด supramax จำนวน 6 ลำ) จากเรือเดินทะเลที่บริษัทฯ ซื้อต่อใหม่จำนวน 18 ลำ ซึ่งจำนวนเงินกู้ทั้งหมดเท่ากับ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาซื้อเรือเดินทะเลจำนวน 15 ลำ

ต่อมา ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯจำหน่ายสัญญาซื้อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 4 ฉบับ สำหรับตัวเรือเดินทะเลหมายเลข 329 330 313 และ 333 ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 21 บริษัทฯ จึงชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับสัญญาของตัวเรือเดินทะเลดังกล่าวข้างต้น และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนสำหรับสัญญาของตัวเรือเดินทะเลดังกล่าวข้างต้น

รายละเอียดของการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดและการยกเลิกวงเงินกู้มีดังนี้

ตัวเรือเดินทะเล หมายเลข	จำนวนเงินกู้ชำระ คืนก่อนกำหนด (เหรียญสหรัฐฯ)	จำนวนวงเงินกู้ยืม ที่ยกเลิก (เหรียญสหรัฐฯ)	วันที่ชำระคืน เงินกู้ก่อนกำหนด และยกเลิกวงเงินกู้ยืม
329	11,999,998	12,000,000	26 เมษายน 2554
330	11,999,998	12,000,000	7 เมษายน 2554
313	15,199,999	15,200,000	26 กรกฎาคม 2554
333	11,999,998	12,000,000	25 ตุลาคม 2554

รายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ก่อนรับเรือเดินทะเล	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	เป็นไปตามขั้นความสำเร็จของงาน การต่อเรือเดินทะเลที่ระบุในสัญญา ซื้อต่อเรือเดินทะเล โดยการเบิกใช้วงเงินกู้ยืมเท่ากับร้อยละ 60 ของราคาตามสัญญาซื้อเรือเดินทะเลแต่ละลำ	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้ยืมสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล ซึ่งเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาซื้อเรือเดินทะเลแต่ละลำ ซึ่งจะถูกเบิกถอนในเวลารับเรือเดินทะเล และ จะใช้วงเงินนี้ในการจ่ายเงินกู้ยืมสำหรับใช้ก่อนรับเรือเดินทะเลเต็มจำนวน
ระยะเวลาครบกำหนด	เมื่อส่งมอบเรือเดินทะเลแต่ละลำ	10 ปี นับจากวันที่ได้รับเรือเดินทะเลลำแรก

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ก่อนรับเรือเดินทะเล	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อรับเรือเดินทะเลแต่ละลำ	วงเงินกู้ยืมของเรือเดินทะเลแต่ละลำจะชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาส แต่จะงวดจะเท่ากับ 1/60 ของวงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเลทั้งหมด และส่วนที่เหลือจะเท่ากับเงินกู้คงเหลือของส่วนนั้น ๆ ซึ่งจะจ่ายชำระเมื่อวันครบกำหนดสุดท้าย ทั้งนี้การชำระเงินกู้คืนงวดแรกจะเริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือเดินทะเลแต่ละลำแล้ว 3 เดือน
หลักประกัน	<p>ก) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ถ้าบริษัทฯ ไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม</p> <p>ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล</p> <p>ค) การโอนผลประโยชน์ เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินรายงวดซึ่งเกี่ยวเนื่องจากสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลของบริษัทฯ</p>	<p>ก) การจดจำนองเรือเดินทะเลให้เป็นลำดับแรก</p> <p>ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือเดินทะเล</p> <p>ค) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ถ้าบริษัทฯ ไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม</p> <p>ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของค่าชดเชยต่าง ๆ ของเรือเดินทะเล</p> <p>จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของวงเงินประกันภัยเรือเดินทะเล</p> <p>ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือเดินทะเล และการจดจำนำบัญชีเงินรายได้ของเรือเดินทะเลแต่ละลำและบัญชีเงินชำระคืนของเรือ แต่ละลำ</p>

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ 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

## วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2553 บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด หนึ่งในสามบริษัทย่อยเอสพีซีของบริษัท แอสโซซิเอท บัลด์ แครีเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นกิจการที่ควบคุมร่วมกัน (บริษัท เอบีซี) และจัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ (เรียกว่า “บริษัทย่อยเอสพีซี” ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อนี้) โดยบริษัทฯถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 50 ได้ลงนามในสัญญาวงเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกันกับธนาคารต่างประเทศแห่งหนึ่งจำนวนเงิน 22.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐเพื่อใช้สำหรับการส่งต่อเรือเดินทะเลประเภทขนส่งซีเมนต์ที่บริษัทย่อยเอสพีซีส่งต่อเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2553 จำนวนเงินกู้ดังกล่าวเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มรายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ก่อนรับเรือเดินทะเล	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	เป็นไปตามขั้นความสำเร็จของงาน การต่อเรือเดินทะเลที่ระบุในสัญญา สั่งต่อเรือเดินทะเล โดยการเบิกใช้ วงเงินกู้ยืมเท่ากับร้อยละ 60 ของ ราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้ยืมสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล ซึ่งเท่ากับ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา สั่งต่อเรือเดินทะเล ซึ่งจะถูกเบิกถอน ในเวลารับเรือเดินทะเล และจะใช้ วงเงินนี้ในการจ่ายเงินกู้ยืม สำหรับใช้ก่อนรับเรือเดินทะเล จำนวนร้อยละ 60 ของราคาตาม สัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล
ระยะเวลาครบกำหนด	เมื่อส่งมอบเรือเดินทะเล	10 ปี นับจากวันที่ได้รับเรือเดินทะเล
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียว(จาก วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเล) เมื่อรับเรือเดินทะเล	ยอดรวมของการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม (วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล) จะชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาสแต่ ละงวดจะเท่ากับ 1/60 ของวงเงิน สำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล และ จำนวนคงเหลือทั้งหมดจะชำระคืน ในงวดสุดท้ายเมื่อครบกำหนดระยะ เวลาเงินกู้ ทั้งนี้ การชำระเงินกู้คืน งวดแรกจะเริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือ เดินทะเลแล้ว 3 เดือน
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (ผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยเอสพีซี) ข) การค้ำประกันที่จำกัดเฉพาะส่วน จากผู้ถือหุ้นของกิจการที่ควบคุม ร่วมกันตามสัดส่วนการถือหุ้นใน กิจการ คือ การค้ำประกันจาก บริษัทฯ ร้อยละ 50 และจากผู้ร่วมค้า อีกร้อยละ 50 ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก ในสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก ในสัญญาค้ำประกันการเงิน รายงวดจากผู้ให้การค้ำประกันที่ เกี่ยวข้องกับสัญญาสั่งต่อเรือ เดินทะเล	ก) การจดจำนองเรือเดินทะเลให้เป็น ลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์ในรายได้ที่มี ในสัญญา Time Charter กับ Charterer ให้เป็นลำดับแรก ค) การค้ำประกันที่จำกัดเฉพาะส่วน จากผู้ถือหุ้นของกิจการที่ควบคุม ร่วมกันตามสัดส่วนการถือหุ้น ในกิจการ (ถือหุ้นร้อยละ 50 ใน แต่ละผู้ถือหุ้น) ในจำนวนรวมสูงสุด 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ดังนั้น จำนวนสูงสุดของการค้ำประกันจาก บริษัทฯคือ 4 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา ง) การจำนำหุ้นของบริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด (บริษัทย่อยเอสพีซี)

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ก่อนรับเรือเดินทะเล	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล
		จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก ของเงินประกันภัยเรือเดินทะเล ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก ของเงินรายได้จากเรือเดินทะเล และ การจดจำนำบัญชีเงินรายได้ของเรือ เดินทะเลและบัญชีเงินชำระคืนของ เรือเดินทะเล

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกัน บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด และผู้ถือหุ้น ซึ่งคือ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ดำรงอัตราส่วน EBITDA ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่าของยอดหนี้รวมที่ต้องชำระ
- ข) ดำรงสัดส่วนของส่วนของผู้ถือหุ้นรวมต่อผลรวมของหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 20

### วงเงินที่ 3

เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 บริษัทย่อยซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ 4 บริษัท (SPCs) ของบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 84.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับ ธนาคาร ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคาร DnB NOR Bank ASA, สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระ ในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือเดินทะเลต่อใหม่ประเภทขนส่งสินค้าเทกองขนาด Supramax ขนาดระวางบรรทุกแต่ละลำ 57,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัท SPCs ได้สั่งต่อเรือเดินทะเลในประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีน วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม รายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกันสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ก่อนรับเรือเดินทะเล	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	นอกเหนือจากส่วนที่ใช้เพื่อการซื้อหุ้น การเบิกถอนเงินแต่ละครั้งให้เป็นไปตามสัญญาสั่งต่อเรือเดินทะเล แต่ละลำ	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้ยืมสำหรับใช้ เมื่อรับเรือเดินทะเลซึ่งจะเบิกเงินกู้ เมื่อรับเรือเดินทะเลแต่ละลำ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปี หลังจากการเบิกถอนเงินกู้ งวดสุดท้ายของเรือเดินทะเลแต่ละลำ	8 ปี หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือเดินทะเลแต่ละลำ
การชำระคืน	วงเงินสำหรับใช้ก่อนรับเรือเดินทะเล จะถูกชำระคืนงวดเดียว ณ วันที่ได้รับ มอบเรือเดินทะเลแต่ละลำโดยตัด จากการเบิกเงินกู้ของวงเงินสำหรับ ใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล	สำหรับเรือเดินทะเลแต่ละลำแบ่ง ชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวด เป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 354,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,912,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้ งวดสุดท้ายของเรือเดินทะเลแต่ละลำ เมื่อวันครบกำหนด เงินกู้ค้างชำระจะต้องถูกชำระคืนทั้งหมดโดยเงินกู้ แต่ละส่วนลดลงเป็นศูนย์



วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ก่อนรับเรือเดินทะเล	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล
หลักประกัน	ก) จำนวนหุ้นของผู้กู้ ข) โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดที่ออกโดยธนาคารพาณิชย์ในประเทศจีน หรือ ธนาคาร/สถาบันการเงินอื่นที่ผู้ให้กู้ยอมรับ ค) โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล ง) การค้ำประกันจากบริษัทฯ	ก) การจำนวนหุ้นของผู้กู้ ข) การจดจำนองเรือเดินทะเลเป็นลำดับแรก ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินได้และสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ง) การจำนวนเป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้ที่มีกับตัวแทนหลักประกัน จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือเดินทะเล ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ช) หลักประกันทั้งหมดข้างต้นถือเป็นหลักประกันร่วมของวงเงินกู้ยืมสำหรับใช้เมื่อรับเรือเดินทะเล

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- 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 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือเดินทะเล 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทพีริเซียสเป็นเจ้าของ

## 26.2 วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเล

### วงเงินที่ 1

เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2552 วันที่ 29 ตุลาคม 2552 และ วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2553 บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมแก้ไขเพิ่มเติมจากสัญญาเงินกู้ยืมหลักลงวันที่ 18 มกราคม 2550 กับธนาคารพาณิชย์ในประเทศหลายแห่ง โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ก) วงเงินกู้จำนวนเงิน 8,750.00 ล้านบาท คิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ MLR ลบ 1 ต่อปี เงินกู้ยืมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเล โดยมีระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ภายในวันที่ 29 ธันวาคม 2553 และมีการกำหนดชำระคืนตามสัดส่วนที่ระบุในสัญญาเป็นรายไตรมาสเท่าๆกันภายในระยะเวลา 12 ปี โดยเริ่มต้นชำระเงินต้นหลังจากระยะเวลาปลอดการชำระหนี้ 1 ปีสิ้นสุดลงนับแต่วันที่ที่มีการเบิกถอนเงินกู้ครั้งแรก
- ข) วงเงินแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวนเงิน 5.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
- ค) วงเงินแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวนเงิน 8,750.00 ล้านบาท (swap facility) สำหรับการเปลี่ยนหนี้เงินกู้สกุลเงินบาท (ณ เวลาเบิกถอนเงินกู้) ไปเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเมื่อเงินกู้ได้ถูกเบิกใช้ โดยมีระยะเวลาแลกเปลี่ยนและชำระคืนตามสัดส่วนเช่นเดียวกับการเบิกถอนเงินกู้และกำหนดการชำระคืนเงินกู้ และมีค่าธรรมเนียมตามที่ระบุในสัญญาในอัตราคงที่ต่อปีซึ่งเป็นไปตามอัตราตลาด ณ เวลาเบิกถอนเงินกู้และแลกเปลี่ยนเงินกู้เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาแล้ว

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวคำประกันโดยการจดจำนองเรือเดินทะเลของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยของเรือเดินทะเลที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือเดินทะเลที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม 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 เหรียญสหรัฐต่อเรือเดินทะเล 1 ลำ
- ง) ดำรงรักษาอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

ในระหว่างปี 2553 บริษัทย่อยในประเทศแห่งหนึ่งได้เบิกถอนเงินกู้จำนวนเงิน 768.08 ล้านบาท จากวงเงินกู้ยืมดังกล่าวจากธนาคารพาณิชย์ในประเทศหลายแห่ง โดยบริษัทย่อยได้ตกลงเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสำหรับเงินกู้ยืมทั้งจำนวนที่เบิกถอนเป็นเงินกู้ยืมในสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกจำนวนเงิน 23.75 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับเจ้าหนี้เงินกู้ธนาคารพาณิชย์ในประเทศหลายแห่งดังกล่าวเพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินกู้ยืมข้างต้น โดยมีระยะเวลาแลกเปลี่ยนและชำระคืนตามสัดส่วนเช่นเดียวกับการเบิกถอนเงินกู้และกำหนดการชำระคืนเงินกู้ และมีค่าธรรมเนียมตามที่จะระบุในสัญญาในอัตราคงที่ต่อปีซึ่งเป็นไปตามอัตราตลาด ณ เวลาเบิกถอนเงินกู้และแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2554 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาแก้ไขวงเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกัน (เพื่อซื้อเรือเดินทะเลมือสอง) กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารในประเทศอีก 2 แห่ง เพื่อ (1) เปลี่ยนวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกใช้ของส่วน A (Tranche A) ณ วันสิ้นสุดระยะเวลาเบิกเงินกู้ส่วน A เป็นวงเงินกู้สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกจำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2) ขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ไปจนถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2554 (3) ขยายขอบเขตการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน เพื่อให้ครอบคลุมการเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตรา (swaps) และขยายระยะเวลาของวงเงินการป้องกันความเสี่ยง

ในระหว่างปี 2554 บริษัทย่อยในประเทศ 4 แห่งได้เบิกถอนเงินกู้จำนวนเงิน 92.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริก จากวงเงินดังกล่าวและคงเหลือยอดที่ยังไม่ได้เบิกใช้จำนวนเงิน 108.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ของวงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเลดังกล่าวหมดอายุเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2554 บริษัทฯกำลังอยู่ในระหว่างการเจรจากับผู้ให้กู้เพื่อขอขยายระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้จำนวนเงิน 50.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริก จากวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกใช้คงเหลือจำนวนเงิน 108.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ดังนั้น วงเงินกู้ที่เหลือจำนวนเงิน 58.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาจะถูกยกเลิก

## วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2553 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาวงเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกันจำนวนเงิน 250.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคารต่างประเทศสาขากรุงเทพฯแห่งหนึ่ง และธนาคารพาณิชย์ในประเทศ 4 แห่ง เพื่อจัดหาเงินสำหรับการซื้อเรือเดินทะเลมือสองเพิ่มเติมในกรณีที่บริษัทฯต้องการซื้อ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม เงินกู้ยืมมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการซื้อเรือ และมีระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ภายในวันที่ 30 มิถุนายน 2554 (ระยะเวลาเบิกถอน) เงินกู้ยืมมีกำหนดชำระคืนตามสัดส่วนที่ระบุในสัญญาเป็นรายไตรมาสเท่าๆกันภายในระยะเวลา 8 ปี โดยเริ่มต้นชำระเงินต้นหลังจากหมดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวคำประกันโดยการจดจำนองเรือเดินทะเลของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยของเรือเดินทะเลที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือเดินทะเลที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้เมื่อมีการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการซึ่งรวมถึง

- 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 เหรียญสหรัฐต่อเรือเดินทะเล 1 ลำ

ง) ดำรงรักษาอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

ระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับวงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเลวงเงินที่ 2 ได้หมดอายุในวันที่ 30 มิถุนายน 2554 ต่อมา เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2554 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาแก้ไขและเปลี่ยนแปลงวงเงินกู้ยืม มีหลักประกันวงเงิน 250.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ฉบับแรก) สำหรับใช้ซื้อเรือเดินทะเลมือสองเพิ่มกับธนาคารผู้ให้กู้หลายแห่งเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินกู้ยืม ไปจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2555 และยกเลิกธนาคารในประเทศแห่งหนึ่งจากผู้ให้กู้ และลดวงเงินกู้ยืม รวมเหลือ 200.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ บริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันมีวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)

วงเงิน	วงเงินสูงสุดตามสัญญาเงินกู้	วงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554
<b>วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่</b>		
วงเงินที่ 1	296.00	204.00
วงเงินที่ 2	22.80	11.40
วงเงินที่ 3	84.96	84.96
<b>วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเล</b>		
วงเงินที่ 1	200.00	108.00
วงเงินที่ 2	200.00	200.00

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวนเงินที่ยังไม่ได้มีการเบิกใช้ของวงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งต่อเรือเดินทะเลใหม่ วงเงินที่ 2 คงเหลือจำนวน 11.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เนื่องจากบริษัทฯถือหุ้นร้อยละ 50 ในบริษัทย่อยเอสพีซี (ผ่านบริษัท เอบีซี) ดังนั้น วงเงินกู้ยืมสูงสุดตามสัญญาที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ที่เป็นส่วนของบริษัทฯ ในรายการดังกล่าวจึงเท่ากับร้อยละ 50 ของมูลค่ารวม หรือคิดเป็นจำนวนเงิน 5.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

## 27. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงานโดยปรับกับกำไรสะสมต้นปี (หมายเหตุ 5)	57,408	51,551
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	3,849	3,721
ต้นทุนดอกเบี้ย	2,082	2,016
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(316)	(287)
ยอดคงเหลือปลายปี	63,023	57,001

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานรวมอยู่ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวนเงิน 5.93 ล้านบาท ในงบการเงินรวม และ 5.74 ล้านบาทในงบการเงินเฉพาะกิจการ

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ณ วันประเมินสรุปได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
	(% ต่อปี)	(% ต่อปี)	(% ต่อปี)	(% ต่อปี)
อัตราคิดลด	4.7%	4.7%	4.7%	4.7%
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคตเฉลี่ย	6.5%	6.5%	6.5%	6.5%
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	2.0% - 5.0%	2.0% - 5.0%	2.0% - 5.0%	2.0% - 5.0%

## 28. สำรองตามกฎหมาย

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 116 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บริษัทต้องจัดสรรกำไรประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผล

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 1202 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยต้องจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนผลกำไรซึ่งบริษัททำมาหาได้ทุกคราวที่จ่ายเงินปันผล จนกว่าทุนสำรองนั้นจะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผล

## 29. สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทมีนโยบายในการจัดสรรเงินสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมในอัตราร้อยละ 0.5 ของกำไรสำหรับปี โดยสะสมไม่น้อยกว่า 1.75 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 25.00 ล้านบาทต่อปี การจัดสรรสำรองดังกล่าวได้รับอนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2551

ในระหว่างปี 2554 บริษัทได้จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นจำนวนเงิน 3.59 ล้านบาท (2553: 4.52 ล้านบาท) และกลับรายการสำรองเนื่องจากการจ่ายเงินที่เกี่ยวข้องกับสำรองดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 2.60 ล้านบาท (2553: 27.97 ล้านบาท)

## 30. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงานและลูกเรือ	745,205	780,205	202,341	228,335
ค่าเช่าจ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงาน	5,321	5,101	3,887	3,704

### 31. ภาษีเงินได้นิติบุคคล

บริษัทฯ ไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2554 และ 2553 เนื่องจากบริษัทฯ มีผลขาดทุนทางภาษียกมาจากรายปีก่อนๆ

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทย่อยในประเทศคำนวณขึ้นในอัตราร้อยละ 30 สำหรับกำไรจากกิจกรรมที่ไม่ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้หลังจากบวกกลับด้วยรายการสำรองและค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่ไม่อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษี

บริษัทย่อยในประเทศได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72 ลงวันที่ 1 มกราคม 2541 นอกจากนี้ บริษัทย่อยยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเลสำหรับเรือเดินทะเล การที่บริษัทย่อยในประเทศจะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขายเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการลดอัตราและยกเว้นรัษฎากร ฉบับที่ 299 ลงวันที่ 21 กันยายน 2539 เงื่อนไขดังกล่าวรวมถึงต้องมีการซื้อเรือลำใหม่และนำไปจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ขายเรือนั้น โดยเรือที่ซื้อใหม่ดังกล่าวต้องมีอายุการใช้งานมาแล้วน้อยกว่าเรือที่ขายไปและต้องมีระวางบรรทุกไม่น้อยกว่าเรือที่ขายไป ทั้งนี้ กรณีที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้จากการขายเรือเดินทะเลดังกล่าว ห้ามมิให้นำมูลค่าต้นทุนส่วนที่เหลือของเรือที่ขายไปไปหักเป็นรายจ่ายในการคำนวณกำไรสุทธิหรือขาดทุนสุทธิทางภาษี

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทย่อยในต่างประเทศคำนวณขึ้นโดยใช้อัตราตามกฎหมายของประเทศเหล่านั้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้เป็นจำนวนเงิน 1,193.41 ล้านบาท (2553: 1,276.98 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ: 1,009.47 ล้านบาท (2553: 1,166.28 ล้านบาท)) บริษัทฯ และบริษัทย่อยไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้ดังกล่าวเนื่องจากผู้บริหารพิจารณาแล้วเห็นว่ามีความน่าจะเป็นไม่ถึงระดับความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในอนาคตที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะมีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาใช้ประโยชน์

### 32. การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับสิทธิและประโยชน์ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนโดยการอนุมัติของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1405/2550 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2550 ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ บริษัทฯ ได้รับสิทธิและประโยชน์ที่สำคัญเกี่ยวกับการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในประเทศไทยโดยได้รับอนุญาตให้ทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาต และได้รับอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามจำนวนที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร ตลอดจนได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกประเทศไทยเป็นเงินตราต่างประเทศได้

บริษัทย่อยได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีบางประการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเลสำหรับเรือเดินทะเล อาทิเช่น ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทย่อยจะต้องจดทะเบียนเรือเดินทะเลของบริษัทย่อยเป็นเรือไทย ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทย่อยได้จดทะเบียนเรือเดินทะเลจำนวน 11 ลำ (2553: 11 ลำ) เป็นเรือไทย

รายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2554 และ 2553 (ก่อนการตัดรายการระหว่างกัน) จำแนกตาม กิจการที่ได้รับการส่งเสริมและกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมสามารถแสดงสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	กิจการที่ได้รับ การส่งเสริม		กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม				รวม	
			กิจการที่ได้รับยกเว้น ภาษีเงินได้ตามประกาศ อธิบดีกรมสรรพากร เกี่ยวกับภาษีเงินได้ ฉบับที่ 72		กิจการที่ไม่ได้รับ ยกเว้นภาษีเงินได้			
	2554	2553	2554	2553	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
รายได้	1,557,487	1,893,213	1,310,063	1,206,702	1,522,956	1,984,274	4,390,506	5,084,189
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	(1,056,272)	(966,354)	(960,607)	(634,184)	(984,530)	(826,344)	(3,001,409)	(2,426,882)

### 33. กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

### 34. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยประกอบธุรกิจส่วนใหญ่ภายใต้ส่วนงานทางธุรกิจเดียว คือ เป็นเจ้าของเรือเอนกประสงค์ขนาดเล็ก (small handy sized dry bulk vessels) และขนาดกลาง (Supramax dry bulk vessels) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง (tramp shipping basis) รายได้เกือบทั้งหมดมาจากส่วนงานนี้ ดังนั้น บริษัทฯ และบริษัทย่อยจึงไม่มีส่วนงานทางธุรกิจด้านอื่น นอกจากส่วนงานหลักดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

กิจกรรมทางธุรกิจในส่วนงานนี้ ได้แก่ การให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การเช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter) สำหรับการเช่าเป็นระยะเวลาผู้เช่าเรือ (ลูกค้า) จะจ่ายค่าเช่าแก่ผู้ให้เช่าเรือ (ในอัตราต่อวันตามที่ตกลงกัน โดยส่วนใหญ่จะตกลงชำระค่าเช่าเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ตามระยะเวลาที่กำหนด ในกรณีดังกล่าว ผู้เช่าเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด รวมทั้งรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับการเช่าเป็นรายเที่ยว ผู้เช่าเรือจะจ่ายค่าระวางเรือในอัตราต่อตัน (ส่วนใหญ่จะตกลงกันเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) เพื่อขนส่งสินค้าที่ระบุเฉพาะระหว่างท่าเรือที่กำหนดตั้งแต่สองท่าขึ้นไป ในกรณีนี้บริษัทฯ (หรือบริษัทย่อย) จะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวแสดงไว้ในงบการเงินภายใต้ชื่อ “รายจ่ายท่าเรือ” (Voyage disbursement) และ “น้ำมันเชื้อเพลิง” (Bunker consumption) การเช่าเป็นระยะเวลานั้น เส้นทางเดินเรือจะถูกกำหนดหรือควบคุมโดยผู้เช่าเรือและภายใต้สัญญาเช่าเรือ โดยเส้นทางการเดินเรือจะแตกต่างกันไปในแต่ละเที่ยวการเดินเรือ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ดังนั้น บริษัทฯ และบริษัทย่อยจึงไม่นำเสนอข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานทางภูมิศาสตร์ เพราะอาจไม่สื่อความหมายและอาจทำให้เกิดความเข้าใจที่ไม่ถูกต้อง

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

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม									
	การเข้าเป็นระยะเวลา		การเข้าเป็นรายเที่ยว		รวม		ตัดบัญชี		รวม	
	2554	2553	2554	2553	2554	2553	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
รายได้ค่าเช่าเรือ	2,147,190	2,786,691	-	-	2,147,190	2,786,691	(44,540)	(40,738)	2,102,650	2,745,953
รายได้ค่าระวางเรือ	-	-	1,133,442	185,132	1,133,442	185,132	(157,177)	(2,794)	976,265	182,338
รวมรายได้จากการเดินเรือ	2,147,190	2,786,691	1,133,442	185,132	3,280,632	2,971,823	(201,717)	(43,532)	3,078,915	2,928,291
รายจ่ายท่าเรือ	-	-	(333,022)	(69,967)	(333,022)	(69,967)	201,717	43,532	(131,305)	(26,435)
น้ำมันเชื้อเพลิง	-	-	(327,084)	(5,169)	(327,084)	(5,169)	-	-	(327,084)	(5,169)
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเข้าเป็นรายเที่ยว	-	-	(660,106)	(75,136)	(660,106)	(75,136)	201,717	43,532	(458,389)	(31,604)
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ/รายได้เทียบเท่าจากการเข้าเรือเป็นระยะเวลา	2,147,190	2,786,691	473,336	109,996	2,620,526	2,896,687	-	-	2,620,526	2,896,687

### 35. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ บริษัทย่อย และพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 บริษัทฯ บริษัทย่อย และพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดย ธนาคารกลีกรไทย จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของบริษัทฯและบริษัทย่อย ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯและบริษัทย่อยได้จ่ายเงินสมทบกองทุนเป็นจำนวนเงิน 2.66 ล้านบาท (2553: 2.64 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 2.41 ล้านบาท 2553: 2.40 ล้านบาท)

### 36. เงินปันผลจ่าย

เงินปันผลได้อนุมัติเพื่อจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัทฯ ที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนผู้ถือหุ้นบริษัทฯ ณ วันที่ปิดสมุดทะเบียนหุ้น หลังจากหักหุ้นที่ไม่มีสิทธิได้รับเงินปันผลซึ่งนายทะเบียนหลักทรัพย์ คือ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อผู้ฝาก เป็นผู้ถือหุ้นแทนผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยและสัญชาติต่างด้าวจากจำนวนหุ้นที่มีอยู่ (1,039,520,600 หุ้น)



	อนุมัติโดย	หุ้นที่มีสิทธิ ได้รับเงินปันผล		หุ้นที่นายทะเบียนหลักทรัพย์เป็นผู้ถือ (หุ้น)	เงินปันผล ต่อหุ้น (บาท)	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)		วันที่จ่ายเงินปันผล
		หุ้น	เงินปันผล			หุ้น	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)	
ก) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2554	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 3 พฤศจิกายน 2554	1,039,379,450		141,150	0.15	155.90		1 ธันวาคม 2554
ข) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2554	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 4 สิงหาคม 2554	1,039,376,100		144,500	0.15	155.91		2 กันยายน 2554
ค) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2554	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 12 พฤษภาคม 2554	1,039,373,000		147,600	0.10	103.94		8 มิถุนายน 2554
ง) เงินปันผลงวดสุดท้ายจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น วันที่ 14 มีนาคม 2554	1,039,378,200		142,400	0.22	228.66		25 มีนาคม 2554
รวม					0.62	644.41		

รายละเอียดของเงินปันผลที่ประกาศและเงินปันผลจ่ายในระหว่างปี 2553 มีดังต่อไปนี้

	อนุมัติโดย	หุ้นที่มีสิทธิ ได้รับเงินปันผล		หุ้นที่นายทะเบียนหลักทรัพย์เป็นผู้ถือ (หุ้น)	เงินปันผล ต่อหุ้น (บาท)	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)		วันที่จ่ายเงินปันผล
		หุ้น	เงินปันผล			หุ้น	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)	
ก) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2553	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 3 พฤศจิกายน 2553	1,039,380,600		140,000	0.20	207.88		30 พฤศจิกายน 2553
ข) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2553	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 5 สิงหาคม 2553	1,039,260,900		259,700	0.20	207.85		2 กันยายน 2553
ค) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2553	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 6 พฤษภาคม 2553	1,039,378,400		142,200	0.25	259.84		4 มิถุนายน 2553
ง) เงินปันผลงวดสุดท้ายจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น วันที่ 17 มีนาคม 2553	1,039,371,120		149,480	0.60	623.62		29 มีนาคม 2553
รวม					1.25	1,299.19		

## 37. การผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

### 37.1 การผูกพันเกี่ยวกับสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553 บริษัทฯ บริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันมีภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลที่จะต้องจ่ายในอนาคตดังนี้

	2554		2553	
	(ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)	(เทียบเท่าล้านบาท)	(ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)	(เทียบเท่าล้านบาท)
บริษัทฯ	268.40	8,505.92	357.20	10,770.05
บริษัทย่อย	53.90	1,708.15	68.60	2,068.38
กิจการที่ควบคุมร่วมกัน - ตาม สัดส่วนที่บริษัทฯถือหุ้น (50%)	28.50	903.20	31.35	945.24
รวม	350.80	11,117.27	457.15	13,783.67

### 37.2 การผูกพันเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	ค่าธรรมเนียม ที่จ่ายโดยบริษัทฯ	วงเงินกู้ที่ยัง ไม่ได้เบิกใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	กำหนดจ่ายชำระ ค่าธรรมเนียมในการรักษา วงเงินกู้	วันสิ้นสุดระยะเวลา เบิกใช้เงินกู้
		(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)		
<b>วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ ในการส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่</b>				
วงเงินที่ 1	ร้อยละ 0.35 ต่อปี ของวงเงิน กู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	204.00	ทุกสามเดือนจนกระทั่งสิ้นสุด ระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือเดินทะเล แต่ละลำ
วงเงินที่ 2	ร้อยละ 1.20 ต่อปี ของวงเงิน กู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	11.40	ทุกสามเดือนจนกระทั่งสิ้นสุด ระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือเดินทะเล
วงเงินที่ 3	ร้อยละ 1.15 ต่อปี ของวงเงิน กู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	84.96	ทุกสามเดือนจนกระทั่งสิ้นสุด ระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือเดินทะเล
<b>วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเล</b>				
วงเงินที่ 1	ร้อยละ 1.00 ต่อปี ของวงเงิน กู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	108.00	ทุกสามเดือนจนกระทั่งสิ้นสุด ระยะเวลาเบิกใช้	29 ธันวาคม 2554
วงเงินที่ 2	ร้อยละ 0.70 ต่อปี ของวงเงิน กู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	200.00	ทุกสามเดือนจนกระทั่งสิ้นสุด ระยะเวลาเบิกใช้	30 มิถุนายน 2555

วงเงินกู้ยืมสูงสุดตามสัญญาของวงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่ของวงเงินที่ 2 จำนวนเงิน 22.80 เหรียญสหรัฐอเมริกา และวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวนเงิน 11.40 เหรียญสหรัฐอเมริกา เนื่องจากบริษัทฯถือหุ้นร้อยละ 50 ในบริษัทย่อยเอสพีซี (ผ่านบริษัท เอบีซี) ดังนั้น วงเงินกู้ยืมสูงสุดตามสัญญาของวงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่ของวงเงินที่ 2 และวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม

2554 ที่เป็นส่วนของบริษัทฯ ในรายการดังกล่าวจึงเท่ากับร้อยละ 50 ของมูลค่ารวม หรือคิดเป็นจำนวนเงิน 11.40 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และ 5.70 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ตามลำดับ

ระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับวงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือเดินทะเลวงเงินที่ 1 ได้หมดอายุในวันที่ 29 ธันวาคม 2554 ดังนั้น ภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ดังกล่าวจึงหมดอายุตามไปด้วยแต่จะถูกทดแทนด้วยภาระผูกพันใหม่ภายหลังจากการที่มีการขยายระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ยืม

### 37.3 การผูกพันเกี่ยวกับเงินลงทุนระยะยาวอื่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯมีภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนระยะยาวอื่น (บริษัท บทด จำกัด) ที่ยังไม่เรียกชำระเป็นจำนวนเงิน 10.13 ล้านบาท (2553: 10.13 ล้านบาท)

### 37.4 การผูกพันเกี่ยวกับสัญญาให้บริการเรือเดินทะเลระยะยาว

ตามบันทึกความเข้าใจข้อตกลงซึ่งบริษัทฯได้ลงนามเมื่อเดือนตุลาคม 2552 ต่อมาเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2552 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาให้บริการเช่าเรือเดินทะเลต่อใหม่สำหรับขนส่งซีเมนต์ระยะยาวจำนวน 4 ลำ (เป็นที่แน่นอนแล้วจำนวน 3 ลำและอีก 1 ลำต้องแจ้งความประสงค์จะใช้บริการเรือเดินทะเลเพิ่มภายในวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2555) กับบริษัทแห่งหนึ่งซึ่งดำเนินกิจการในประเทศอินเดีย (ผู้เช่าเรือ) สัญญาเช่าเรือเดินทะเลมีระยะเวลา 15 ปี ในอัตราค่าบริการคงที่ต่อลำต่อวันตามที่ระบุไว้ในสัญญา และผู้เช่าเรือมีสิทธิเลือกต่ออายุสัญญาได้อีกครั้งละ 5 ปีเป็นจำนวน 2 ครั้ง ในอัตราค่าบริการที่ลดลงตามที่ระบุไว้ในสัญญา เรือเดินทะเลดังกล่าวเป็นเรือเดินทะเลที่ส่งต่อใหม่สำหรับขนส่งซีเมนต์ โดยมีกำหนดส่งมอบเรือเดินทะเลให้แก่ผู้เช่าเรือในระหว่างปี 2554 ถึง 2557 ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถส่งมอบเรือเดินทะเลให้แก่ผู้เช่าเรือได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด บริษัทฯจะต้องชำระค่าปรับจำนวน 4,250 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำต่อวันที่ได้ส่งมอบเรือเดินทะเลล่าช้า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯได้โอนสัญญาให้บริการเช่าเรือเดินทะเลจำนวน 3 ลำซึ่งเป็นที่แน่นอนแล้วดังกล่าวแก่บริษัทย่อย เอสพีซี แต่ละแห่งของกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ดังนั้น ภาระผูกพันในส่วนที่เป็นของบริษัทฯในรายการดังกล่าวจึงเท่ากับร้อยละ 50 ตามสัดส่วนที่บริษัทฯถือหุ้นในบริษัทย่อย เอสพีซี แต่ละแห่ง (โดยการถือหุ้นผ่านกิจการที่ควบคุมร่วมกัน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด (บริษัทย่อย เอสพีซี แห่งหนึ่งของกิจการที่ควบคุมร่วมกัน) ได้ชำระค่าปรับแก่ผู้เช่าเรือเดินทะเลเนื่องจากการส่งมอบเรือเดินทะเลล่าช้าเป็นจำนวนเงิน 0.65 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 20.60 ล้านบาท โดยส่วนที่เป็นของบริษัทฯในรายการดังกล่าวเท่ากับร้อยละ 50 ของมูลค่ารวม หรือคิดเป็นจำนวนเงิน 0.33 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 10.30 ล้านบาทซึ่งบันทึกอยู่ในบัญชีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นใน งบแสดงฐานะการเงินรวม ทั้งนี้ จำนวนดังกล่าวจะหักจากการชำระค่าต่อเรือซีเมนต์งวดสุดท้ายแก่ผู้รับต่อเรือเดินทะเล ตามที่ระบุในสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล ซึ่งส่งต่อโดย บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด (บริษัทย่อย เอสพีซี ของกิจการที่ควบคุมร่วมกัน)

### 37.5 การผูกพันเกี่ยวกับสัญญาซื้อเรือเดินทะเล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทย่อยในประเทศแห่งหนึ่งมีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายตามบันทึกข้อตกลงเพื่อซื้อเรือเดินทะเลมือสอง 1 ลำกับบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่งตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 20 เป็นจำนวนเงิน 7.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 221.84 ล้านบาท) ต่อมาเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2555 บริษัทย่อยดังกล่าวได้จ่ายเงินงวดสุดท้ายและรับมอบเรือเดินทะเลแล้ว

## 38. เครื่องมือทางการเงิน

### 38.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯและบริษัทย่อยตามที่นิยามอยู่ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 107 “การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน” ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้า เงินลงทุน เจ้าหนี้การค้า และเงินกู้ยืม บริษัทฯและบริษัทย่อยมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

### ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้า ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มั่นนโยบายการให้สินเชื่อแก่ผู้เช่าเรือและบุคคลภายนอกโดยจำกัดการให้สินเชื่อเฉพาะกับลูกค้าชั้นดี และให้ความเข้มงวดในการจัดทำเอกสารประกอบการขายการต่าง ๆ ให้ครบถ้วน ดังนั้น บริษัทฯ และบริษัทย่อยจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสี่ยงที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของบริษัทฯ และบริษัทย่อยไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมาก ราย จำนวนเงินสูงสุดที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกหนี้ที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

### ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวข้องกับเงินฝากสถาบันการเงิน และเงินกู้ยืมระยะยาว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของบริษัทฯ และบริษัทย่อยจึงอยู่ในระดับต่ำ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดหรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	อัตราดอกเบี้ยคงที่ - ครอบคลุมภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
					คงที่		ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
					เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	ยูโร	เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินบาท
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	3,971,729	349,898	53,084	4,374,711	0.20% - 1.30%	1.37%, 2.25%	0.10% - 0.50%	0.75%
ลูกหนี้การค้า และลูกหนี้อื่น	-	-	125,094	125,094	-	-	-	-
รวม	3,971,729	349,898	178,178	4,499,805				
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>								
เจ้าหนี้การค้า และเจ้าหนี้อื่น	-	-	33,150	33,150	-	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	7,026,375	-	7,026,375	-	-	1.42% - 3.31%	6.50%
รวม	-	7,026,375	33,150	7,059,525				

### ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และค่าใช้จ่ายเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ และบริษัทย่อยอยู่ในรูปสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจึงเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากรายการที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาได้ในตัวเอง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ และบริษัทย่อยยังคงมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเครื่องมือทางการเงินที่เป็นเงินตราสกุลอื่น ซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อยได้พิจารณาแล้วและได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวที่ยังคงมีอยู่ ดังนั้นจึงพยายามที่จะจำกัดความเสี่ยงดังกล่าวให้เหลือน้อยที่สุด โดยการไม่ถือเครื่องมือทางการเงินที่สำคัญที่เป็นเงินตราสกุลอื่นหรือใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินซึ่งบริษัทฯ และบริษัทย่อยพิจารณาเห็นว่าเหมาะสมในการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท พรินซ์ส ซัพพลาย จำกัด (มหาชน)

บริษัทและบริษัทย่อยไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการเก็งกำไรหรือเพื่อการค้า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทย่อยมียอดคงเหลือของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีสาระสำคัญที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ (สกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ดังนี้

สกุลเงิน	สินทรัพย์ทางการเงิน	หนี้สินทางการเงิน	อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554
	(ล้าน)	(ล้าน)	(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)
เงินกู้ยืมสกุลเงินบาท	-	1,345.85	0.0314
เงินฝากประจำสกุลเงินยูโร	7.45	-	1.2905

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทมีสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศคงเหลือดังนี้

จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญาของ		วันครบกำหนดตามสัญญา
		จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	
		(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)		
1,345.85 ล้านบาท	41.12 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	-	รายไตรมาสตามกำหนดการ ชำระคืนเงินกู้ สิ้นสุดเดือน กันยายน 2565
10.06 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	7.51 ล้านยูโร	-	1.3313, 1.3503	กุมภาพันธ์ 2555 และมีนาคม 2555 ตามวันที่ครบกำหนดเงินฝากประจำ

### 38.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง จำนวนเงินที่ผู้ซื้อและผู้ขายตกลงแลกเปลี่ยนสินทรัพย์กันในขณะที่ทั้งสองฝ่ายมีความรอบรู้ และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน วิธีการกำหนดมูลค่ายุติธรรมขึ้นอยู่กับลักษณะของเครื่องมือทางการเงิน มูลค่ายุติธรรมจะกำหนดจากราคาตลาดล่าสุด หรือกำหนดขึ้นโดยใช้เกณฑ์การวัดมูลค่าที่เหมาะสม

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด และเงินกู้ยืมระยะยาวมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด บริษัทฯ และบริษัทย่อยจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน

### 39. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์หลักของบริษัทในการบริหารจัดการทุน คือ การจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทางการเงินที่เหมาะสมและการดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง

บริษัทบริหารจัดการสถานะของทุนโดยใช้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt-to-Equity Ratio) เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ซึ่งระบุให้บริษัทต้องรักษาระดับของอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนในภาพรวมให้ไม่เกิน 2 ต่อ 1

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 0.49:1 (2553: 0.37:1) (เฉพาะบริษัท: 0.47:1 (2553: 0.53:1)) ซึ่งคำนวณจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

### 40. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

**40.1** เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 3 ของวงเงินกู้ที่ใช้สำหรับการสั่งซื้อเรือเดินทะเลใหม่ (วงเงินที่ 1) เพื่อชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับการต่อเรือเดินทะเลใหม่หมายเลข 315 และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอน บริษัทฯ ได้จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนดจำนวนเงิน 7,599,999 เหรียญสหรัฐอเมริกาในวันที่ 25 มกราคม 2555

**40.2** เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2555 ย่อยในประเทศแห่งหนึ่งได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพื่อซื้อเรือเดินทะเลมือสองจำนวน 1 ลำกับบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่งคิดเป็นจำนวนเงิน 17.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยบริษัทย่อยได้จ่ายเงินมัดจำเป็นจำนวนเงิน 1.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 56.09 ล้านบาท) (ร้อยละ 10 ของราคาซื้อเรือเดินทะเล) โดยยอดคงเหลือจะจ่ายเมื่อรับมอบเรือเดินทะเล

**40.3** เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญา Novation Agreement 1 ฉบับ กับ Global Bulk Carriers Pte Ltd. (ผู้ซื้อรายใหม่) เพื่อจำหน่ายสัญญาสั่งซื้อเรือเดินทะเลใหม่ 1 ฉบับ สำหรับเรือเดินทะเลหมายเลข 315 ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำสัญญาไปแล้วกับผู้ต่อเรือ ABG Shipyard ประเทศอินเดีย เนื่องจากการประมาณเพื่อปรับเปลี่ยนกำหนดวันส่งมอบภายใต้เงื่อนไขและข้อบังคับปัจจุบันของสัญญาสั่งซื้อเรือเดินทะเลใหม่ไม่เหมาะสมกับบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงเลือกที่จะจำหน่ายสัญญาสั่งซื้อเรือเดินทะเลใหม่เพราะการจำหน่ายสัญญาสั่งซื้อเรือเดินทะเลใหม่ดังกล่าวภายใต้เงื่อนไขเหล่านี้จะทำให้บริษัทฯ ได้รับเงินงวดคืนเต็มจำนวนตามที่บริษัทฯ ได้ชำระให้แก่ผู้ต่อเรือพร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.50 ต่อปี นับจากวันที่บริษัทฯ ได้ชำระเงินงวดไปแต่ละงวด และได้รับเงินเพิ่มอีกจำนวน 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อหนึ่งสัญญาสั่งซื้อเรือเดินทะเลใหม่ รายละเอียดของการจำหน่ายสัญญาสั่งซื้อเรือเดินทะเลใหม่มีดังนี้

ตัวเรือเดินทะเล หมายเลข	เดกเวกตัน	วันที่ทำสัญญา สั่งซื้อเรือเดินทะเล	มูลค่าตามสัญญา (เหรียญสหรัฐฯ)	เงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระให้แก่ ผู้ต่อเรือไปแล้ว (เหรียญสหรัฐฯ)
315	54,000	14 กันยายน 2550	37,999,998	22,799,998

ผู้ซื้อรายใหม่จะชำระเงินให้แก่บริษัทดังต่อไปนี้

กรณีชำระเงินภายในวันที่กำหนดชำระเงินแรก (วันที่ 10 กรกฎาคม 2555)	กรณีชำระเงินในช่วงขยายระยะเวลาการชำระเงิน (วันที่ 11 - 26 กรกฎาคม 2555)
จำนวนเงินเท่ากับ 28,158,052 เหรียญสหรัฐฯ	จำนวนเงินตามที่ได้กล่าวมาแล้ว (28,158,052 เหรียญสหรัฐฯ) บวกดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.50 ต่อปี คำนวณจากจำนวนเงิน 22,799,998 เหรียญสหรัฐฯ (เงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระให้แก่ผู้ต่อเรือไป) นับจากวันที่ 10 กรกฎาคม 2555 ถึงวันที่ชำระเงินในช่วงขยายระยะเวลา ดังนั้น กรณีชำระเงินในวันสุดท้ายของช่วงขยายระยะเวลาคือวันที่ 26 กรกฎาคม 2555 จะเป็นจำนวนเงินสูงสุดเท่ากับ 28,233,011 เหรียญสหรัฐฯ

**40.4** เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติเห็นชอบให้เสนอต่อที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นซึ่งจะจัดขึ้นในเดือนมีนาคม 2555 ในเรื่องการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นจากกำไรของปี 2554 ในอัตราหุ้นละ 0.15 บาท รวมเป็นเงิน 155.93 ล้านบาท

เงินปันผลนี้จะจ่ายและบันทึกบัญชีภายหลังจากการได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ

## 41. การจัดประเภทรายการในงบการเงิน

บริษัทฯ ได้จัดประเภทรายการบัญชีบางรายการในงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 ใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดประเภทรายการบัญชีในปัจจุบันเนื่องจากบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามการแสดงผลการดำเนินงานตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้าตามที่กล่าวไว้ใน หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2 และได้นำมาตรฐานการบัญชีฉบับใหม่และฉบับปรับปรุงมาถือปฏิบัติตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3 และข้อ 5

## 42. งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553 และงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553 ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาคือเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานแสดงได้ดังนี้

### งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
<b>สินทรัพย์</b>				
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	138,042	140,074	85,813	67,703
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	3,947	1,128	24,358	9,565
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	-	-	71,800	63,800
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล - ส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	41,882	-	41,882	-
น้ำมันเชื้อเพลิง	2,176	190	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินทดรองจ่ายแก่กัปตันเรือ	1,997	1,395	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	591	295	-	-
อื่นๆ	1,372	1,134	438	559
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	3,960	2,824	438	559
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>190,007</b>	<b>144,216</b>	<b>224,291</b>	<b>141,627</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>				
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	189,445	189,445
เงินลงทุนในการร่วมค้า	-	-	-	-
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	3,524	4,123	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	260	260	260	260
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกัน	-	-	8,550	8,550



## งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	1,538	4,081	-	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	298,049	212,274	213	360
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	719	1,007	717	1,007
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือทะเลเรียกคืน	1,312	1,579	-	-
เงินล่วงหน้าค่าซื้อเรือเดินทะเล	12,500	-	-	-
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเดินทะเล - สุทธิจาก				
ส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	207,373	283,507	141,608	235,900
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	6,684	10,913	5,306	10,772
อื่น ๆ	419	97	76	80
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	228,288	296,096	146,990	246,752
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>532,378</b>	<b>517,841</b>	<b>346,175</b>	<b>446,374</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>722,385</b>	<b>662,057</b>	<b>570,466</b>	<b>588,001</b>
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,046	365	108,267	83,830
รายได้รับล่วงหน้า	2,721	1,574	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	22,673	4,889	9,055	796
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	16	131	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	1,504	1,343	-	-
โบนัสพนักงานค้างจ่าย - ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	2,107	4,526	1,942	4,159
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,882	1,079	171	292
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	448	133	403	80
อื่น ๆ	648	557	306	316
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	6,589	7,638	2,822	4,847
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>33,045</b>	<b>14,597</b>	<b>120,144</b>	<b>89,473</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>				
โบนัสพนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	1,704	2,530	1,572	2,323
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเดินทะเล	2,040	2,230	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	199,040	158,079	58,586	111,829
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	1,989	-	1,799	-
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>204,773</b>	<b>162,839</b>	<b>61,957</b>	<b>114,152</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>237,818</b>	<b>177,436</b>	<b>182,101</b>	<b>203,625</b>

## รายงานประจำปี 2554

บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

### งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน	35,308	35,308	35,308	35,308
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	35,308	35,308	35,308	35,308
ส่วนเกินทุน				
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	16,135	16,135	16,135	16,135
ส่วนเกินทุนหุ้นซื้อคืน	4,819	4,819	4,819	4,819
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	2,802	2,802	2,802	2,802
- บริษัทย่อย	14,285	14,285	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	473	429	473	429
ยังไม่ได้จัดสรร	410,813	410,250	328,828	324,883
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(1,113)	(378)	-	-
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	483,522	483,650	388,365	384,376
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	1,045	971	-	-
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>484,567</b>	<b>484,621</b>	<b>388,365</b>	<b>384,376</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>722,385</b>	<b>662,057</b>	<b>570,466</b>	<b>588,001</b>

## งบกำไรขาดทุน

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
<b>รายได้</b>				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้ค่าเช่าเรือ	68,661	86,654	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ	31,854	5,740	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	100,515	92,394	-	-
รายได้จากการให้บริการ	158	329	1,705	2,232
กำไรจากการขายเรือเดินทะเลและอุปกรณ์	59	13,372	46	-
กำไรจากการขายสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลใหม่				
ตามสัญญา Novation Agreement	10,525	-	10,525	-
ดอกเบี้ยรับ	848	819	786	656
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	-	25	-
รายได้อื่น	72	13	-	-
เงินปันผลรับ	17	-	32,278	47,856
<b>รวมรายได้</b>	<b>112,194</b>	<b>106,927</b>	<b>45,365</b>	<b>50,744</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	28,550	26,516	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	4,287	834	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิง	10,650	161	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	43,487	27,511	-	-
ค่าเสื่อมราคา	21,102	21,406	158	234
ต้นทุนการให้บริการ	183	153	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	6,056	6,452	5,092	5,610
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	3,246	3,562	3,069	3,335
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	4	481	-	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	174	183	-	425
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>74,252</b>	<b>59,748</b>	<b>8,319</b>	<b>9,604</b>
<b>กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม</b>				
<b>ค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้นิติบุคคล</b>	<b>37,942</b>	<b>47,179</b>	<b>37,046</b>	<b>41,140</b>
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	248	604	-	-
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้นิติบุคคล</b>	<b>38,190</b>	<b>47,783</b>	<b>37,046</b>	<b>41,140</b>
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(14,354)	(9,405)	(10,214)	(6,932)
<b>กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล</b>	<b>23,836</b>	<b>38,378</b>	<b>26,832</b>	<b>34,208</b>
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	(119)	(2,541)	-	-
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>23,717</b>	<b>35,837</b>	<b>26,832</b>	<b>34,208</b>

## งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียร์ ซิตี้ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2554	2553	2554	2553
		(ปรับปรุงใหม่)		(ปรับปรุงใหม่)
<b>การแบ่งปันกำไร</b>				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	23,643	35,523	26,832	34,208
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	74	314	-	-
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>23,717</b>	<b>35,837</b>	<b>26,832</b>	<b>34,208</b>
<b>กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน</b>			(หน่วย: เหรียญสหรัฐ)	
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.0227	0.0342	0.0258	0.0329

## 43. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555

# รายการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการทำรายการที่มีสาระสำคัญกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ดังต่อไปนี้

## 1. สัญญาเช่าสำนักงานระหว่างบริษัทฯ กับบริษัท ยูนิสเตอร์ท์ จำกัด

### ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการอื่นๆ กับบริษัท ยูนิสเตอร์ท์ จำกัด ซึ่งมีนางสาวนิชิตา ชำห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากนางสาวนิชิตา ชำห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชำห์ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท ยูนิสเตอร์ท์ จำกัด และนายกิริต ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสีย เนื่องจากเป็นกรรมการของบริษัท ยูนิสเตอร์ท์ จำกัด

### ความสำคัญของการทำรายการ

สัญญาเช่าสำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

### ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2554 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าเช่าและค่าบริการอื่นๆ เป็นจำนวนเงินรวม 1.84 ล้านบาท (ปี 2553: 1.89 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2553: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ โดยบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในอัตรา 210 บาท ต่อ ตารางเมตรต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราเช่าที่เท่ากับที่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการกับบุคคลภายนอกในชั้นอื่นที่ใกล้เคียงกันในอาคารสำนักงานเดียวกันที่อัตรา 210 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน

### แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงต่อสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในปี 2555 ในอัตราค่าเช่าต่อตารางเมตรเดียวกัน (หรือที่ให้ผลประโยชน์ที่มากกว่า) กับปี 2554

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

### ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ซื้อตัวเครื่องบินจาก บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี จำกัด และบริษัท จีพี แอร์เซอร์วิส จำกัด ซึ่งมีนางสาวนิชิตา ชำห์ และ นายอิษฎ์ชาญ ชำห์ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัทดังกล่าว

### ความสำคัญของการทำรายการ

โดยปกติการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย นอกเหนือจากค่าตัวเครื่องบินสำหรับการเดินทางไปต่างประเทศของผู้บริหารแล้วนั้น ตัวเครื่องบินมีความจำเป็นตามสัญญาว่าจ้างลูกเรือ เนื่องจากบริษัทฯ ต้องจัดหาตัวเครื่องบินเพื่อรับส่งลูกเรือไปทำงานบนเรือ และเดินทางกลับจากเรือที่ท่าเทียบเรือต่างๆ ทั่วโลก เมื่อสัญญาว่าจ้างสิ้นสุดลง บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี จำกัด และบริษัท จีพี แอร์เซอร์วิส จำกัด ได้ถูกเลือกให้มาบริการในเรื่องนี้ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาและบริการ การให้บริการที่รวดเร็วกว่า และมีประสิทธิภาพมากกว่า รวมทั้งมีสำนักงานอยู่ใกล้กับบริษัทฯ ซึ่งทำให้ไม่มีปัญหาในการรับส่งตัวเครื่องบินในกรณีเร่งด่วน

### ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2554 บริษัทฯ และบริษัทย่อยซื้อตัวเครื่องบินจาก 2 บริษัทดังกล่าวจำนวน 7.73 ล้านบาท (ปี 2553: 9.50 ล้านบาท) หรือเท่ากับร้อยละ 0.05 (ปี 2553: ร้อยละ 0.07) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

## แนวนโยบายการทำการรายการในอนาคต

สำหรับปี 2555 มีความเป็นไปได้ว่า มูลค่าการซื้อขายตัวเครื่องบินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย จะมีจำนวนมากกว่าปี 2554 อันเนื่องมาจากกองกำลังเรือของบริษัทฯ มีขนาดใหญ่ขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและมาตรฐานของการให้บริการของผู้จำหน่ายตัวเครื่องบินรายอื่นๆ อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งรวมทั้ง บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี จำกัด และบริษัท จีพี แอร์ เซอร์วิส จำกัด ในกรณีที่ราคาตัวเครื่องบินและมาตรฐานการให้บริการที่เสนอโดยผู้จำหน่ายตัวเครื่องบินไม่ได้เป็นไปตามราคาตลาดโดยทั่วไป หรือเงื่อนไขต่างๆ ไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเลือกซื้อจากบริษัทจัดหาตัวเครื่องบินอื่นแทน

## 3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจากบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศและค่าบริการอื่นๆ ในส่วนสำนักงาน และห้องพักอาศัยสำหรับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และบริษัทฯ ได้จ่ายค่าบริหารจัดการห้องพักและค่าบริการอื่นๆ สำหรับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นรายการเกี่ยวข้องกันโดย นางสาวนิชิตา ชำ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากนางสาวนิชิตา ชำ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด นายกิริต ชำ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และนายอิษฎ์ชาญ ชำ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด นายคุชรู คาลิ วาเดย และนายกิริต ชำ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด นางสาวนิชิตา ชำ และนายอิษฎ์ชาญ ชำ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

## ความสำคัญของการทำการรายการ

การบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานของบริษัทฯ และห้องพักอาศัย รวมถึงการบริหารจัดการห้องพักนั้นมีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เนื่องจากเป็นห้องพักอาศัยสำหรับพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ และถือเป็นทรัพย์สินของบริษัทย่อย โดยบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ถูกเลือกให้มาดำเนินการในเรื่องนี้ โดยราคาและการให้บริการต่างๆ เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป

## ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2554 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานบริษัทฯ บริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อยรวมถึงค่าบริหารจัดการห้องพัก จำนวน 1.49 ล้านบาท (ปี 2553: 1.79 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2553: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

## แนวนโยบายการทำการรายการในอนาคต

สำหรับปี 2555 บริษัทฯ ยังคงมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ และค่าใช้จ่ายในการซื้อและติดตั้งเครื่องปรับอากาศ กับบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และค่าบริหารจัดการห้องพักกับบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคา และมาตรฐานของการให้บริการ ในกรณีที่ราคาและมาตรฐานการให้บริการไม่ได้เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป หรือไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเปลี่ยนผู้ให้บริการ

#### 4. ค่าเบี้ยประกันภัยจากกลุ่มบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นตัวแทนบริษัทประกันภัย

##### ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์สำหรับพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ และเบี้ยประกันภัยทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัทฯ ได้จ่ายค่าเบี้ยประกันชีวิต สำหรับพนักงานของบริษัทฯ ให้แก่บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน โดยมีนางสาวนิชิตา ชาท์ นายอิษฏ์ชาญ ชาท์และนายกิริต ชาท์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ มีความสัมพันธ์กับนางสาวสมิทธา ชาท์ ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด

##### ความสำคัญของการทำรายการ

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

##### ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2554 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยประเภทต่างๆ ให้กับ 2 บริษัทดังกล่าว จำนวนรวม 2.46 ล้านบาท (ปี 2553: 2.05 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.02 (ปี 2553: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

##### แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2555 บริษัทฯ ยังคงมีค่าใช้จ่ายในการทำประกันภัยเช่นเดิม กับบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและเงื่อนไขต่างๆ ซึ่งเป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไปและเป็นผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

#### 5. รายการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์จากบริษัท คิวดีแลบ จำกัด

##### ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้อง จากบริษัท คิวดีแลบ จำกัด ซึ่งเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากนาย กามาล กุมาร ดู ในฐานะผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) และเป็นหนึ่งในผู้บริหารของบริษัทฯ มีความสัมพันธ์เป็นคู่สมรสของนางจาร์ ดู ซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้นของ บริษัท คิวดีแลบ จำกัด

##### ความสำคัญของการทำรายการ

ในการดำเนินธุรกิจทั่วไปนั้นอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องนั้น มีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจ โดยที่บริษัท คิวดีแลบ จำกัด เป็นหนึ่งในคู่ค้าของบริษัทฯ ที่ได้รับการพิจารณาเลือกเป็นกรณีไปตามวัตถุประสงค์ในการสั่งซื้อในแต่ละครั้งรวมถึงกรณีการสั่งซื้อและให้บริการที่มีลักษณะเฉพาะ และได้รับการพิจารณาให้ทำธุรกิจกับบริษัทฯ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและบริการ หลังจากผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการจากบริษัทอื่นๆ ในตลาด



## ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2554 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ จำนวนรวม 1.76 ล้านบาท (ปี 2553: 4.51 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2553: ร้อยละ 0.03) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

### แนวโน้มการทำการรายการในอนาคต

การซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้อง มีความจำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ดังนั้นในปี 2555 บริษัทฯ อาจมีรายการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องจากบริษัท คิวแดบ จำกัด ตามความเหมาะสมแล้วแต่กรณี โดยผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการกับบริษัทอื่น นอกจากนี้บริษัทฯ จะพิจารณาราคาและมาตรฐานการให้บริการเกี่ยวกับการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องของบริษัทอื่นเปรียบเทียบกับบริษัท คิวแดบ จำกัด อย่างสม่ำเสมอ หากราคาและมาตรฐานในการให้บริการของบริษัท คิวแดบ จำกัด ไม่เหมาะสม และ/หรือเงื่อนไขการค้าที่เสนอ ไม่ได้เป็นเพื่อประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ บริษัทฯ จะไม่ทำการรายการดังกล่าวกับ บริษัท คิวแดบ จำกัด

อัยการกรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูล และรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตน และของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องเพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำการรายการที่เกี่ยวข้องกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริต และไม่เกิดรายการที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้ตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันข้างต้นและได้รายงานผลต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีการพิจารณาและสอบทานรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2555 และได้รายงานรายการดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 ซึ่ง ได้มีการสอบทานรายการดังกล่าว จากความเห็นและรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกฎข้อบังคับและนโยบายป้องกันการทำการรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างเพียงพอ โดยรายการระหว่างกันที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทฯข้างต้น เป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และมีการเปิดเผยอย่างเพียงพอแล้วในงบการเงิน และรายงานประจำปีของบริษัทฯ

# ดัชนีแสดงรายการที่กำหนดตามแบบ 56-2

(ตามมาตรา 56 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535)

ลำดับที่	หัวข้อ	หน้า
1.	<b>ข้อมูลทั่วไป</b> 1.1 ชื่อ สถานที่ตั้ง สำนักงานใหญ่ ประเภทธุรกิจของบริษัทฯ 1.2 ชื่อ สถานที่ตั้ง สำนักงานใหญ่ ประเภทธุรกิจของนิติบุคคลที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป 1.3 ชื่อ สถานที่ตั้ง ของบุคคลอ้างอิง	6 7-9 220
2.	<b>ข้อมูลทางการเงิน</b> 2.1 ข้อมูลจากงบการเงินโดยสรุป 2.2 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ	2-3 2-3
3.	<b>ลักษณะการประกอบธุรกิจ</b> 3.1 ลักษณะการประกอบธุรกิจโดยสังเขป 3.2 โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย 3.3 สรุปการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของลักษณะการประกอบธุรกิจ	10-21 23 26-41
4.	<b>ปัจจัยความเสี่ยง</b>	83-89
5.	<b>โครงสร้างผู้ถือหุ้นและการจัดการ</b> 5.1 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 5.2 การจัดการ » โครงสร้างการจัดการ » การสรรหากรรมการและผู้บริหาร » กรรมการอิสระ - นโยบายของกรรมการอิสระ » ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร » การกำกับดูแลกิจการ » การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน » การควบคุมภายใน » ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทที่มีต่อการควบคุมภายใน » รายงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม » รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน 5.3 นโยบายการจ่ายเงินปันผล	90 91-97 46, 91, 93 55 46, 51-54 45-60 61 62-63 42-44, 58 64-72 73-82 90
6.	<b>รายการระหว่างกัน</b> 6.1 การเปิดเผยรายการระหว่างกัน 6.2 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของการทำรายการ 6.3 มาตรการหรือขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน 6.4 นโยบายหรือแนวโน้มนการทำรายการระหว่างกัน	215-218 215-218 215-218 215-218
7.	<b>คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน</b>	110-143
8.	<b>งบการเงิน</b> 8.1 งบการเงิน 8.2 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี » ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี » ค่าบริการอื่น	144-214 44 44

## บุคคลอ้างอิง

### นายทะเบียนหลักทรัพย์

#### » บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (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>

#### » ฝ่ายนายทะเบียนหลักทรัพย์ - ส่วนบริการผู้ออกหลักทรัพย์ 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>

#### » ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

1 ซอยกสิกรไทย ถนนราชบุรีบูรณะ กรุงเทพฯ 10140  
โทรศัพท์ : 66-2 888 8800 โทรสาร : 66-2 888 8882  
Website : <http://www.kasikornbank.com>

#### » ธนาคาร DNB BANK ASA สาขาประเทศสิงคโปร์

8 Shenton Way, #48-02 Singapore 068811  
โทรศัพท์ : 65-6220-6144 โทรสาร : 65-6224-9743  
Website : <https://www.dnb.no>

### ผู้สอบบัญชี

#### » บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ 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>

### ที่ปรึกษากฎหมายหลัก

#### » WATSON, FARLEY & WILLIAMS ASIA PRACTICE LLP

6 Battery Road #28-00 Singapore 049909  
โทรศัพท์ : 65-6532-5335 โทรสาร : 65-6532-5454  
E-mail : singaporeinfo@wfw.com  
Website : <http://www.wfw.com>



**บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)**

เลขที่ 8 อาคารดาเธียเวิลด์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500  
โทรศัพท์ : 66-2 696-8800, 66-2 696-8820 โทรสาร : 66-2 236-7654, 66-2 633-8460  
Email : [psl@preciousshipping.com](mailto:psl@preciousshipping.com), [ir@preciousshipping.com](mailto:ir@preciousshipping.com)  
Home page : <http://www.preciousshipping.com>