



รายงานประจำปี 2556



บริษัท พีทีเอส ซีพี จำกัด (มหาชน)







# พันธกิจของบริษัทฯ

“เป็นบริษัทเรือที่ได้รับความนิยมไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการที่ดีที่สุด ในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเอกภพระหว่างประเทศ”





# ภารกิจที่สำคัญ

-  บริษัทจะดำเนินธุรกิจทั้งหมดโดยยึดหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีซึ่งส่วนหนึ่งในการกำกับดูแลกิจการนั้นบริษัทมีคู่มือการกำกับดูแลกิจการและบริษัทได้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด
-  บริษัทจะให้บริการลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ และให้บริการอย่างมืออาชีพ
-  บริษัทจะปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุดในการจัดการเรือของบริษัท เพื่อไม่ให้มีหรือให้มีน้อยที่สุดในเรื่องการบาดเจ็บ การเสียชีวิตของลูกค้าเรือรวมทั้งการทำลายสิ่งแวดล้อม
-  บริษัทจะพยายามสร้าง รักษาไว้ และเพิ่มพูนมูลค่าของกิจการในระยะยาวเพื่อผู้ถือหุ้น
-  บริษัทจะดำเนินงานด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ และตรวจสอบได้เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย
-  บริษัทจะจัดให้มีสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนและให้รางวัลในการทำงานสำหรับพนักงานทุกคนเพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานมีการพัฒนาความสามารถและการเติบโตในองค์กร

# สารบัญ

จุดเด่นทางการเงิน	4
โครงสร้างกลุ่มบริษัท	6
ข้อมูลอื่นๆ ตามมาตรา 114 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ. 2535	8
ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม	12
กองกำลังเรือ	26
โครงสร้างรายได้	27
คณะกรรมการบริษัท	28
โครงสร้างองค์กร	30
รายงานจากคณะกรรมการ	32
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	52
รายงานการกำกับดูแลกิจการ	55
การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน	78
การควบคุมภายใน	79





รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน	81
ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ	118
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล	125
โครงสร้างการจัดการ	126
ประวัติคณะกรรมการบริษัท	132
คณะผู้บริหาร	143
คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร	149
รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน	182
รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต	183
งบการเงิน	185
หมายเหตุประกอบงบการเงิน	196
รายการที่เกี่ยวข้องกัน	272
ดัชนีแสดงรายการที่กำหนดตามแบบ 56-2	276
บุคคลอ้างอิง	277



# จุดเด่นทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

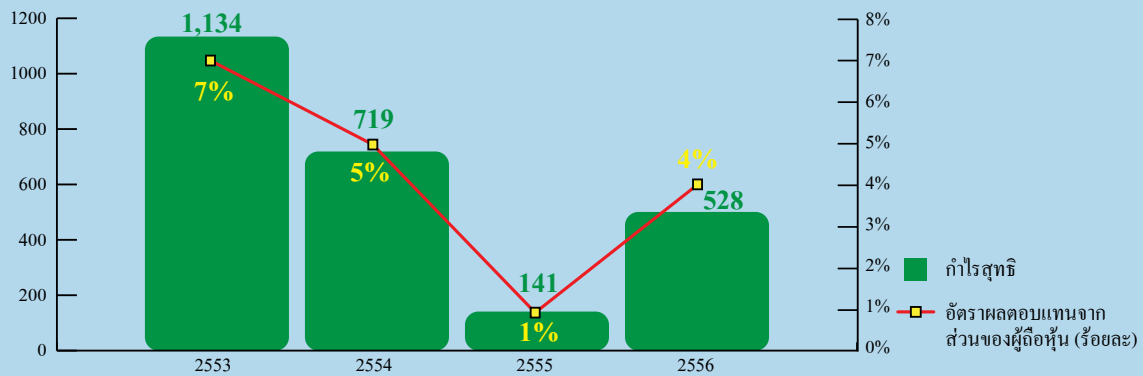
รายการ	2556	2555	2554	2553 ปรับปรุงใหม่
รายได้จากการเดินเรือ	3,857.64	3,487.54	3,078.92	2,928.29
ต้นทุนการเดินเรือ	2,385.93	2,045.64	1,333.29	873.29
กำไรขั้นต้น	1,471.71	1,441.90	1,745.63	2,055.00
<b>รายได้รวม</b>	<b>4,828.61</b>	<b>3,828.02</b>	<b>3,433.51</b>	<b>3,403.36</b>
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา)	3,187.80	2,770.11	2,072.43	1,527.47
ค่าเสื่อมราคา	1,136.72	910.30	646.56	678.21
ส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)จากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	31.58	(2.43)	7.64	18.66
กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	535.67	145.18	722.16	1,216.34
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	7.90	4.15	3.64	82.61
<b>กำไรสุทธิ</b>	<b>527.77</b>	<b>141.03</b>	<b>718.52</b>	<b>1,133.73</b>
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	4,935.70	2,941.45	6,021.55	4,348.30
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	18,669.56	16,212.57	9,445.53	6,400.33
สินทรัพย์รวม	25,509.76	24,029.69	22,893.25	19,961.89
หนี้สินหมุนเวียนรวม	977.02	1,119.44	1,047.24	440.10
เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8,618.85	8,265.02	6,307.83	4,766.30
หนี้สินรวม	9,878.73	9,545.46	7,536.75	5,349.92
ทุนที่ได้ชำระแล้ว	1,039.52	1,039.52	1,039.52	1,039.52
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	15,631.03	14,484.23	15,356.50	14,611.97
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,012.76	751.18	1,050.60	1,179.69
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	1,199.88	(4,537.03)	(2,274.38)	(1,763.14)
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	(1,289.36)	1,430.18	1,150.56	(514.87)
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	15.04	13.93	14.77	14.06
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.51	0.14	0.69	1.09
เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีต่อหุ้น (บาท)	0.40	0.40	0.55	0.87
เงินสดปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น (บาท)	0.40	0.45	0.62	1.25
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	38.15	41.34	56.70	70.18
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	10.93	3.68	20.93	33.31
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	3.51	0.95	4.80	7.33
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	2.13	0.60	3.35	5.48
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	0.63	0.66	0.49	0.37
จำนวนเรือ (ณ วันสิ้นปี)	40	36	25	21

หมายเหตุ: เนื่องด้วยมีการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินสากล (IFRS) มาใช้ในปี 2554 บริษัทฯ จึงได้ปรับปรุงงบการเงินปี 2553 เพื่อนำมาแสดงเปรียบเทียบกับงบการเงิน ปี 2554-2556 ดังนั้นบริษัท ฯ จึงได้แสดงตัวเลขเฉพาะปี 2553 - 2556 เท่านั้น



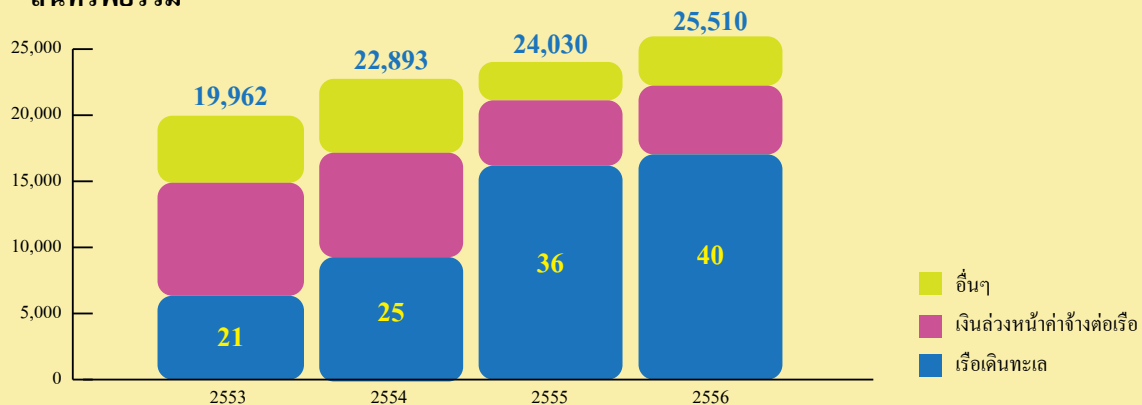
### กำไรสุทธิและอัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท



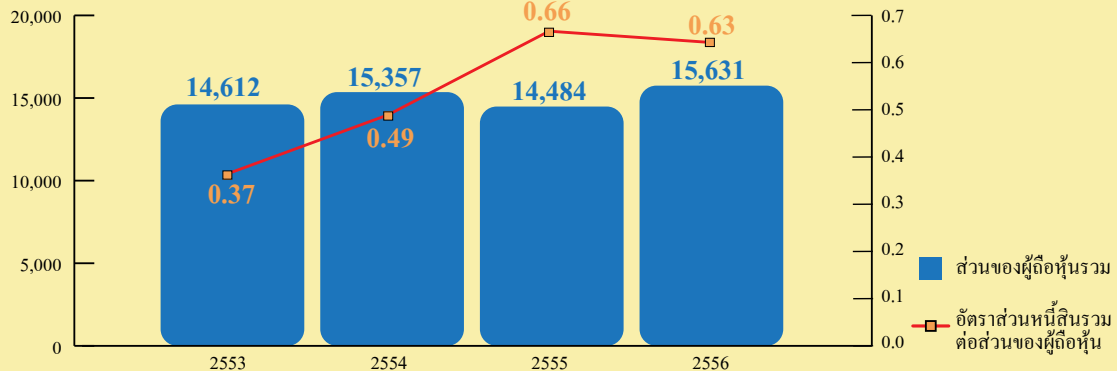
### สินทรัพย์รวม

หน่วย : ล้านบาท



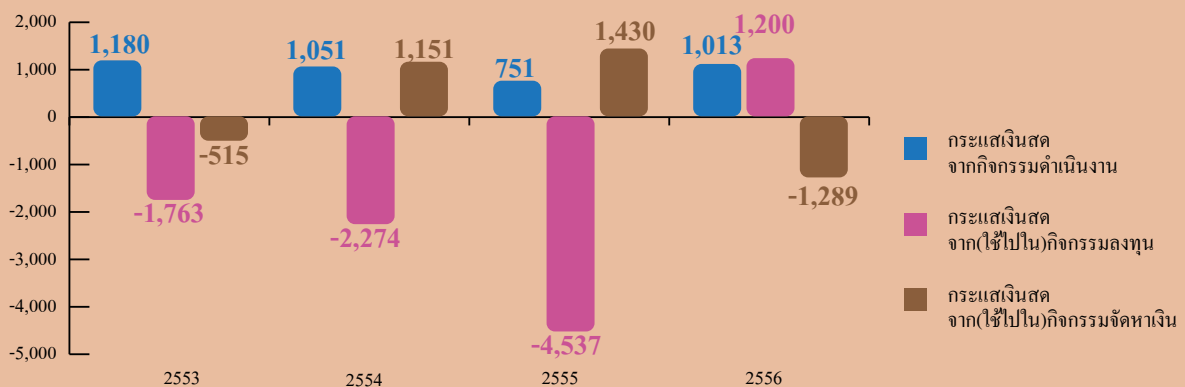
### ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท

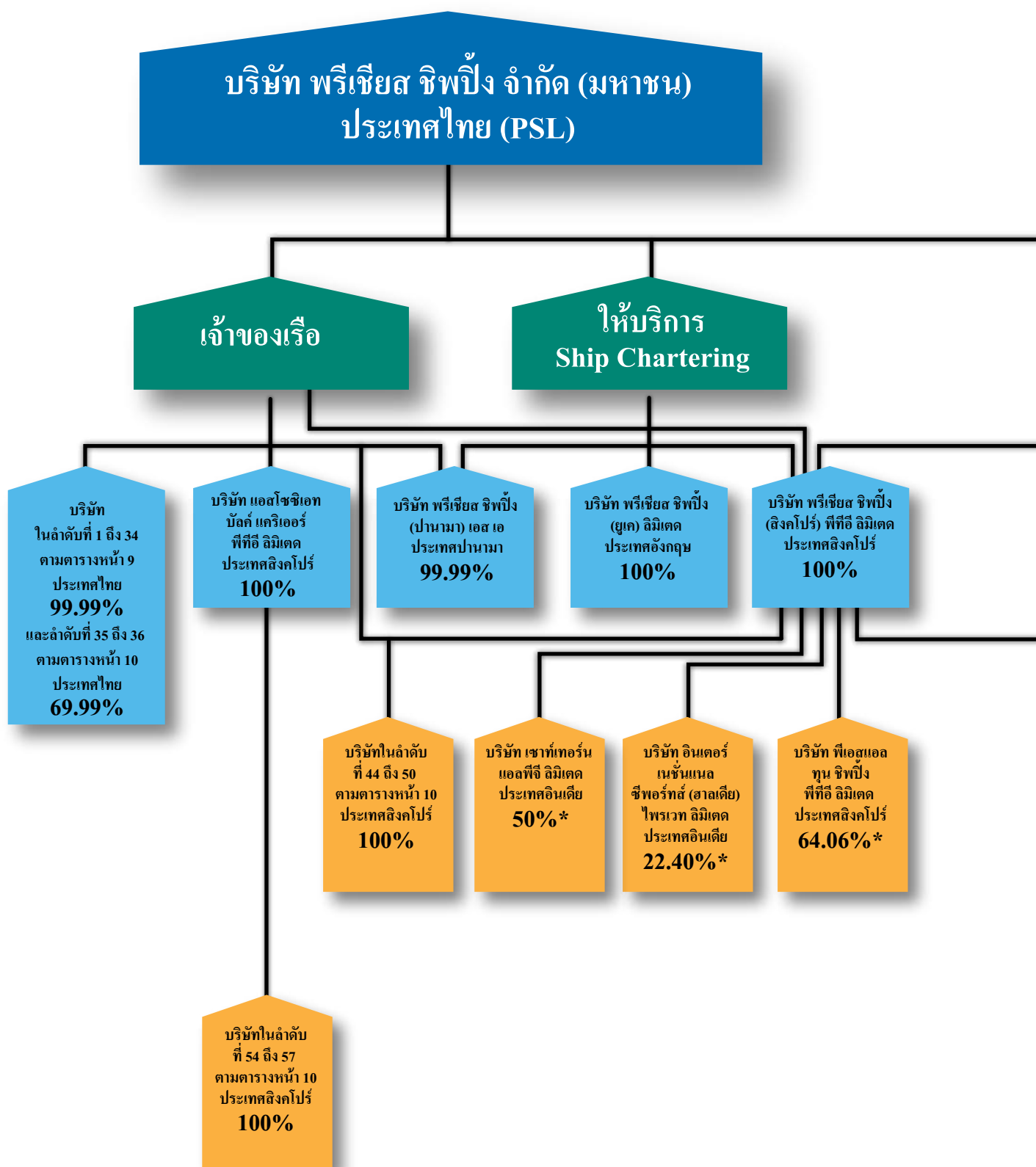


### กระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

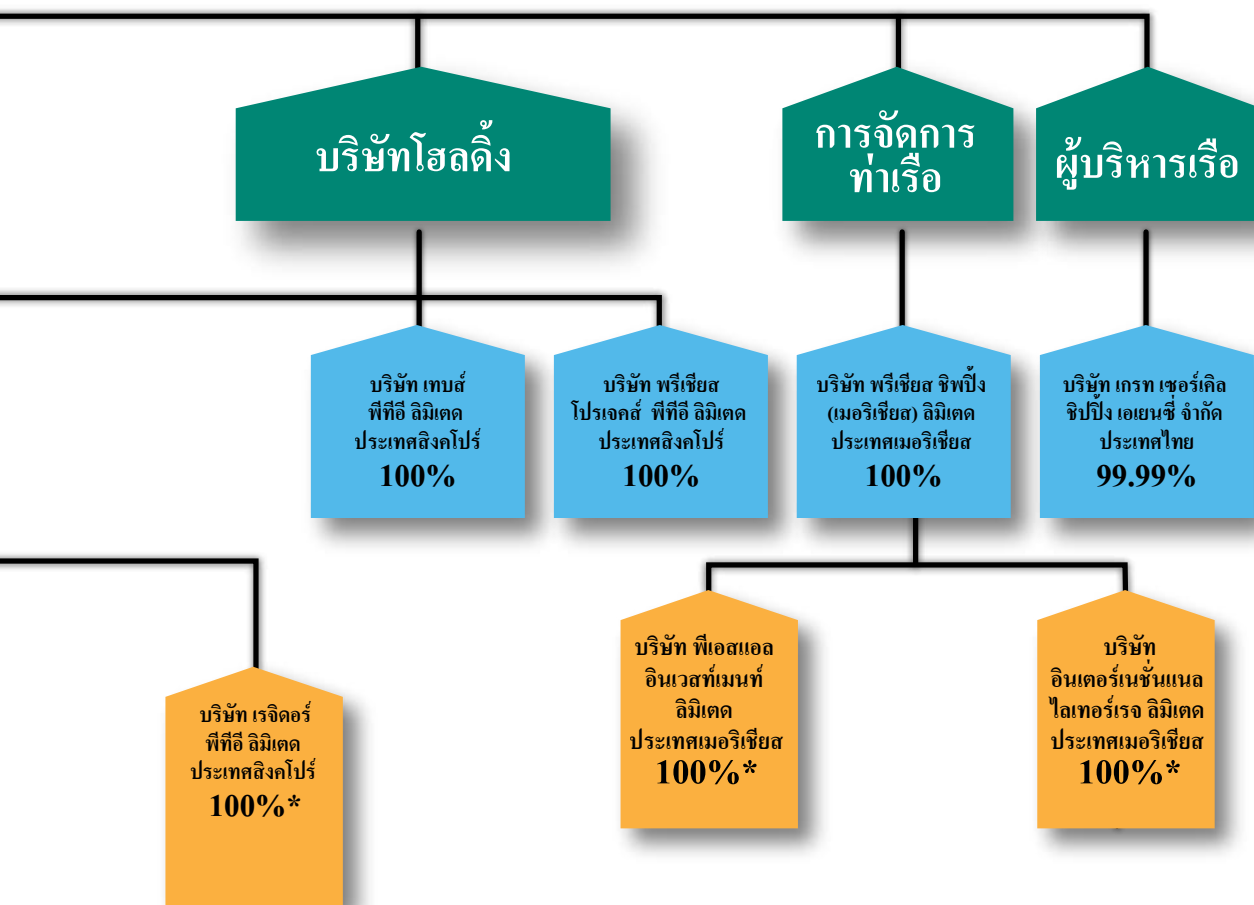


# โครงสร้างกลุ่มบริษัท



\* แสดงการถือหุ้นทางอ้อมของ PSL





ลำดับในกรอบ

บริษัท  
จัดตั้งขึ้นในประเทศ  
อัครราชูระของการถือหุ้น

# ข้อมูลอื่นๆ ตามมาตรา 114

แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ. 2535

## รายละเอียดของบริษัท

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ประเภทธุรกิจ	เจ้าของเรือและโสดคิงคัมพานี
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 อาคารคาเชย์เฮ้าส์ 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 ขอบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป  
ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออก และเรียก ชำระแล้ว	สัดส่วน การถือ หุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท ฟรีเซียส เมทัลส์ จำกัด	บาท	275,000,000	275,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
2	บริษัท ฟรีเซียส วิเศษ 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	306,000,000	306,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท ฟรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด	บาท	234,000,000	234,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท ฟรีเซียส เลคส์ จำกัด	บาท	184,000,000	184,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท ฟรีเซียส ซีส์ จำกัด	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท ฟรีเซียส สตาร์ 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	270,000,000	270,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท ฟรีเซียส ไดมอนด์ จำกัด	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท ฟรีเซียส แซฟไฟร์ 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 โอปอล จำกัด	บาท	74,000,000	74,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท ฟรีเซียส การ์เน็ต จำกัด	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท ฟรีเซียส เพิร์ล จำกัด	บาท	173,000,000	173,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท ฟรีเซียส ฟลาวเวอร์ จำกัด	บาท	336,000,000	336,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรนซ์ จำกัด	บาท	96,000,000	96,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท ฟรีเซียส ทรี จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท ฟรีเซียส ฟอนต์ จำกัด	บาท	124,000,000	124,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท ฟรีเซียส เว็นเจอร์ จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท ฟรีเซียส แคปิตอล จำกัด	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท ฟรีเซียส จัสติน จำกัด	บาท	147,000,000	147,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
26	บริษัท ฟรีเซียส ออกไซด์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท ฟรีเซียส ลาภูน จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท ฟรีเซียส คลิฟ 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 เมาน์เทน จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
31	บริษัท ฟรีเซียส ริสอร์ท จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
32	บริษัท ฟรีเซียส ซีตี้ จำกัด	บาท	170,000,000	170,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
33	บริษัท ฟรีเซียส คอมเมิร์ซ จำกัด	บาท	141,000,000	141,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
34	บริษัท ฟรีเซียส ออานาเมนต์ จำกัด	บาท	156,000,000	156,000,000	99.99	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
35	บริษัท ฟรีเซียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด	บาท	6,000,000	6,000,000	69.99	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ
36	บริษัท เนคเท็กซ์ จำกัด	บาท	10,000,000	2,500,000	69.99	คลังเก็บสินค้าลอยน้ำ
37	บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือทางด้านการเทคนิค
38	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (เมอร์เซียส) จำกัด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	โซลคิง คัมพานี
39	บริษัท พีเอสแอล อินเวสต์เมนต์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	10,000	1,160	100*	โซลคิง คัมพานี
40	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100*	โซลคิง คัมพานี
41	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โซลคิง คัมพานี / ให้บริการเช่าเรือ
42	บริษัท พีเอสแอล ทุน ชิปปิ้ง จำกัด	เหรียญสหรัฐ	500,000	12,864	64.06*	ให้บริการเช่าเรือ
43	บริษัท เรจิสเตอร์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100*	ธุรกิจเดินเรือ
44	บริษัท ฟรีเซียส คอมฟอร์ต จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท ฟรีเซียส สปาร์ก จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
46	บริษัท ฟรีเซียส วิลล์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
47	บริษัท ฟรีเซียส บริดจ์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท ฟรีเซียส ฟอรั่ม จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท ฟรีเซียส ฟรอนท์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท ฟรีเซียส ธอส จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท ฟรีเซียส โปรเจกต์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100	ผู้บริหารการลงทุน
52	บริษัท เทปัส จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100	ธุรกิจเดินเรือ
53	บริษัท แอสโซซิเอต บัลค์ แคริเออร์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โซลคิง คัมพานี
54	บริษัท เอปซี วัน จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
55	บริษัท เอปซี ทู จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
56	บริษัท เอปซี ตรี จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
57	บริษัท เอปซี โฟร์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
58	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ / ให้บริการเช่าเรือ
59	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ยูเค) จำกัด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
60	บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี จำกัด	อินเดียรูปี	100,000,000	64,592,200	50*	ศูนย์กลางการบรรจุและจัดจำหน่ายก๊าซหุงต้ม
61	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ชิพพอร์ทส์ (ฮาลเคีย) ไพรเวท จำกัด	อินเดียรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและพัฒนาท่าเทียบเรือ

\* (แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)



## สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-36	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารคาเชย์เฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460
บริษัทย่อยที่ 37	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเชย์เฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468
บริษัทย่อยที่ 38-40	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o Abax Corporate Services 6 <sup>th</sup> Floor, Tower A, 1 Cybercity, Ebene, Mauritius.
บริษัทย่อยที่ 41-47	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 72A Peck Seah Street Singapore 079329 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 48-57	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 24 Raffles Place #18-00, Clifford Centre, 048621 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 58	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13 <sup>th</sup> Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
บริษัทย่อยที่ 59	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 130 Shaftesbury Avenue, 2 <sup>nd</sup> Floor London W1D 5EU United Kingdom.
บริษัทย่อยที่ 60	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.
บริษัทร่วมที่ 61	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 105, Park Street, Flat No.:27 Kohinoor Building, 5 <sup>th</sup> Floor, Kolkata - 700 016, West Bengal, India.

# ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม

## 1. ลักษณะของธุรกิจ

### 1.1 ความเป็นมา

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“ฟิเอสแอล”) ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของและเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของไม่ประจำเส้นทาง ฟิเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรือทั่วไป คือ มีบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ) เพื่อจำกัดความรับผิดชอบ

ปัจจุบัน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556) ฟิเอสแอลมีเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกจำนวน 39 ลำ และเรือขนส่งสินค้าจำนวน 1 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของฟิเอสแอล มีขนาดระวางรวมทั้งสิ้น 1,351,583 เดทเวทตัน โดยเรือ 32 ลำเป็นเรือธงไทย เรือ 7 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ และเรือ 1 ลำ (ขนส่งสินค้า) เป็นเรือธงบาฮามาส โดยเป็นเรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเป็นเรือขนาดแฮนด์ไซด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 31 ลำ

ฟิเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก (ขนาด 10,000 ถึง 30,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห่งแรกของในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ผู้ประกอบธุรกิจในกลุ่มนี้มีความหลากหลายและมีลักษณะเฉพาะ กล่าวคือ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเรือขนาดดังกล่าวเพียง 2 หรือ 3 ลำเท่านั้น ทำให้ฟิเอสแอลเป็นหนึ่งในผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดในกลุ่มนี้ นอกจากนี้ ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้เข้าสู่ธุรกิจเดินเรือในขนาดซูปราแมกซ์โดยการเข้าซื้อสัญญาส่งต่อเรือใหม่ จำนวน 4 สัญญา สำหรับต่อเรือซูปราแมกซ์ 4 ลำ ซึ่งได้รับมอบแล้วในปี 2555 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจในการเดินเรือขนาดนี้อีกโดยการซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มจำนวน 2 ลำในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 นอกจากนั้น และอีกจำนวน 3 ลำในปี 2556 วิศวกรต่อเรือได้พัฒนาการออกแบบของตัวเรือขนาดซูปราแมกซ์ (จากเดิม 57,000 เดทเวทตัน) โดยได้เพิ่มขนาดระวางบรรทุกเป็น 64,000 เดทเวทตัน (ในวงการอุตสาหกรรม เรียกกันว่า “ขนาด อัลตราแมกซ์ (Ultramax)”) ซึ่งมีเครื่องยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยไม่เพิ่มอัตราการกินน้ำลึกมากนัก ในปัจจุบันนี้ ด้วยราคาเชื้อเพลิงที่สูงและความเข้มงวดที่มากขึ้นในกฎระเบียบควบคุมการปล่อยมลพิษ รูปแบบของเรือขนาดอัลตราแมกซ์จึงได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือเป็นจำนวนมาก ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือขนาดนี้โดยการลงนามสัญญาส่งต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 6 ลำ ซึ่งมีกำหนดรับมอบในปี 2557 - 2559 เรือขนาดแฮนด์ไซด์ไซด์ได้รับการพัฒนาอย่างมาก เช่นเดียวกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ โดยยุคต่อไป เรือขนาดแฮนด์ไซด์ไซด์จะมีขนาดถึง 39,000 เดทเวทตัน ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือขนาดนี้โดยการลงนามสัญญาส่งต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนาด 38,000 เดทเวทตัน จำนวน 6 ลำ ซึ่งมีกำหนดรับมอบในปี 2558 - 2559 ทั้งนี้ ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือฟิเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของฟิเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนเป็นมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) ทำให้บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ไปรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

ฟิเอสแอลบริหารงานกองเรือแบบไม่ประจำเส้นทางซึ่งมีเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปทั่วโลก สินค้าพื้นฐานที่กองเรือฟิเอสแอลขนส่ง คือ สินค้าทางการเกษตร เหล็ก ปุ๋ย สินแร่และเนื้อแร่ ไม้ซุง ถ่านหินและอื่นๆ ฟิเอสแอลได้ประมาณเครือข่ายการขนส่งสินค้าของกองเรือของบริษัทฯ อย่างคร่าวๆ เป็น 5 ภูมิภาค ประกอบด้วย สหรัฐอเมริกา/แคนาดา ยุโรป ละตินอเมริกา-แอฟริกา อินเดียอนุทวีป-ตะวันออกกลาง และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล กองเรือฟิเอสแอลสามารถให้บริการในท่าเรือที่มีขีดจำกัดในเรื่องของร่องน้ำ (เรือของฟิเอสแอลมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดตั้งพร้อมอยู่) เนื่องจากขนาดเรือของฟิเอสแอลสามารถเข้าเทียบท่าในร่องน้ำตื้นได้ ขณะที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ ลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อได้เปรียบและส่งผลให้ฟิเอสแอลได้อัตราค่าระวางที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการเดินเรือขนาดใหญ่ 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

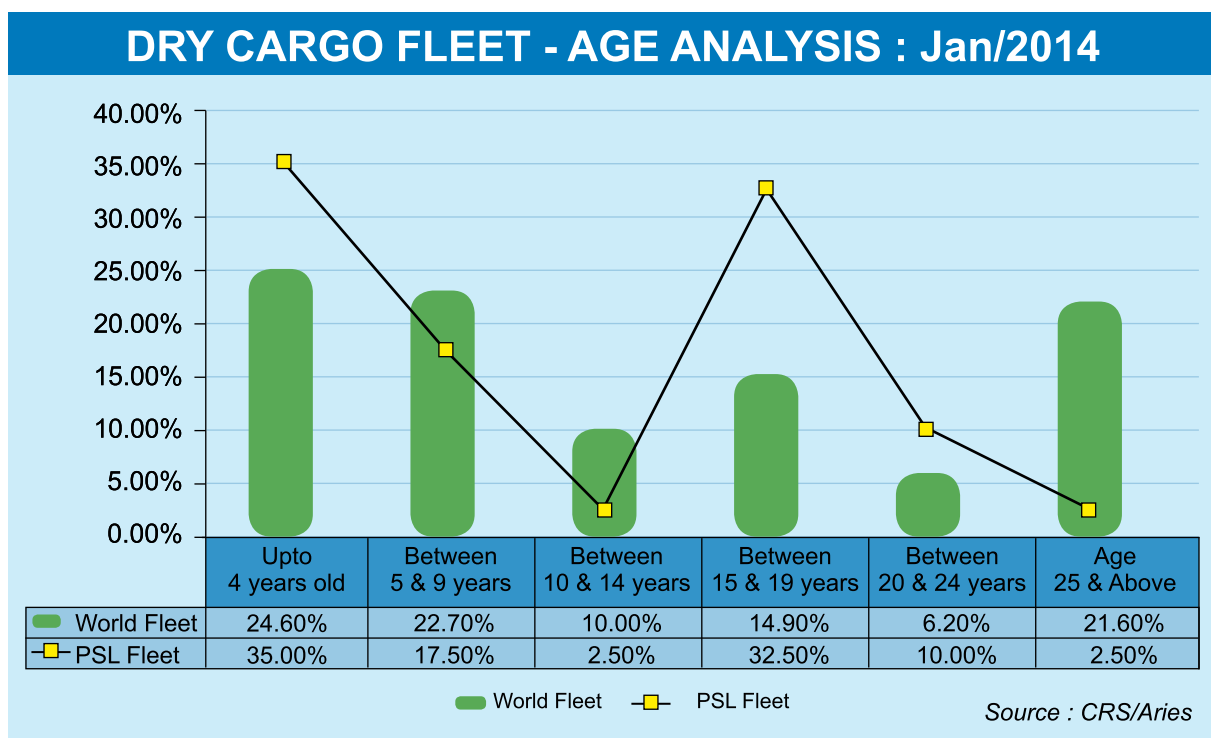
**การให้บริการเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter):** Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้พีเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใดๆตามที่ตกลง ดังนั้น พีเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

เส้นทางการเดินเรือของกองเรือพีเอสแอลไม่ได้กำหนดตายตัว ขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมา พบว่ามีการให้บริการทั้ง 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 - 2556 สัดส่วนการให้บริการเป็นรายเที่ยวกับการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาได้เปลี่ยนแปลงไปโดยการให้บริการเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ประมาณร้อยละ 14 ถึงร้อยละ 17 จากร้อยละ 0.5 ในปี 2553

ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็นทำให้พีเอสแอลสามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใดๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

## 1.2 อายุกองเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 11 ปี ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลก กราฟต่อไปนี้เป็นการวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกและกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2557





### 1.3 การดำเนินงานธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

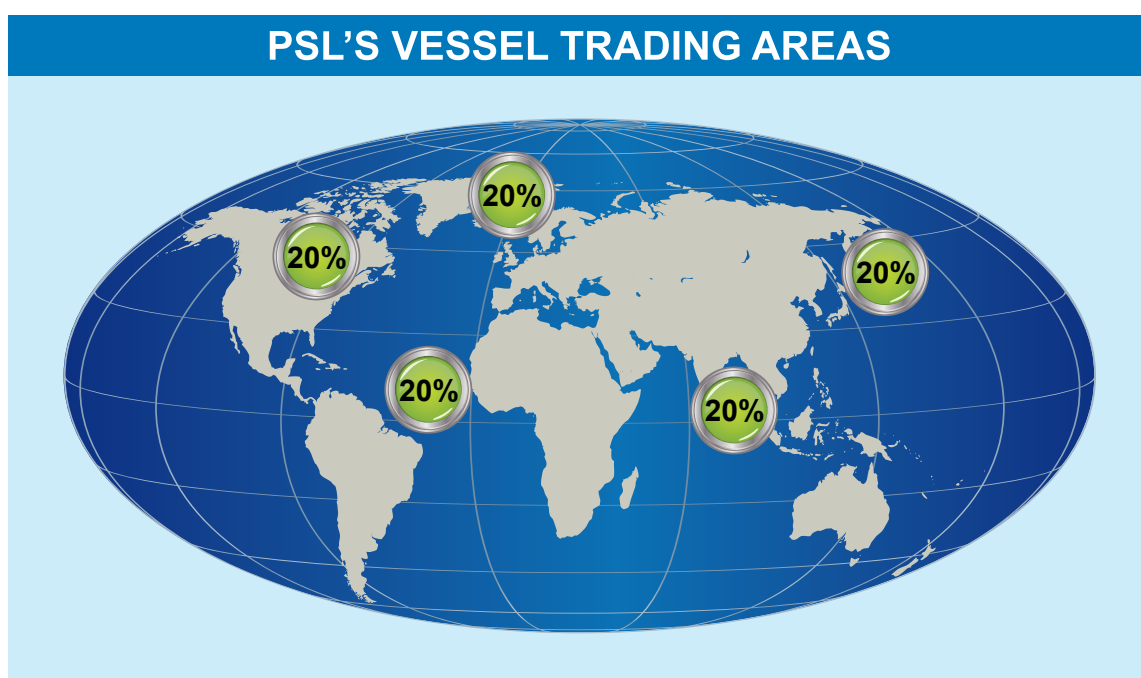
#### i. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม		
	2554	2555	2556
สินค้าการเกษตร	51 (24.76%)	74 (27.51%)	96 (28.05%)
เหล็ก	28 (13.59%)	31 (11.52%)	45 (13.16%)
ปื๋ย	29 (14.08%)	39 (14.50%)	40 (11.70%)
แร่ธาตุและสินแร่	33 (16.02%)	30 (11.15%)	48 (14.04%)
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	15 (7.28%)	25 (9.29%)	19 (5.55%)
ถ่านหิน	10 (4.85%)	15 (5.85%)	26 (7.60%)
อื่นๆ	40 (19.42%)	55 (20.45%)	68 (19.90%)
รวมทั้งสิ้น	206 (100%)	269 (100%)	342 (100%)

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

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม		
	2554	2555	2556
Voyage Charters	29 (14.08%)	45 (16.73%)	51 (14.92%)
Time Charters	177 (85.92%)	224 (83.27%)	291 (85.08%)

#### iii. พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง



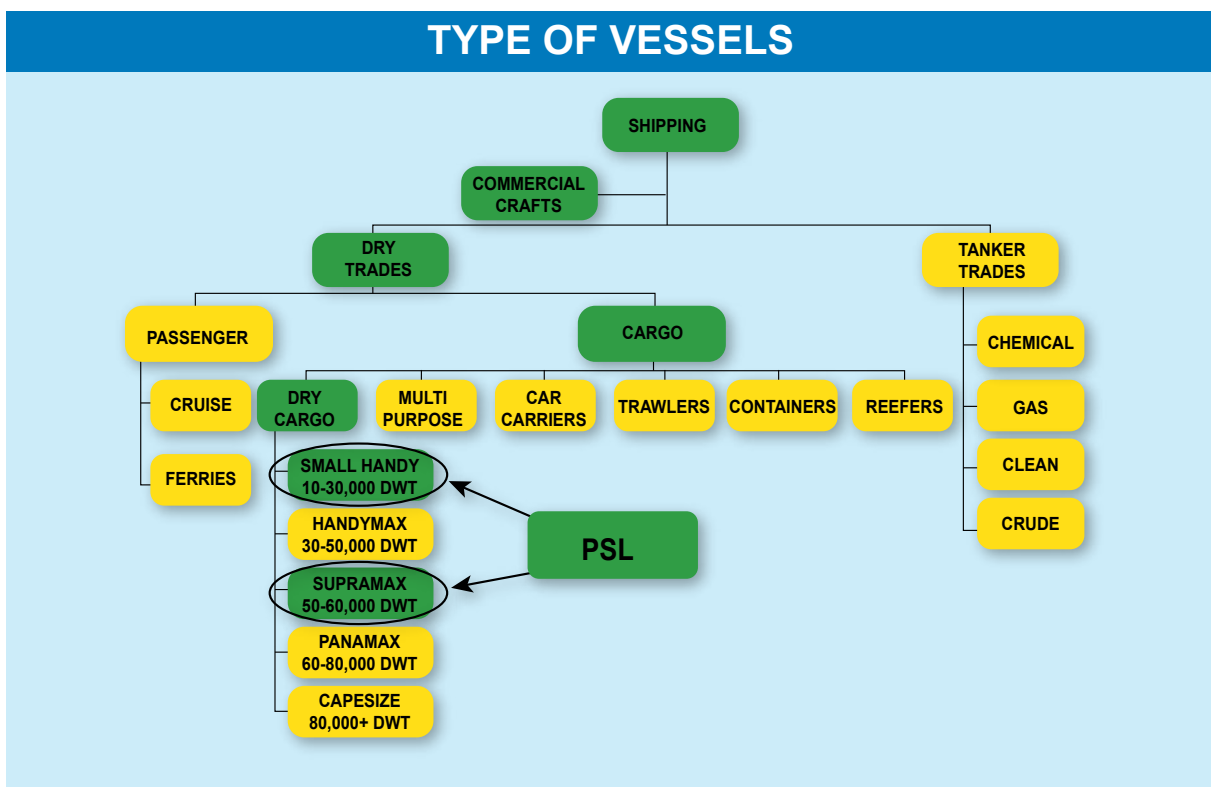
iv. เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าฟิเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเทอร์เน็ตทำให้การติดต่อครอบคลุมเครือข่ายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและลดต้นทุนการดำเนินงาน

## 2. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้



## 2.1 ตลาดเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (Small Handy Size Market)

ตลาดเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กประกอบด้วยเรือเดินทะเลที่มีขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน แม้ว่าในปัจจุบันอุตสาหกรรมการเดินเรือจะได้เริ่มรวมเอาเรือขนาด 30,000 - 40,000 เดทเวทตันมาไว้ในประเภทนี้ด้วย อุปสงค์ในการให้บริการเรือเดินทะเลในตลาดนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิด และทำเรือจำนวนมากที่สามารถให้บริการแก่เรือเดินทะเลขนาดนี้ได้ ซึ่งลักษณะดังกล่าวทำให้ความต้องการใช้บริการของเรือเดินทะเลขนาดเล็กซึ่งมีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการใช้เรือที่มีขนาดใหญ่กว่า

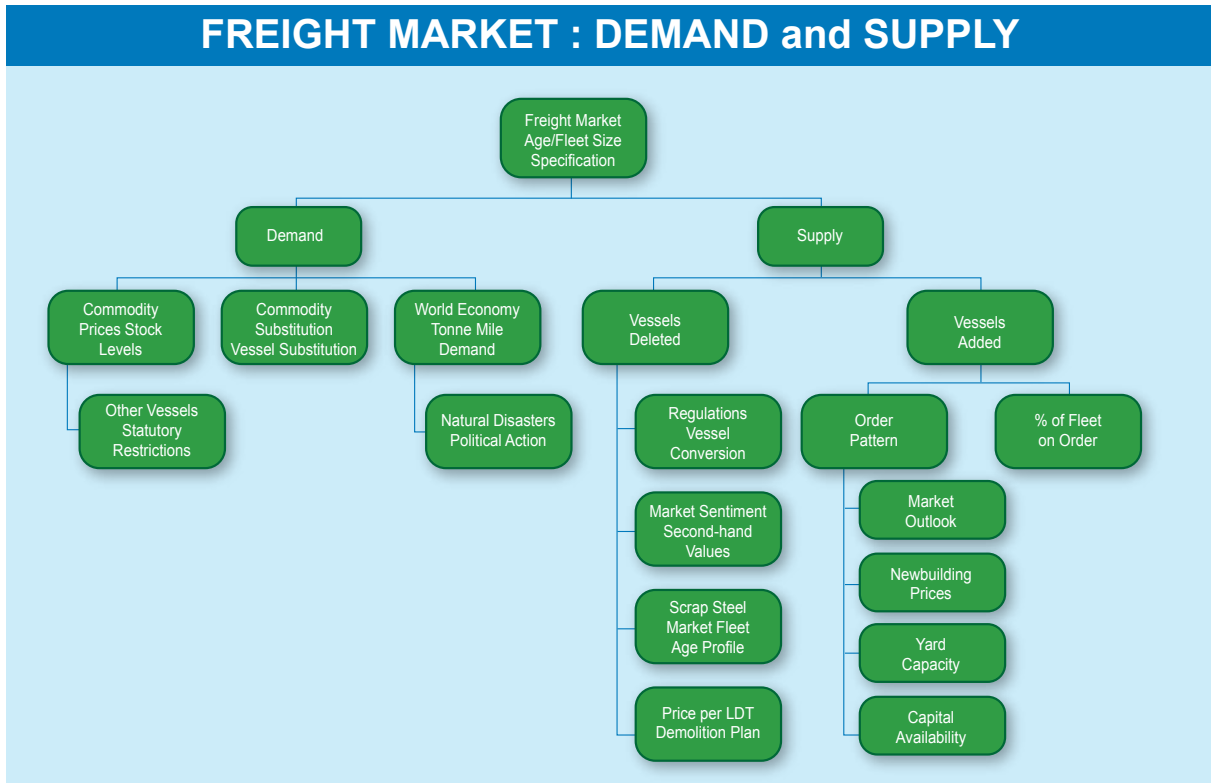
ในด้านอุปทาน ผู้ให้บริการทั่วโลกที่มีเรือในกลุ่มนี้มีความหลากหลาย เรือในกลุ่มนี้มีประมาณ 2,770 ลำ (ณ สิ้นปี 2556) โดยผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 100 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 4 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน ที่เหลือส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการบริษัทเอกชนมีเรือเพียงไม่กี่ลำ

จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ช่วงตกต่ำครั้งล่าสุดเริ่มต้นในกลางปี 2540 อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์เอเชีย ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็ได้ค่อยๆ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครั้งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วยทำให้เกิดการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้นทำให้อุปทานในกองเรือกลุ่มนี้ลดลงและส่งผลต่ออัตราค่าระวางให้เพิ่มขึ้น หลังจากสิ้นปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้ง อันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่างตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่มมีการปรับตัวดีขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ของปี 2546 - 2547 และจนถึงครั้งแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัวของอัตราค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ ประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่า ซึ่งอย่างไรก็ตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์เนื่องจากตลาดได้ปรับตัวขึ้นจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 และในระหว่างปี 2550 ตลาดได้ปรับตัวพุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี Baltic Dry Index (BDI) ที่ขึ้นไปถึง 11,039 จุด ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ก่อนที่จะปรับตัวต่ำลงจนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2551 ตลาดได้เริ่มปรับตัวสูงขึ้นอีกครั้งจนแตะระดับสูงสุดที่ 11,793 จุด เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2551 หลังจากนั้น ตลาดก็ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551

ในช่วงปี 2556 ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI - โปรดดูคำอธิบายด้านล่างในหัวข้อ 2.3) ได้เพิ่มขึ้นจาก 699 จุด ตอนสิ้นปี 2555 มาที่ระดับ 2,277 จุด ณ สิ้นปี 2556 ซึ่งเป็นการปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมาก สืบเนื่องมาจากการลดลงของการส่งมอบเรือต่อใหม่และเศรษฐกิจจีนที่มีเสถียรภาพมากขึ้น รวมถึงมีปริมาณการนำเข้าแร่เหล็กที่เพิ่มขึ้นในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2556 อุปทานซึ่งคือเรือต่อใหม่ของกองเรือโลกได้ลดลง แต่เป็นที่น่าเสียดายที่อัตราค่าระวางเรือยังคงชะลอตัวในช่วงสองปีที่ผ่านมาเช่นเดียวกัน คาดว่าอุปทานคือเรือต่อใหม่นี้จะลดลงเหลือตัวเลขการขยายตัวเป็นเลขหลักเดียวเมื่อเทียบกับตัวเลขสองหลักในช่วงปี 2552 - 2555 ปัจจัยดังกล่าวอาจจะนำไปสู่บทสรุปที่ว่าดัชนี BDI อาจยังคงอยู่ในระดับดีขึ้นเช่นนี้ต่อไปในต้นปี 2557 หรือ อาจเพิ่มสูงขึ้นในครึ่งปีหลังของปี 2557 และหลังจากนั้น ดัชนี BDI น่าจะเข้าสู่วัฏจักรขาขึ้นในปี 2558 จนถึงกลางปี 2559

## 2.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

แม้ว่าสภาพและอายุของกองเรือบริษัท จะมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่ายก็ตาม แต่จากตารางดังต่อไปนี้ แสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอันหลากหลายซึ่งครอบงำอุปสงค์และอุปทานที่เป็นส่วนผลักดันในอุตสาหกรรมการขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ



## 2.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

ดัชนี BDI เป็นดัชนีสำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห่งเทกอง จำนวนโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน คำอธิบายของดัชนี BDI และวิธีการคำนวณ มีดังต่อไปนี้

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

ดัชนี 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) จำนวนได้จากสูตร ดังต่อไปนี้

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

ตัวเลขที่นำมาคูณนั้น นำมาใช้ครั้งแรกเมื่อดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ได้ถูกใช้แทนดัชนีค่าระวางเรือตัวเดิม (BFI) และได้มีการเปลี่ยนแปลงตัวเลขดังกล่าวในปีต่อๆมา ตามการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงของดัชนีชี้วัดต่างๆ ที่เป็นส่วนประกอบและวิธีการคำนวณ



## ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ (BSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้

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

- เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 52,454 เดทเวทตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 12.02 เมตร
- ความยาว 189.99 เมตร ความกว้าง 32.26 เมตร 5 ฝากระวาง มีพื้นที่ 67,756 ลูกบาศก์เมตรสำหรับบรรทุกสินค้า
- 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 โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์ และญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

**เส้นทางที่ 1ข:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าขณะที่แล่นผ่าน Canakkale สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 50 - 55 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์ ญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

**เส้นทางที่ 2:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศออสเตรเลียหรือข้ามมหาสมุทรแปซิฟิก ระยะเวลาประมาณ 35 - 40 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

**เส้นทางที่ 3:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 60 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Gibraltar/Skaw น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

**เส้นทางที่ 4ก:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

**เส้นทางที่ 4ข:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5-10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

## ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ (BHSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

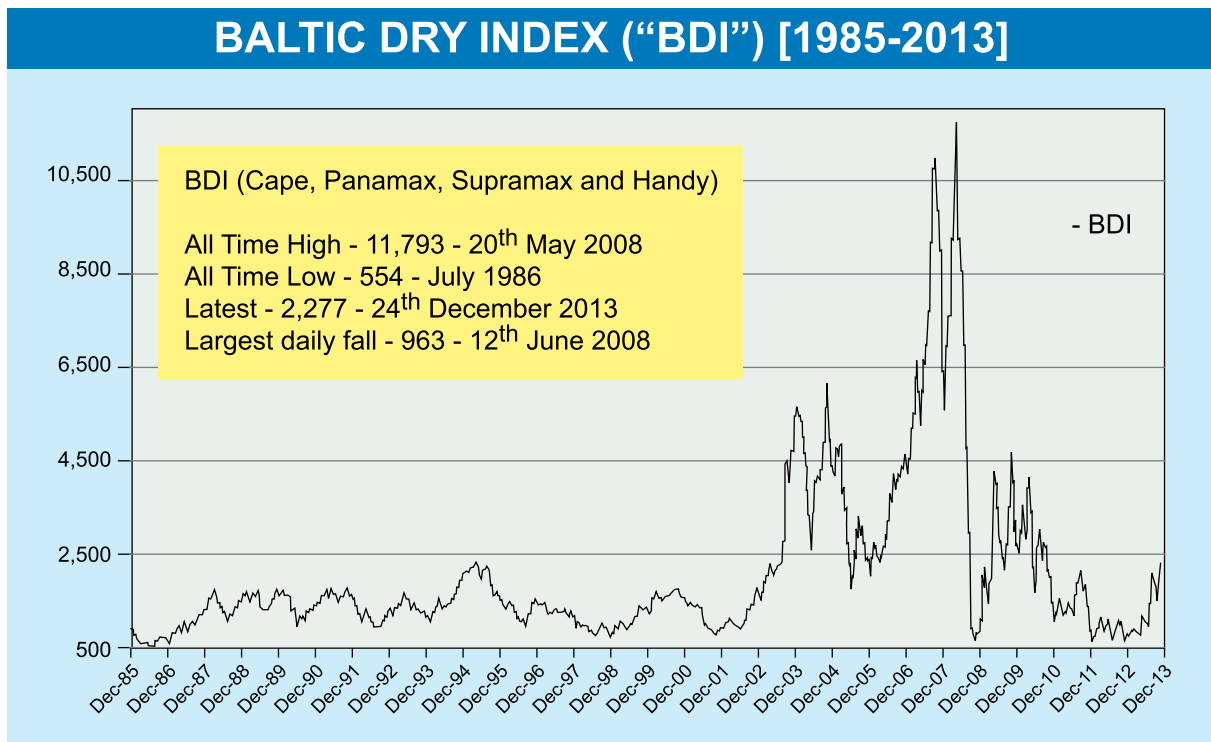
- เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของประเภทที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 28,000 เดทเวตตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 9.78 เมตร
- ความยาว 169 เมตร ความกว้าง 27 เมตร 5 ระวาง 5 ฝาระวาง มีพื้นที่สำหรับบรรทุกสินค้า 37,523 ลูกบาศก์เมตร
- ความเร็วโดยเฉลี่ย 14 ไมล์ทะเล ที่อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล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

### การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

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

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5 - 10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ทั้งนี้ กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงความเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ BDI ตั้งแต่ปี 2528 จนถึงสิ้นปีที่ผ่านมา (2556)



## 2.4 กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากการที่พีเอสแอลได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวดควบคู่กับการบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่างๆ กลับช่วยให้กองเรือของพีเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือของบริษัทฯ บ่อยครั้งจะเข้าน่านน้ำของออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหภาพยุโรป ที่ซึ่งเจ้าหน้าที่ของรัฐมีความเข้มงวด ซึ่งหากเป็นผู้ประกอบการรายอื่นที่บริหารหรือมีเรืออายุเช่นเดียวกับเรือของบริษัทฯ ก็อาจเลือกที่จะไม่นำเรืออายุมากเข้าน่านน้ำของประเทศดังกล่าว เนื่องจากมีความเสี่ยงต่อการถูกกักเรือซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูงมาก ในการซ่อมแซมเรือที่ไม่ได้เป็นไปตามระยะการบำรุงซ่อมแซมตามปกติ

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

### 1. รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงชาติซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติและเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือนั้นการจดทะเบียนเรือจะมีการออกใบทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีเพื่อให้เรือนั้นสามารถทำการเดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึงการเข้าเทียบท่าเรือต่างๆ ทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ ธงประจำเรือ และเจ้าของเรือ

### 2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization “IMO”) เป็นองค์การหรือทบวงการชำนัญพิเศษขององค์การหนึ่งที่อยู่ภายใต้สหประชาชาติ (United Nation “UN”) ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก ในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวปฏิบัติ เพื่อความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม

IMO มีการรับรองอนุสัญญาหลายฉบับ โดยหลักๆ ได้แก่ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (Safety of Life at Sea “SOLAS”) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (Maritime Regulations for Prevention of Pollution “MARPOL”) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรมการรับรองคุณสมบัติคนประจำเรือ และการเข้ายามของคนประจำเรือ (Standards for Training Certification and Watchkeeping “STCW”) อนุสัญญาแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Convention “MLC”) อนุสัญญาเหล่านี้ถือเป็น 4 อนุสัญญาหลักที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ

อนุสัญญาหลายฉบับของ IMO ยังคงถูกนำกลับมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันเหตุการณ์ที่เปลี่ยนไปอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบ และข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเรื่องการลดมลภาวะทางอากาศซึ่งได้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2556 ทำให้เรือต่อใหม่หลังจากวันดังกล่าวจะต้องมีดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (EEDI) ในระหว่างการสร้างโดย IMO ได้จำกัดค่า EEDI ไม่ให้มีปริมาณเกินกว่าที่กำหนด อีกทั้ง IMO ยังได้ออกคู่มือแนวทางการปรับปรุงค่า EEDI ในปีต่อๆ ไปด้วย โดยเรือทุกลำถูกกำหนดให้ต้องมีแผนการบริหารพลังงานบนเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (SMEEP) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป ทั้งนี้ มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) เช่นกัน เขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทะเลแคริบเบียน (Caribbean Emission Control Area “ECA”) ได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยมีมาตรฐานการปล่อยมลพิษเช่นเดียวกับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทวีปอเมริกาเหนือ (North American ECA) กล่าวคือ เรือที่แล่นผ่านบริเวณนี้จะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulfur Fuel Oil “LSFO”) ซึ่งต้องไม่เกินร้อยละ 1 ในระหว่างช่วงแรกของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2557 ถึงเดือนมกราคม 2558 ส่วนในระหว่างช่วงที่สองของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2558 เป็นต้นไป เมื่อเรือแล่นผ่านทวีปอเมริกาเหนือและทะเลแคริบเบียน ซึ่งเป็นเขตที่ควบคุมการปล่อยมลพิษ ค่ากำมะถันของเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 โปรดระลึกไว้ว่า เขตควบคุมการปล่อยมลพิษไม่เหมือนกับเขตควบคุมขยะบริเวณทะเลแคริบเบียน (Wider Caribbean area for Garbage Special area) กล่าวคือเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทะเลแคริบเบียนและทวีปอเมริกาเหนือ นั้น ครอบคลุมถึงพื้นที่ทางทะเลที่ตั้งอยู่นอกชายฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกและทะเลแคริบเบียนของเครือรัฐเปอร์โตริโกและหมู่เกาะเวอร์จินของสหรัฐอเมริกาด้วย

### 3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลได้มีการกำหนดให้มีการจัดชั้นเรือ โดยเรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนหรือมีการจัดชั้นเรือ โดยหน่วยงานที่มีประสบการณ์ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับซึ่งเรียกกันว่าสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies) โดยสมาคมจัดชั้นเรือระหว่างประเทศ (The International of Classification Societies, IACS) ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2511 ซึ่งมีสมาคมจัดชั้นเรือต่างๆ เข้าร่วมเป็นสมาชิก โดยสมาคมจัดชั้นเรือจะตรวจสอบในเรื่องมาตรฐานในการก่อสร้างเรือ และการบำรุงรักษาตัวเรือ และยังได้รับมอบอำนาจจากรัฐเจ้าของธงให้ตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบของ IMO

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

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (The Carriage of Goods by Sea Act: (COGSA)) มีขึ้นในปี 2467 ที่กรุงบรัสเซลส์ภายหลังจากที่มีการประชุมเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือหลายครั้ง ระหว่างกลุ่มประเทศยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือ และต่อมากฎหมายในลักษณะเดียวกันนี้ก็ได้อำนาจขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาเช่นกัน 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 คือระดับของผู้บริหารเรือ (ภายใต้คำนิยามว่า “บริษัทฯ” 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 โดยเป็นประมวลกฎหมายที่ได้กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติตามเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือให้มีระบบการป้องกันตนเองจากการก่อการร้ายต่างๆ ให้ดีขึ้น

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

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization (ILO)) ได้รับรองอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention (MLC 2006)) อนุสัญญา MLC ถือเป็นเสาหลักที่ 4 ของกฎหมายขียนาวินนอกเหนือจาก SOLAS, MARPOL และ STCW

อนุสัญญา MLC 2006 ได้รับการให้สัตยาบันเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 อันมีผลให้เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญา MLC 2006 ก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 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) ได้ตรวจสอบว่าการใช้แรงงานบนเรือได้ปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศนั้นๆ รวมทั้งข้อบังคับของอนุสัญญาต่างๆ

อนุสัญญา MLC 2006 ได้กำหนดหัวข้อการทำงานบนเรือ ไว้ดังต่อไปนี้

หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

หัวข้อที่ 2 สภาพการจ้างงาน

หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งอำนวยความสะดวก อาหาร และการจัดหาอาหาร

หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม

หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้

เรือที่ชักธงไทยของบริษัทฯ อยู่ในระหว่างการดำเนินการเพื่อขอใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 หลังจากได้รับการตรวจสอบโดยองค์กรที่รับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม ณ ปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่ได้รับรองอนุสัญญาดังกล่าว และยังไม่มีความชัดเจนว่าประเทศไทยจะรับรองอนุสัญญาดังกล่าว ก่อนเดือนสิงหาคม 2557 หรือไม่ หลังจากช่วงเวลา

ผ่อนผันหนึ่งปีซึ่งเสนอโดย ILO โดยจะสิ้นสุดในเดือนสิงหาคม 2557 ใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 ของเรือธงของไทยจะไม่ใช่ที่ยอมรับจากประเทศที่รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ปัจจัยดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดอุปสรรคในการเดินเรือภายใต้ธงไทย ทั้งนี้ บริษัทฯ กำลังหาหรือปัญหาดังกล่าวกับหน่วยงานราชการเพื่อหาทางออกต่อไป

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

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

เรือจะต้องได้รับการรับรองเกี่ยวกับการยกเว้นหรือการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Exemption / Control Certificate) ในอดีตเรือจะต้องได้รับการตรวจเพื่อให้มีใบรับรองการกำจัดหนูหรือใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องกำจัดหนู (de-rat / exemption certificate) ซึ่งเป็นการป้องกันการแพร่กระจายของโรคระบาดในเบื้องต้นอันเกิดจากหนูที่อยู่บนเรือเป็นพาหะ ทั้งนี้ กฎข้อบังคับเพื่อการอนามัยระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005 (International Health Regulation (IHR) 2005) ได้บังคับใช้ใบรับรองควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Certificate) แทนที่การออกใบรับรองเกี่ยวกับการกำจัดหนูดังกล่าว ซึ่งกฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR) นี้เกี่ยวข้องกับการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรคซึ่งมีทั้งโรคติดต่อทั้งจากการติดเชื้อและการปนเปื้อน ทั้งนี้ มีความเป็นไปได้อย่างมากที่โรคติดต่อหรือการติดเชื้ออาจจะแพร่กระจายมาจากเรือ ดังนั้น กฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR) จึงกำหนดให้เรือเดินทะเลระหว่างประเทศจะต้องได้รับใบรับรอง ดังต่อไปนี้ ใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องถูกควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Exemption Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขได้ตรวจเรือและไม่พบหลักฐานของการติดเชื้อ หรือการปนเปื้อน แหล่งสะสมหรือท่อระบายของเสียติดเชื้อ หรือไม่พบเชื้อแบคทีเรีย สารเคมี และภัยอื่นๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพมนุษย์ หรือไม่พบสัญญาณของการไม่มีสุขาภิบาลที่เพียงพอ หรือใบรับรองว่าได้มีการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขพอใจกับการใช้มาตรการที่จำเป็นและมีประสิทธิภาพในการกำจัดและควบคุมการติดเชื้อ การปนเปื้อน และแหล่งสะสมหรือพาหะเชื้อที่เกิดขึ้นบนเรือ

#### **9. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ**

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

อนุสัญญา IMO ฉบับใหม่ได้กำหนดข้อห้ามในการใช้สีป้องกันการจับเกาะของเปรียงเรือที่มีสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและได้กำหนดมาตรการในการป้องกันการใช้อันตรายอื่นๆ ในระบบกันเปรียงที่อาจมีการนำมาใช้ในอนาคต 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 เป็นผลให้เกิดความแตกต่างและความหลากหลายของมาตรฐาน และขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่างๆ ในอุตสาหกรรมการเดินเรืออย่างมาก ทั้งๆ ที่ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร การเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว ในปี 2538 ได้มีการปรับปรุงแก้ไขครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขอนุสัญญา STCW ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมทางการทูตที่กรุงมะนิลา ในเดือนมิถุนายน 2553 เพื่อให้มั่นใจว่ามาตรฐานระดับโลกได้ถูกนำมาใช้ฝึกอบรมและรับรองคนประจำเรือว่าควบคุมเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในอนาคตได้ การแก้ไขเพิ่มเติมนี้เป็นที่รู้จักกันในชื่อว่า “The Manila amendments to the STCW Convention and Code” ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 หลังจากที่มีการรับรองโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงอนุสัญญาหลังจากที่ได้รับการรับรองครั้งแรกในปี 2521 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี 2538 และเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาค่าขึ้นในอนาคต ในบรรดาการแก้ไขที่ได้รับการรับรองนั้น มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญหลายแห่งในแต่ละหมวดของอนุสัญญา

## 11. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ปี ค.ศ. 2004

(International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments 2004)

เนื่องจากเรือต้องใช้น้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ปริมาณมาก ในการสร้างสมดุลเรือภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือนี้จะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่างๆปะปนอยู่ ดังนั้น เมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่งถูกปล่อยออกไปอีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือ ทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2 - 3 ทศวรรษที่ผ่านมา ทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลกได้กำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ ๆ ซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าท่าเรือต่างๆ นอกจากนี้ยังมีกฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่มีอยู่ในถังต่างๆบนเรือ ด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ หลังจากทีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมีผลบังคับใช้ภายใน 12 เดือนนับแต่วันที่ 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก จะต้องมีการจัดการน้ำถ่วงเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO ดังนั้น การติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือสำหรับเรือของบริษัทยังพออนุญาตนลง โดยตามกำหนดใหม่นั้นเรือจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวเมื่อมีการตรวจเรือรอบแรกสำหรับ International oil pollution prevention certificate (IOPP) หลังจากทีอนุสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ ณ ปัจจุบัน มี 38 ประเทศ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 30.38 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก เข้าร่วมลงนามในอนุสัญญานี้

## 12. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน

(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, (CLC 2001))

อนุสัญญา CLC ได้ถูกจัดทำขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิงจะได้รับค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็ว อนุสัญญา CLC นี้ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตประเทศของภาคีสมาชิก รวมถึงในทะเลอาณาเขตและทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญานี้

## 13. กฎระเบียบของภูมิภาค และกฎระเบียบของท้องถิ่นทั่วโลก

- ธุรกิจการเดินเรือ อยู่ภายใต้กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่นๆอีกมาก เช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA))

- ระบบการกำจัดและปลดปล่อยของเสียของสหรัฐอเมริกา US National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES) คือ ระบบที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบในส่วนของพระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา เพื่อที่จะลดปริมาณมลพิษที่จะเกิดขึ้นในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา (ในระยะ 3 ไมล์ทะเล) สำหรับเรือที่มีความยาวมากกว่า 79 ฟุต กฎข้อบังคับได้ออกเป็นเอกสารที่เรียกว่า “Vessel General Permit (VGP)” ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้เป็นส่วนที่เพิ่มเติมในกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เช่น MARPOL สำหรับกฎข้อบังคับ VGP ได้มี

ข้อกำหนดสำหรับเรือทุกลำเกี่ยวกับเทคโนโลยีและขอบเขตของการถ่ายเทของเสียทั้งหมด 26 ชนิด รวมทั้งแต่เหตุการณ์ฉุกเฉินที่อาจจะเกิดขึ้นและการปฏิบัติงานตามปกติ นอกจากการถ่ายของเสีย และกฎข้อบังคับพิเศษเหล่านี้แล้ว ยังได้มีการขยายกฎข้อบังคับให้ครอบคลุมถึงระบบการตรวจสอบ ติดตาม การรายงานและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งต้องตรวจสอบรายละเอียดของระบบการปกป้องสิ่งแวดล้อม การฝึกอบรมลูกเรือและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้มีผลบังคับตั้งแต่ต้นปี ค.ศ. 2009 เป็นต้นมา กฎข้อบังคับ VGP ของสำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อม (EPA) ได้เข้มงวดมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2557

- เนื่องจากในปี 2552 เรือขนส่งสินค้าเทกอง (ไม่ใช่เรือแท้งค์) ได้ถูกกำหนดให้มีแผนรองรับสำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือแท้งค์ (Non-tank vessel response plan “NTVRP”) ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา โดยตั้งแต่เดือนมกราคม 2557 มีการใช้ขอบเขตของ NTVRP กว้างมากขึ้นและครอบคลุมเรือจำนวนมากขึ้น โดยจะต้องมีการเข้าทำสัญญากับบริษัทประกันอภัยภัยทางทะเล (Salvage and Marine Fire Fighting) รวมถึงองค์กรรองรับน้ำมันรั่วไหล (Oil spill response organizations)

- ตาม California Air Resources Board (CARB) เรือที่อยู่ภายในบริเวณ 24 ไมล์ทะเลของชายฝั่งแคลิฟอร์เนียจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับเชื้อเพลิงบนเรืออย่างเคร่งครัด นับแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยปริมาณค่ากำมะถันจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สำหรับทั้ง Marine Gas Oil และน้ำมันดีเซล

- สำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (US Environmental Protection Agency “EPA”) ได้กำหนดให้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2555 เรือทุกลำจะต้องมีมาตรการควบคุมและจัดทำรายงานการดำเนินการป้องกันเรือจากเฟรียง (bio-fouling activity) ในขณะที่เดินเรืออยู่ในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา

- ส่วนของสหภาพยุโรปนั้น น้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาไหม้ภายในอาณาเขตของสหภาพยุโรป จะต้องมียกเว้นค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1

- แถบทะเลดำ กล่าวคือ ประเทศบัลแกเรีย ประเทศจอร์เจีย ประเทศโรมาเนีย สหพันธรัฐรัสเซีย ประเทศยูเครน และประเทศตุรกี ซึ่งเป็นสมาชิก Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution โดยเรือที่เข้าทำดังกล่าวจะต้องมีการปฏิบัติตามข้อบังคับของ MARPOL และของสหรัฐอเมริกา การปล่อยน้ำถ่วงเรือ สิ่งปฏิกูล น้ำเสียจากการซักล้าง น้ำเสียจากการล้างคาค่าเรือ จะต้องถูกตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่

#### 14. การจัดการให้มีการตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า

เรือที่เข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้ เรือลำดังกล่าวจะต้องได้รับการตรวจสอบตามบันทึกความเข้าใจของรัฐเมืองท่าในหลายภูมิภาค หรือภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐท้องถิ่น การตรวจสอบต่างๆเหล่านี้ มีเป้าหมายที่จะแยกแยะเรือที่ไม่ได้มาตรฐาน และข้อบกพร่องที่สำคัญที่ผู้ตรวจสอบพบอาจส่งผลให้ถูกกักเรือ จนกว่าข้อบกพร่องนั้นๆจะได้รับการแก้ไขจนถึงระดับที่พอใจ นอกจากนั้นหน่วยงานของการตรวจเมืองท่ายังเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียนจากคนประจำเรือเช่นกัน ซึ่งเปรียบเสมือนผู้เป่าแตรเมื่อพบการกระทำอันเป็นการผิดกฎหมายของทางเรือ



# กองกำลังเรือ

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556)

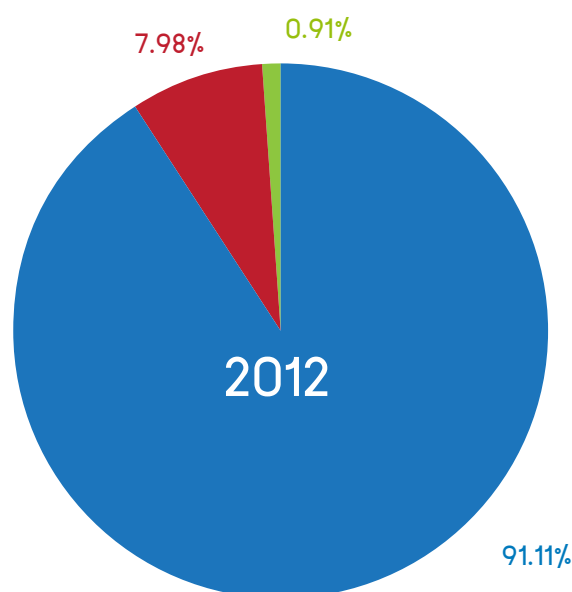
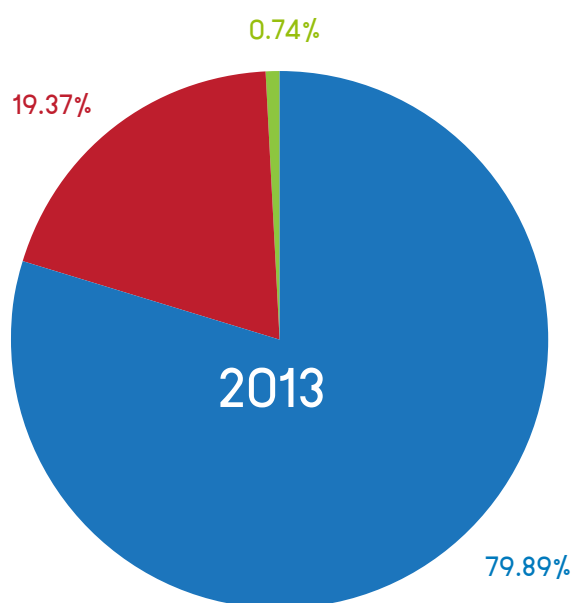
ลำดับที่	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวางบรรทุก (เดทเวทตัน)	**มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)	***มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)
1	ฟูจิซาน มารู *	บาสามาส	2519	16,922	0.45	3.00
2	อภิสรา นารี	ไทย	2539	18,596	5.65	5.70
3	บุษรา นารี	ไทย	2540	18,573	5.96	6.00
4	สุชาดา นารี	ไทย	2537	23,732	4.62	5.00
5	ปรีธดา นารี	ไทย	2538	23,720	5.55	5.60
6	บุณพริกา นารี	ไทย	2533	27,881	3.74	5.00
7	ธาริณี นารี	ไทย	2537	23,724	4.68	5.00
8	ชลลดา นารี	ไทย	2540	18,485	6.43	6.50
9	ดุสิตา นารี	ไทย	2540	18,486	6.27	6.30
10	เอมวิกา นารี	ไทย	2540	18,462	6.91	7.00
11	พลอยไพลิน นารี	ไทย	2538	26,472	5.85	7.50
12	ฝนธิดา นารี	ไทย	2538	28,484	6.05	8.00
13	รัตนะ นารี	ไทย	2545	28,442	11.89	13.00
14	ชลธร นารี	ไทย	2539	27,079	8.38	9.20
15	ศรัณยา นารี	ไทย	2534	28,583	4.52	5.50
16	สุจิตรา นารี	ไทย	2538	28,290	7.89	8.00
17	วิจิตรา นารี	ไทย	2540	28,646	8.92	9.00
18	อุรวี นารี	ไทย	2540	28,415	13.19	13.20
19	มาชวี นารี	ไทย	2539	28,364	12.68	12.70
20	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	17.50	17.50
21	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	19.00	19.00
22	อนัญญา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	27.78	28.60
23	จามจุรี นารี	ไทย	2548	33,733	17.65	17.70
24	จรณา นารี	ไทย	2548	33,720	17.70	17.70
25	มุกดา นารี	ไทย	2552	30,162	16.37	16.40
26	มยุรี นารี	ไทย	2551	30,193	16.03	16.10
27	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	28.11	28.20
28	มัลลิกา นารี	ไทย	2551	30,195	16.22	16.30
29	ล้านนา นารี	ไทย	2555	33,843	19.01	20.00
30	ลลิกา นารี	ไทย	2555	33,869	19.09	20.00
31	จินตนา นารี	สิงคโปร์	2556	33,945	23.82	23.80
แสนดีไชค์ 31 ลำ		รวม		850,222	367.91	382.50
		ค่าเฉลี่ย		27,427	11.87	12.34
32	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	24.78	24.80
33	กิระณา นารี	ไทย	2554	56,823	24.73	24.80
34	อภิรดี นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	26.69	26.70
35	บารนี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	26.71	26.70
36	ชญานี นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	26.81	26.70
37	คาริณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	27.04	27.10
38	วริษา นารี	ไทย	2553	53,839	13.18	18.00
39	วริษา นารี	ไทย	2554	53,833	14.35	19.00
40	วิกานดา นารี	ไทย	2556	53,857	15.97	20.00
ซูปราแม็กซ์ 9 ลำ		รวม		501,361	200.26	213.80
		ค่าเฉลี่ย		55,707	22.25	23.76
40 ลำ		รวมเรือทั้งหมด		1,351,583	568.17	596.30
		ค่าเฉลี่ย		33,790	14.20	14.91

หมายเหตุ \* กลุ่มบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง ถือหุ้นร้อยละ 64 เรือลำนี้ได้ถูกขายและส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อเมื่อเดือนมกราคม 2557.  
 \*\* มูลค่าสุทธิตามบัญชี ตามงบการเงินในรูปสกุลเงินเหรียญสหรัฐของอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556  
 \*\*\* มูลค่าที่เอาประกันภัยหมายถึงมูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

# โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2556		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินเรือ	3,857.64	79.89	3,487.54	91.11
กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ	935.41	19.37	305.45	7.98
รายได้อื่น	35.56	0.74	35.03	0.91
รวมรายได้	4,828.61	100.00	3,828.02	100.00



■ รายได้จากการเดินเรือ
 ■ กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ
 ■ รายได้อื่น

# คณะกรรมการบริษัท



1



2



3



4



5



6

## 1. นายธีระ วัชสุนัน

- ประธานคณะกรรมการบริษัท
- กรรมการอิสระ

## 2. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

- ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ

## 3. นายคาลิต มอยบุญดิน ฮาซิบ

- กรรมการและกรรมการบริหาร
- กรรมการผู้จัดการ

## 4. นายนูบิส มอยบุญดิน ฮาซิบ

- กรรมการและกรรมการบริหาร
- กรรมการ - การพาณิชย์

## 5. นายคุชรู คาลี วาเดีย

- กรรมการและกรรมการบริหาร
- กรรมการ - การเงิน

## 6. นายไผ่पाल มั่นสุขานี

- กรรมการ



7



8

#### 7. นางสาวนิต้า ชำห์

- กรรมการ

#### 8. นายกิริต ชำห์

- กรรมการ
- กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

#### 9. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

- ประธานคณะกรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ



9



10

#### 10. รศ.ดร. กวีดา ปานะบุณย์

- กรรมการตรวจสอบและ  
กำกับดูแลกิจการ
- กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
- กรรมการอิสระ

#### 11. นายกำร สิล่าอ่อน

- ประธานคณะกรรมการพิจารณา  
ค่าตอบแทน
- กรรมการตรวจสอบและ  
กำกับดูแลกิจการ
- กรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ



11



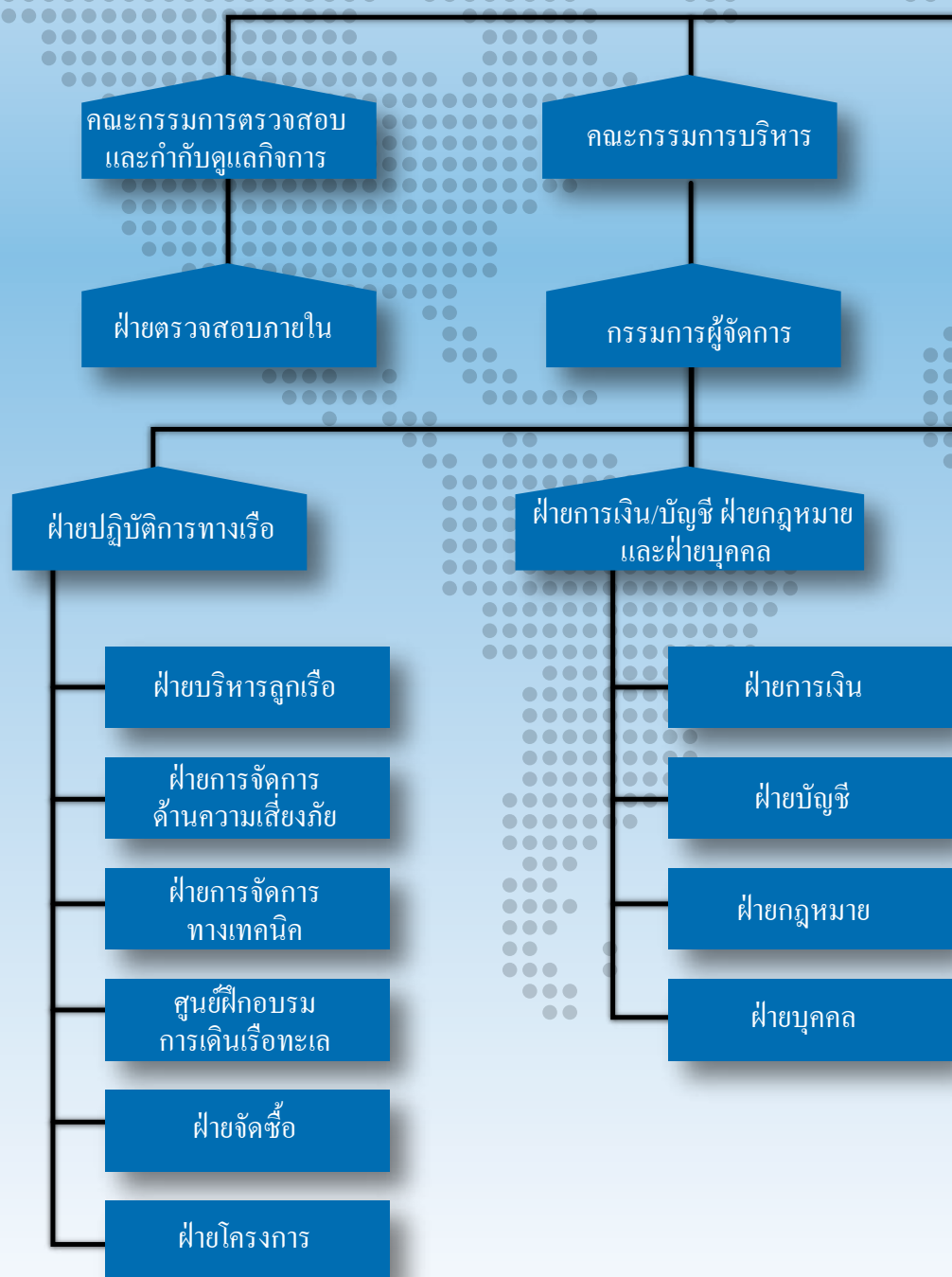
12

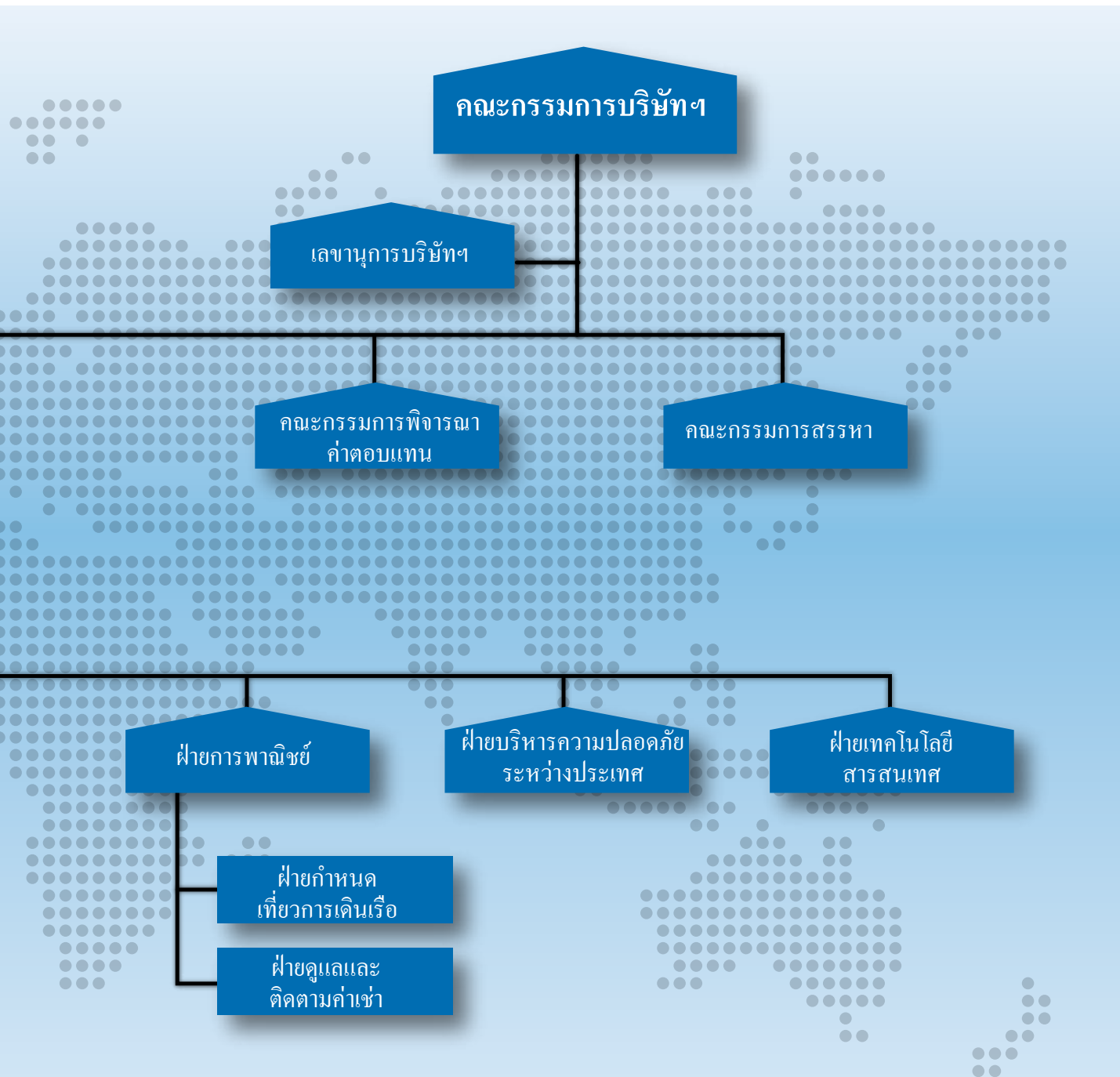
#### 12. นายอิษฏ์ชาญ ชำห์

- กรรมการ



# โครงสร้างองค์กร





# รายงานจากคณะกรรมการ



นายคาลิต มอยนูดดิน อาซิม  
กรรมการผู้จัดการ

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปี 25 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

**ปี 2556 ปีแห่งความแตกต่าง:** และเป็นปีที่แตกต่างอย่างสิ้นเชิง! ในช่วงครึ่งปีแรก บริษัทบางแห่งได้ปิดตัวลง เช่นบริษัท STX Pan Ocean บริษัท Today Makes Tomorrow และ บริษัท Excel Maritime เป็นต้น ซึ่งถือเป็นข่าวดังที่สุดในรอบปีที่ผ่านมา แต่ในช่วงครึ่งปีหลังซึ่งเปรียบเสมือนช่วงเหี่ยวขาดแคลนนั้น ค่าระวางเรือได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นจนครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสำหรับเจ้าของเรือส่วนใหญ่ และสำหรับเจ้าของเรือบางรายก็สามารถเริ่มทำกำไรได้ ดังจะเห็นได้จากตัวเลขค่าเฉลี่ยดัชนี BDI กล่าวคือ ค่าเฉลี่ยดัชนี BDI สำหรับครึ่งปีแรกอยู่ที่ระดับไม่น่าพอใจที่ 842 จุด ซึ่งเป็นตัวเลขที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่สามในประวัติศาสตร์ โดยก่อนหน้านี้เป็น 5 ปีแห่งความตกต่ำของตลาดค่าระวางเรืออันส่งผลให้เกิดการยื่นขอฟื้นฟูกิจการ และการล้มละลายของบริษัทหลายแห่ง แต่ช่วงครึ่งปีหลัง ค่าเฉลี่ยดัชนี BDI อยู่ที่ 1,564 จุด ซึ่งถือเป็นตัวเลขที่สูงสุดเป็นอันดับที่สิบสองในประวัติศาสตร์ เหตุการณ์ทั้งสองที่กล่าวข้างต้นแสดงให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างครึ่งปีแรกและครึ่งปีหลังของปี 2556 การเปลี่ยนแปลงของตลาดค่าระวางเรืออย่างรวดเร็วนี้แสดงให้เห็นถึงความผันผวนอย่างมากและยากแก่การคาดเดาของลักษณะธุรกิจของบริษัทฯ

นิตยสาร Marine Money ได้ให้คำตอบสำหรับคำถามยอดฮิตว่าทำไมเราถึงหลงรักธุรกิจเดินเรือ โดยระบุว่า “อาจเป็นเพราะเป็นธุรกิจที่มีความหลากหลาย มีเอกลักษณ์ มีความเรียบง่ายในการขนส่งสินค้าจากจุด ก ไปจุด ข และเป็นพื้นที่ที่สำคัญของการค้าขายทั่วโลก หรือเป็นเพราะความซับซ้อนในประเภทของเรือ สินค้าอันตราย ใช้เงินลงทุนสูง และไม่สามารถควบคุมอุปสงค์และอุปทานได้ แต่หนึ่งเหตุผลที่ชัดเจน คือ ไม่มีวันใดที่เหมือนเดิมและมีความแน่นอนเพียงเล็กน้อยจริงๆ แล้วธุรกิจเดินเรือเป็นธุรกิจที่ไม่สามารถคาดเดาได้เลย เสมือนเป็นจิ๊กซอว์ที่มีชิ้นส่วนมากมายและชิ้นส่วนเหล่านั้นก็เคลื่อนไหวไปมาตลอดเวลา อุปทานซึ่งคือเรือต่อใหม่ที่เข้ามาในตลาดนั้นค่อนข้างคาดเดาได้ง่ายและมีหลากหลายสัญญาที่บ่งบอกเรากำลังจะผ่านฟองสบู่ลูกสุดท้าย แต่ต้องแน่ใจได้ว่าเราจะไม่สร้างฟองสบู่ลูกใหม่จากการสั่งต่อเรือที่มากเกินไป ส่วนอุปสงค์ซึ่งมหาศาลอาจคาดเดาได้ง่าย แต่อุปสงค์เชิงฤดูกาลซึ่งได้แก่ ท่าเรือแต่ละท่า ผู้ผลิตแต่ละรายนั้น ยากต่อการคาดเดาเนื่องจากมีความแตกต่างทางการเมือง สภาพภูมิอากาศที่เลวร้าย รวมถึงตัวแปรอื่นๆ ที่อาจทำให้การวางแผนและการคาดเดาตลาดเคลื่อนไปจากความเป็นจริง แต่เพราะสิ่งเหล่านี้มีไว้หรือทำให้เราหลงรักธุรกิจเดินเรือ!”

**ธนาคารได้เคยปล่อยเงินกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือ**อย่างง่ายดายในช่วงที่ยุกเหิมฟองพูก่อนและในปี 2551 ทำให้เจ้าของเรือที่ได้รับเงินกู้สั่งต่อ/ซื้อเรือในปริมาณที่มากเกินไป ทั้งๆที่มีเงินทุนของตนเพียงเล็กน้อย และไม่มีสัญญาเช่าล่วงหน้ารองรับ ธนาคารเหล่านี้กำลังดิ้นรนให้หลุดพ้นจากหนี้เสียเหล่านี้เนื่องจากมูลค่าตัวเรือลดลงอย่างมาก การใช้กลยุทธ์ “แก้ไข-เมินเฉย-ขยายระยะเวลา”

นายอูซรุ คาลิ วาเดีย  
กรรมการบริหาร



และ “ถ่วงเวลาไปก่อน” ได้ถึงตอบจบเสียที มีคคืออยู่เพียงสองสามคดีที่อยู่ระหว่างการปรับโครงสร้างหนี้ทั้งในหรือนอกศาลล้มละลาย ส่วนคดีอื่นๆอยู่ระหว่างเจรจา ผลที่ตามมา คือ ธนาคารหลายแห่งได้ขายต่อเงินกู้หรือ ลดพอร์ตของตนลงโดยการขายต่อเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือให้แก่ธนาคารอื่น การดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้ธนาคารขาดทุน ทำให้ธนาคารที่ปล่อยกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือจะต้องปล่อยกู้อย่างไม่เต็มใจให้กับบริษัทในอุตสาหกรรมนี้ ดังนั้น การจัดหาเงินทุนสำหรับเรือจึงไม่มีที่ท่าว่าจะง่ายขึ้น การขาดแหล่งเงินทุนในปัจจุบัน/อนาคตและการไม่มีแหล่งเงินทุนใหม่ๆจะช่วยให้ตลาดกลับสู่ภาวะสมดุล และการฟื้นตัวของภาพรวมของเศรษฐกิจการค้าขายทั่วโลกจะเกิดขึ้นในปี 2557 และธนาคารเหล่านั้นจะกลับมามีความมั่นใจในการปล่อยกู้ได้ง่ายดายอีกครั้ง อันจะส่งผลให้เกิดวัฏจักรรอบต่อไป

**สถานการณ์ของอุตสาหกรรม** นั้นคล้ายๆ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เพิ่งก่อตั้งเมื่อไม่นานมานี้ อุตสาหกรรมที่สามารถบริหารให้รอดพ้นวิกฤตได้ลดปริมาณการต่อเรือลงโดยสร้างความแข็งแกร่งในส่วนอื่น กล่าวคือ บางแห่งได้กลับไปให้บริการผลิตชิ้นส่วน และซ่อมแซมตัวเรือแทน บางแห่งได้เปลี่ยนเป็นธุรกิจเคมิคัลเรือแบบอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ขณะนี้ อุตสาหกรรมทั่วโลกกำลังเสนอจุดขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” โดยบรรยายถึงความเร็วและตัวเลขการใช้เชื้อเพลิงซึ่งเป็นที่น่าสนใจอย่างยิ่งสำหรับเจ้าของเรือและ Charterer ในส่วนอื่นของรายงานฉบับนี้ บริษัทฯ ได้รายงานถึงมาตรการประหยัดพลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ในขณะที่ปัจจุบันมีเทคโนโลยีใหม่ๆในการประหยัดพลังงานเกิดขึ้นมากมาย แต่บริษัทฯ ยังคงตระหนักว่าคำโฆษณาของอุตสาหกรรมบ่อยครั้งดูจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ดูน่าสนใจ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของเชื้อเพลิง การออกแบบและอัตราการกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งค่าทางสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริงแต่อย่างใด ทั้งนี้ มีอุตสาหกรรมในประเทศจีนและประเทศเกาหลีใต้จำนวนมากซึ่งต้องปิดตัวลง หรือกำลังประสบปัญหาทางการเงิน

**การปลดระวางเรือสินค้าแห่งแรกของโลก** ในปี 2555 มีตัวเลขที่มากที่สุดเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 35.97 ล้านเดทเวทตัน อย่างไรก็ตาม ตัวเลขการปลดระวางเรือในปี 2556 กลับเป็นที่น่าผิดหวังอยู่ที่เพียง 21.39 ล้านเดทเวทตัน **อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่** ซึ่งคือผลต่างระหว่างขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่ส่งต่อที่อุตสาหกรรม ณ ต้นปีกับขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่มีการส่งมอบกันจริงๆ ณ สิ้นปี ของปีเดียวกัน สำหรับปี 2556 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่อยู่ที่ร้อยละ 38 ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยของตัวเลขของช่วงห้าปีที่ผ่านมา ดังนั้น สำหรับปี 2556 ตัวเลขอุปทานเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 42.45 ล้านเดทเวทตัน มาอยู่ที่ 735.19 ล้านเดทเวทตัน! ณ สิ้นปี ซึ่งคิดเป็นการเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 6.13 ของกองเรือสินค้าแห่งแรกของโลก ถือเป็นตัวเลขที่น้อยที่สุดในรอบแปดปีที่ผ่านมา! อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความผันผวนของตลาด ส่งผลให้การคาดการณ์ตัวเลขที่แท้จริงของการเพิ่มขึ้นสุทธิของขนาดระวางบรรทุกรวมของกองเรือโลกในอนาคตเป็นไปได้ยาก บริษัทฯ คิดว่าอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือจะยังคงไม่สามารถคาดการณ์ได้และจะผันผวนสวนทางกับอัตราค่าระวางเรือที่แข็งแกร่งขึ้นหากตั้งสมมติฐานว่า

อัตราการแข่งขันเรือลำช้าอยู่ที่ร้อยละ 35 และมีการปลดระวางเรือ 20 ล้านเดเวตัน ต่อปี จะส่งผลให้มีการเพิ่มขึ้นของเรือสินค้าแห่งเทกองทั่วโลกเล็กน้อยเพียงร้อยละ 3.90 หรือคิดเป็น 28.64 ล้านเดเวตัน มาอยู่ที่ 763.83 ล้านเดเวตัน ณ ต้นปี 2558 ซึ่งภายใต้สมมติฐานดังกล่าว จะส่งผลให้มีการเพิ่มขึ้นของเรือสินค้าแห่งเทกองทั่วโลก 26.79 ล้านเดเวตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 3.51 มาอยู่ที่ 790.62 ล้านเดเวตัน ณ ต้นปี 2559

**ในด้านอุปสงค์ของเรือ** อุปสรรคที่เคยเผชิญได้เริ่มค่อยๆ จางหายไป **ประเทศจีน** ซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองต้องเผชิญกับปัญหาตัวเลขจีดีพีลดลงเหลือเพียงร้อยละ 7.7 ในปี 2556 อย่างไรก็ตาม คาดว่าเศรษฐกิจของจีนในปี 2557 จะขยายตัวราวๆ ร้อยละ 7.5 - 8 โดยอยู่บนสมมติฐานว่าสถานการณ์ทางการเงินที่ผ่อนคลายอย่างต่อเนื่องและนโยบายทางการเงินที่รอบคอบ การคอร์รัปชันที่ลดลง รวมถึงการขยายตัวของการบริโภคภายในประเทศ และการขยายตัวของตัวเลขการส่งออกจากแนวโน้มเศรษฐกิจของสองตลาดใหญ่ คือ สหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป การปฏิรูปเศรษฐกิจของจีนจะเป็นไปภายใต้การบริหารของผู้นำคนใหม่ จีนได้พยายามกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศและควบคุมการพึ่งพาตลาดการส่งออก จากรายงานหลายฉบับ มีการคาดการณ์ว่าการผลิตเหล็กดิบจะสูงถึง 810 ล้านตันหรือมากกว่า และคาดว่าปริมาณการนำเข้าถ่านหินจะอยู่ที่ 350 ล้านตันหรือมากกว่าและปริมาณการนำเข้าแร่เหล็กจะอยู่ที่ 850 ล้านตันหรือมากกว่า ในปี 2557

การชะลอตัวของเศรษฐกิจเริ่มที่จะทรงตัวใน **สหรัฐอเมริกา** ซึ่งเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดของโลก โดยธนาคารกลางสหรัฐอเมริกาได้ผ่อนคลายแผนการกระตุ้นเศรษฐกิจลง (QE) เนื่องจากเศรษฐกิจเริ่มปรับตัวดีขึ้น

ส่วน **สหภาพยุโรป** รวมถึงสหราชอาณาจักร มีเศรษฐกิจที่ดีขึ้น โดยประเทศสเปนเป็นประเทศสมาชิกล่าสุดที่แสดงให้เห็นตัวเลขทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้น สหภาพยุโรปซึ่งเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับที่สองของโลกรองจากสหรัฐอเมริกาและเป็นหนึ่งในตลาดส่งออกใหญ่ที่สุดของโลก หากเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปเริ่มฟื้นตัว ย่อมมีการนำเข้าสินค้าเทกองมากขึ้นเพื่อใช้ในการผลิตสินค้าสำเร็จรูปและสินค้าสำเร็จรูป ส่งผลให้เกิดความต้องการในการขนส่งทางเรือมากขึ้น

**ประเทศญี่ปุ่น** ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนสินค้าเทกองรายใหญ่อันดับที่สองของโลก กำลังไปได้ดีภายใต้มาตรการ Abenomics เนื่องจากมีการเลิกใช้พลังงานนิวเคลียร์จึงมีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มมากขึ้น บริษัทญี่ปุ่นหลายแห่งมีกำไรและจะกลับไปลงทุนในประเทศของตน รวมไปถึงในโรงงานของตนทั่วเอเชียและทั่วโลก ซึ่งส่งผลให้มีการนำเข้าสินค้าแห่งเทกองมากขึ้น

**ประเทศอินเดีย** ด้วยค่าเงินที่อ่อน และการเพิ่มขึ้นของอุตสาหกรรมและผลผลิตทางการเกษตร อาจกลายเป็นผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรรายใหญ่ จากการที่มีท่าเรือที่เล็ก ร่องน้ำตื้นเขิน และไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้ท่าเรือเกิดความแออัดอย่างมาก ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งโดยเรือขนส่งขนาดเล็กลดลง ปัจจัยนี้จะเป็นแรงกดดันตลาดเรือขนส่งขนาดเล็ก เช่นเดียวกับที่แร่เหล็กซึ่งเป็นตัวกดดันตลาดเรือขนาดแคปไซส์ (Capesize)

ผลพลอยได้ที่จะตามมาจากอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวนี้ อาจทำให้เกิดการปลดระวางเรือเก่าลงซึ่งเห็นได้จากตัวเลขในปี 2556 และในอีก 4 ปีข้างหน้า กล่าวคือ ก่อนสิ้นปี 2560 ร้อยละ 16.63 ของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันซึ่งมีขนาด 735.19 ล้านเดเวตัน จะมีอายุมากกว่า 20 ปี หรือคิดเป็น 122.28 ล้านเดเวตัน ซึ่งบางส่วนหรือทั้งหมดอาจจะถูกปลดระวาง

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจนของบริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) บริษัทฯ จึงขอเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทในปีที่ผ่านมา มา ดังต่อไปนี้

ปี	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	2,617	4,510	3,371	3,180	7,065	6,390	2,617	2,758	1,549	920	1,206
กำไรสุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	24.8	110.1	154.2	92.6	125.1	148.1	88.1	35.5	23.6	4.5	17.5
จำนวนเรือโดยเฉลี่ย	28.39	44.63	52.89	54.00	44.97	44.12	32.79	21.39	21.91	30.44	38.93
กำไรสุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	0.87	2.47	2.92	1.72	2.78	3.36	2.69	1.66	1.08	0.15	0.45



ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2556 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของทั้งปีที่ 1,206 จุด ซึ่งถือเป็นดัชนีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่เก้าในประวัติศาสตร์ ในขณะที่บริษัทเดินเรืออื่นต้องเข้าสู่แผนฟื้นฟูการเงิน (Chapter 11) หรือปรับโครงสร้างหนี้ นั่นถือว่าบริษัทฯ บริหารงานได้เป็นที่น่าพอใจแม้ว่าจะมีผลกำไรไม่มาก ทั้งนี้ ปี 2552 ปี 2553 และปี 2554 จะถูกจดจำไว้ว่าเป็นปีแห่ง “การสร้างความแข็งแกร่ง” เมื่อบริษัทฯ ได้ปรับลดตัวเลขในงบดุลโดยลดขนาดกองเรือของบริษัทฯ และเตรียมความพร้อมสำหรับการปรับลดอายุกองเรือด้วยเรือที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และมีเศรษฐยศลีนค่า

## รางวัลและเกียรติยศ:

บริษัทฯ ได้รับ “รางวัลด้านความปลอดภัยทางพาณิชย์นาวี” (Maritime Security & Safety Award) ในพิธีประกาศรางวัล Seatrade Asia Awards ประจำปี 2556 ซึ่งได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2556 ณ โรงแรม JW Marriott ส่องกง นอกจากนี้ในพิธีประกาศรางวัลดังกล่าว บริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ “รางวัลผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเทกอง” (The Wet/Dry Bulk Operator Award) และนิตยสาร Marine Money ประจำเดือนมิถุนายน/กรกฎาคม 2556 ได้จัด 10 อันดับบริษัทขนส่งทางเรือที่ดีที่สุดในโลกในรอบแปดปีที่ผ่านมา ซึ่งบริษัทฯ ถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 6 ของช่วงเวลาดังกล่าว อีกทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้มอบ รางวัลบริษัทจดทะเบียนด้านนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยม (Best Investor Relations Award) สำหรับกลุ่มบริษัทจดทะเบียนที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ขนาดกลางในงาน SET Awards 2013 เมื่อเดือนพฤศจิกายน และเพื่อเป็นสนับสนุนรางวัลจากตลาดหลักทรัพย์ฯ นี้ บริษัทฯ ได้ถูกจัดอันดับให้อยู่ใน 100 บริษัทยอดเยี่ยมทั่วภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จากนิตยสาร IR Magazine จากการสำรวจผู้ลงทุนในฉบับเดือนพฤศจิกายน/ธันวาคม นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ “รางวัลผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเทกอง” (Bulk Ship Operator of the Year) ในงาน IBJ Awards 2013 เมื่อเดือนตุลาคม บริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ “รางวัลการบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุดประจำปี” ในงาน Lloyd's List Asia Awards 2013 เมื่อเดือนพฤศจิกายน

## จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 4,828.61 ล้านบาท (ปี 2555: 3,828.02 ล้านบาท) และกำไรสุทธิเป็นเงิน 527.77 ล้านบาท (ปี 2555: 141.03 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 15,631.03 ล้านบาท (ปี 2555: 14,484.23 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นในระหว่างปีเป็น 25,509.76 ล้านบาท (ปี 2555: 24,029.69 ล้านบาท) ซึ่งมาจากการรับมอบเรือจำนวน 4 ลำ ในปี 2556 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นสินทรัพย์รวมควรจะมากกว่านี้หากรวมเงินสำรองถ้าไม่ได้ใช้สำหรับการจ่ายเงินกู้คืนล่วงหน้า การจ่ายเงินปันผล การจ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับเรือส่งต่อใหม่ และการจ่ายค่าซื้อเรือที่ได้มาระหว่างปีสินทรัพย์รวมในสกุลเงินบาท (เป็นสกุลเงินตามงบการเงิน) นั้นซึ่งได้ถูกปรับปรุงใหม่จากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ได้เพิ่มขึ้นเนื่องจากค่าเงินบาทที่อ่อนตัวเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี 2556 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2555

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 522.34 ล้านบาท ก่อนกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 13.33 ล้านบาท (ปี 2555: ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 5.65 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 7.90 ล้านบาท (ปี 2555: จำนวน 4.15 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำคิดเป็น 7,508 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 8,221 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำของปี 2555 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สูงกว่าปีที่แล้ว สาเหตุหลักเนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานมีมากขึ้นในปี 2556 ที่จำนวน 39 ลำ เมื่อเทียบกับจำนวน 30 ลำ ในปี 2555 อย่างไรก็ตาม รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำของปี 2556 ลดลงเมื่อเทียบกับปี 2555 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 33 สาเหตุหลักเนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานมีมากขึ้นในปี 2556 เมื่อเทียบกับปี 2555 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำในระหว่างปีเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปี 2555 ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้เฉลี่ยประมาณ 6.85 วันต่อลำเรือ ซึ่งถือว่าดีมากเมื่อคำนึงถึงอายุเฉลี่ยของกองเรือที่ประมาณ 11 ปี ในปี 2556 บริษัทฯ ได้รับเงินจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลจำนวน 6,602.93 ล้านบาท โดยได้บันทึกกำไรจำนวน 935.41 ล้านบาทจากการแปลงหนี้ใหม่/

การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลจำนวน 12 ลำ จากการได้รับเงินจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล ทำให้บริษัทฯ มีสภาพคล่องสูงในระหว่างปี 2556 และได้จ่ายเงินปันผลจำนวน 415.47 ล้านบาทไปในระหว่างปี 2556

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นสำหรับ 20 ปี นับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันจันทร์ ที่ 16 กันยายน 2556 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 19.50 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 20 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 15.11 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้นำถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

## การปรับลดอายุกองเรือ

ณ ต้นปี 2557 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 40 ลำในกองเรือ (ขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และขนาด แฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 31 ลำ) มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,351,583 เดทเวตัน หรือเฉลี่ย 33,790 เดทเวตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 11 ปี หากจะพิจารณาเฉพาะเรือขนาดซูปราแมกซ์ เรือดังกล่าวมีขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ย 55,707 เดทเวตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยประมาณ 2 ปี สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไซด์ มีขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ย 27,427 เดทเวตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยประมาณ 14 ปี

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลงที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จังหวะเวลาในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

แผนปรับลดอายุกองเรือด้วยการทดแทนเรือเก่าด้วยการเรือที่ใหม่กว่า ทันสมัยกว่า ใหญ่กว่าและประหยัดกว่า ได้เริ่มขึ้นด้วยการขายเรืออายุเก่าจำนวน 35 ลำ ตั้งแต่ปี 2550 แผนการนี้มีความก้าวหน้าไปมากจากการซื้อเรือมือสองขนาด 30,000 – 34,000 เดทเวตัน จำนวน 7 ลำ (อายุเฉลี่ย 5 ปี) เรือใหม่ขายต่อขนาด 34,000 เดทเวตัน จำนวน 2 ลำ และเรือใหม่ขายต่อขนาด 57,000 เดทเวตัน จำนวน 6 ลำ ในระหว่างปี 2553 – 2555 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือส่งต่อใหม่ขนาด 34,000 เดทเวตันจำนวน 3 ลำ จากผู้ต่อเรือ ABG ในช่วงดังกล่าวด้วย รวมถึงเรือมือสองจำนวน 2 ลำ (อายุเฉลี่ย 2 ปี) และเรือใหม่ขนาด 53,000 เดทเวตัน จำนวน 1 ลำ นอกจากนี้ บริษัทฯ กำลังส่งต่อเรือขนส่งซีเมนต์ขนาด 20,000 เดทเวตันจำนวน 4 ลำ ซึ่งมีกำหนดรับมอบในปี 2557 ในจีน และจากผู้ต่อเรือเดียวกันนี้ บริษัทฯ ได้ส่งต่อเรือขนาด 38,000 เดทเวตันจำนวน 2 ลำ ซึ่งมีกำหนดรับมอบในครึ่งปีหลังของปี 2558 บริษัทฯ ยังได้ซื้อเรือใหม่ขายต่อขนาด 64,000 เดทเวตัน จำนวน 2 ลำ จากผู้ต่อเรือในจีนอีกแห่ง ซึ่งมีกำหนดรับมอบในไตรมาสสาม ปี 2557 และส่งต่อเรือขนาด 64,000 เดทเวตัน จำนวน 4 ลำ และเรือขนาด 38,000 เดทเวตัน จำนวน 4 ลำ กับผู้ต่อเรือในจีนอีกแห่ง ซึ่งมีกำหนดรับมอบในระหว่างครึ่งปีหลังของปี 2558 ถึงครึ่งปีแรกของปี 2559

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (BHSI) และดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นตั้งแต่กลางเดือนกันยายน 2556 ราคาเรือได้เพิ่มขึ้นตลอดทั้งปี 2556 โดยได้เพิ่มขึ้นสูงสุดในราคาเรือมือสอง ตามด้วยราคาเรือขายต่อและต่ำสุดในเรือส่งต่อ เหตุผลของความแตกต่างของราคาเรือทั้งสามนี้ คือ เวลาระหว่างที่ซื้อเรือกับเวลาที่ส่งมอบเรือ ซึ่งการส่งมอบเรือมือสองเกือบจะทันทีที่เรือขายต่อต้องรอประมาณ 6 – 12 เดือน และเรือส่งต่อต้องรอถึง 12 – 24 เดือน เมื่อคำนึงถึงราคาเรือดังกล่าว บริษัทฯ ได้เลือกราคาเรือต่ำที่สุดในการซื้อทั้งเรือขายต่อและเรือส่งต่อตามที่ได้อธิบายข้างต้น

บริษัทฯ จะพยายามซื้อเรือต่อใหม่หรือเรือส่งต่อล่วงหน้าเป็นระยะเวลานานก่อนเวลารับมอบ เท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อที่บริษัทฯ จะได้รับประโยชน์เมื่อเวลาที่ค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้น ไม่เพียงแต่จากเรือที่มีอยู่ แต่จากเรือที่จะได้รับมอบในอนาคตโดยปราศจากความเสี่ยงที่เกินควรจากวัฏจักร

**ผู้ต่อเรือ ABC** บริษัทฯ ได้ทำสัญญากับผู้ต่อเรือ ABG สำหรับส่งต่อเรือทั้งหมด 21 ลำ (ขนาด 34,000 เดทเวตันจำนวน 12 ลำ ขนาด 54,000 เดทเวตันจำนวน 6 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์ขนาด 20,000 เดทเวตันจำนวน 3 ลำ) ซึ่ง บริษัทฯ ได้รับมอบเรือต่อใหม่ขนาด 34,000 เดทเวตัน ลำแรกเมื่อกลางเดือนมิถุนายน 2554 และลำที่สองเมื่อสิ้นเดือนมีนาคม 2555 บริษัทฯ

ได้รับมอบเรือลำที่สามในเดือนมกราคม 2556 ในระหว่างปี 2554 - 2556 บริษัทฯ ได้กำไรจากการขายต่อสัญญาส่งต่อเรือ โดยการแปลงหนี้ใหม่ จำนวน 9 ฉบับ (สำหรับเรือขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 5 ฉบับ และเรือขนาด 54,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ฉบับ) ให้กับบุคคลที่สามซึ่งไม่มีความเกี่ยวข้องกัน ต่อมาในระหว่างปี 2556 – เดือนมกราคม 2557 บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิเรียกร้องเงินงวดตามสัญญาประกันการคืนเงินงวดจากธนาคาร (refund guarantees) สำหรับสัญญาส่งต่อเรือ จำนวน 8 ฉบับ (สำหรับเรือขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 3 ฉบับ และเรือขนาด 54,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ฉบับ เรือขนส่งซีเมนต์ขนาด 20,000 เดทเวทตันจำนวน 3 ฉบับ) ซึ่งเป็นหลักประกันสำหรับเงินงวดที่ได้ชำระไป ดังนั้น คงเหลือสัญญาส่งต่อเรือใหม่อีก 1 ฉบับสำหรับเรือขนาด 34,000 เดทเวทตัน กับผู้ต่อเรือ ABG โดยมีกำหนดวันส่งมอบเรือในเดือนกรกฎาคม 2557 ทั้งนี้ ภายได้สัญญาส่งต่อเรือดังกล่าว หากผู้ต่อเรือส่งมอบเรือล่าช้ากว่ากำหนดส่งมอบตามสัญญา บริษัทฯ มีสิทธิบอกเลิกสัญญา หรืออาจจะขายสัญญาต่อ สำหรับสัญญาส่งต่อเรือที่ล่าช้าเหล่านี้ให้กับบุคคลอื่น หรืออาจเจรจาต่อรองเพื่อกำหนดราคาตามสัญญาฉบับใหม่สำหรับเรือลำที่ส่งมอบล่าช้า และจะเป็นตอนจบของตำนาน ABG

## เหตุการณ์สำคัญของปี 2556

**ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง**เริ่มต้นได้ไม่ดีในช่วงครึ่งแรกของปี 2556 ด้วยการล่มสลายของ 3 บริษัทยักษ์ใหญ่ จากนั้นในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2556 ราคาหุ้นของบริษัทจดทะเบียนก็เริ่มพุ่งสูงขึ้น เช่นเดียวกับดัชนี BDI ในช่วงไตรมาสสาม จีนมีการนำเข้าแร่เหล็กจำนวนมาก เช่นเดียวบรรษัทที่มีการส่งออกจำนวนมาก ส่งผลให้ค่าระวางเรือของเรือขนาด เคปไซส์ (Capesize) ได้เพิ่มขึ้นจากประมาณ 4,200 เหรียญสหรัฐต่อวันในช่วงต้นปี พุ่งขึ้นสูงมาอยู่ที่ประมาณ 42,200 เหรียญสหรัฐต่อวันเมื่อวันที่ 25 กันยายน 2556

**ตัวเลขภาคอุปทาน**ได้แสดงให้เห็นถึงทางสว่างในท้ายที่สุดของหนทางที่มีดมืด มีเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจำนวน 927 ลำ คิดเป็นขนาด 63.84 ล้านเดทเวทตันถูกส่งมอบในช่วงปี 2556 และในช่วงเวลาเดียวกัน เจ้าของเรือถูกบังคับให้ต้องรีไซเคิลเรือของตนมากเท่าที่จะเป็นไปได้ ตัวเลขการปลดระวางเรือปีที่ไม่เหมือนกับตัวเลขปีที่แล้วที่มีการปลดระวางเรือ 35.97 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งประกอบไปด้วยเรือขนาดเคปไซส์ (Capesize) จำนวน 46 ลำ เรือขนาดปานามาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 57 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 55 ลำ เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ (Handymax) จำนวน 102 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 167 ลำ ซึ่งเท่ากับขนาดรวมรวม 21.39 ล้านเดทเวทตัน ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้ กองเรือโลกแข็งแกร่งมากขึ้น โดยเมื่อต้นปี 2557 กองเรือขนส่งสินค้าเทกองโลกมีขนาด 735.19 ล้านเดทเวทตัน และมีเรือขนาดรวมรวม 74.83 ล้านเดทเวทตัน และ 45.79 ล้านเดทเวทตัน มีกำหนดส่งมอบในปี 2557 และ 2558 ตามลำดับ หากตั้งสมมติฐานว่ามีการปลดระวางเรือที่ 20 ล้านเดทเวทตันต่อปี (ปี 2556 อยู่ที่ 21.39 ล้านเดทเวทตัน) รวมกับอัตราการส่งมอบเรือล่าช้าร้อยละ 35 ของการส่งมอบเรือทั้งปี (ปี 2556 อยู่ที่ร้อยละ 38) สิ้นปี 2557 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 763.83 ล้านเดทเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 3.90 และภายใต้สมมติฐานทั้งสองนี้ สิ้นปี 2558 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 790.62 ล้านเดทเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 3.51 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลข ณ สิ้นปี 2557

ในที่สุดปัญหาการส่งมอบเรือต่อใหม่ก็เดินทางมาถึงตอนสุดท้าย อย่างไรก็ตาม จากสภาพตลาดที่ดีขึ้นเจ้าของเรือได้เริ่มส่งต่อเรือมากกว่าเดิม ซึ่งคาดว่าหลังจากวัฏจักรขาขึ้น วัฏจักรขาลงจะเริ่มเกิดขึ้นประมาณปี 2560 หรือปี 2561 จนถึงปี 2562 ซึ่งก็ขึ้นอยู่กับตัวเลขเรือที่ส่งต่อในช่วงภาวะที่ตลาดแข็งแกร่งระหว่างปี 2557 ถึงปี 2559

ในที่สุด ผลพวงของ**วิกฤตการเงินโลก**ก็ค่อยๆคลี่คลายลง ด้วยตัวเลขทางเศรษฐกิจที่เริ่มปรับตัวดีขึ้น ตามที่ได้กล่าวข้างต้น สหรัฐอเมริกาได้ผ่อนคลายมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ (QE) เนื่องจากธนาคารกลางสหรัฐมั่นใจว่าเศรษฐกิจของตนเริ่มแข็งแกร่งขึ้น

ส่วนเศรษฐกิจของ**สหภาพยุโรป**ได้เริ่มฟื้นตัวดีขึ้น เห็นได้จากตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจของสหราชอาณาจักร เยอรมนี ฝรั่งเศส และแม้กระทั่งสเปน สหภาพยุโรปถือเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับที่สองของโลกรองจากสหรัฐอเมริกา และเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปที่แข็งแกร่งขึ้น ย่อมส่งผลดีต่อตลาดเรือเทกอง โดยจะมีการนำเข้าวัตถุดิบจำนวนมากและการส่งออกผลิตภัณฑ์ทั้งสำเร็จรูปหรือสำเร็จรูปจำนวนมากเช่นกัน

**ประเทศญี่ปุ่น** ซึ่งเป็นประเทศที่เศรษฐกิจอ่อนแอในสายตาขององค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organisation for Economic Co-operation and Development “OECD”) ภายใต้การนำของนายก Abe และนโยบาย Abenomics รวมถึงมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆ เศรษฐกิจของญี่ปุ่นได้เริ่มปรับตัวดีขึ้น ด้วยค่าเงินเยนที่อ่อนลงจาก 75 เยนต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ มาอยู่ที่ประมาณ 105 เยนต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งส่งผลให้บริษัทญี่ปุ่นส่วนใหญ่กำไรได้มากมาย ไม่เพียงแต่บริษัทภายในประเทศแต่ยังรวมไปถึงโรงงานต่างๆ ที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ ปัจจุบันเหล่านี้อาจส่งผลให้อุปสงค์สินค้าเทกองเพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ เพื่อนำมาป้อนโรงงานอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นรอบโลก การนำเข้าถ่านหินของญี่ปุ่นนั้นได้เริ่มขยายตัวจากการที่ประชากรญี่ปุ่นไม่ชื่นชอบพลังงานนิวเคลียร์ซึ่งโรงงานได้ปิดตัวลงอย่างถาวร เมื่อเดือนมีนาคม 2556 หลังจากเหตุการณ์โรงงานไฟฟ้านิวเคลียร์ฟูกูชิมะได้ระเบิดจากสึนามิ

**ประเทศอินเดีย** ได้พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่าเป็นประเทศที่ส่งเสริมตลาดสินค้าแห่งเทกอง จากการที่มีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเรื่อยๆ เพื่อใช้ป้อนโรงงานผลิตไฟฟ้า จากรายงานของ International Energy Agency ณ กรุงปารีสได้คาดว่าอินเดียจะสามารถแข่งขันขึ้นเป็นประเทศผู้ซื้อถ่านหินผ่านการขนส่งทางทะเลมากที่สุดในโลกและจะเพิ่มปริมาณการนำเข้าถ่านหินเป็น 300 - 350 ล้านตัน ก่อนสิ้นปี 2559 การนำเข้าถ่านหินของอินเดียได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 21 มาอยู่ที่ 152 ล้านตันในช่วงปี 2556 เนื่องจากโรงไฟฟ้าได้สั่งซื้อถ่านหินเพิ่มขึ้นเนื่องจากถ่านหินนำเข้ามีราคาถูกและถ่านหินในประเทศมีไม่เพียงพอ ส่งผลให้ปี 2557 จะมีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มขึ้นเป็น 170 ล้านตัน อินเดียเป็นผู้นำนำเข้าถ่านหินมากที่สุดเป็นอันดับที่สามรองจากจีนและญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกาได้ส่งออกถ่านหินสู่ทวีปเอเชียและทวีปยุโรปมากเป็นประวัติการณ์ เนื่องจากสหรัฐต้องการใช้แหล่งพลังงานจากก๊าซจากหินดินดาน (Shale Gas) ซึ่งมีราคาถูกกว่า สะอาดกว่า และมีปริมาณมหาศาลซึ่งสามารถผลิตได้เองในประเทศ แนวโน้มเหล่านี้จะช่วยส่งเสริมให้มีการขนส่งโดยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองมากยิ่งขึ้น ดังนั้น จึงดูเหมือนว่าถ่านหินยังคงเป็นปัจจัยสนับสนุนให้กับตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองในปีต่อๆ ไป ด้วยค่าเงินที่อ่อน รวมถึงการเพิ่มขึ้นของฤดูมรสุมและผลผลิตทางการเกษตรในช่วง 15 ปีที่ผ่านมา อินเดียอาจกลายเป็นผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรรายใหญ่ จากการที่มีท่าเรือที่เล็ก ร่องน้ำตื้นเขิน และไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้ท่าเรือเกิดความแออัดอย่างมาก ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งโดยเรือขนส่งขนาดเล็กลดลง ปัจจุบันจะเป็นแรงกดดันตลาดเรือขนส่งขนาดเล็ก เช่นเดียวกับที่แร่เหล็กซึ่งเป็นตัวกดดันตลาดเรือขนาดเคปไซส์

**ประเทศจีน** ซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ได้พยายามดิ้นรนกับตัวเลขจีดีพีที่ลดลงในแต่ละไตรมาส จากร้อยละ 8.1 เป็นร้อยละ 7.6 เป็นร้อยละ 7.4 ก่อนจะส่งท้ายปีที่ร้อยละ 7.7 ด้วยค่าเฉลี่ยตัวเลขจีดีพีทั้งปีที่ร้อยละ 7.7 อย่างไรก็ตาม คาดว่าเศรษฐกิจของจีนในปี 2557 จะขยายตัวประมาณร้อยละ 7.5 ถึงร้อยละ 8 โดยอยู่บนสมมติฐานของสถานการณ์ทางการเงินที่ผ่อนคลายอย่างต่อเนื่อง นโยบายทางการเงินที่รอบคอบ การขยายตัวของการบริโภคภายในประเทศ และการขยายตัวของการส่งออกจากการที่เศรษฐกิจทั่วโลกได้แข็งแกร่งขึ้น จากการเปลี่ยนถ่ายอำนาจทางการเมืองในรอบทศวรรษที่ผ่านมา จะยังคงไม่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในแผนกระตุ้นเศรษฐกิจระยะเวลา 5 ปีซึ่งดำเนินการมาแล้วครึ่งทาง และการปฏิรูปเศรษฐกิจของจีนจะเป็นไปภายใต้การบริหารของผู้นำคนใหม่

การนำเข้าแร่เหล็กโดยประเทศจีน มีปริมาณมากอยู่ที่ 820.30 ล้านตันในปี 2556 หรือขยายตัวร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับ 745.50 ล้านตันเมื่อปี 2555 โดยเดือนพฤศจิกายน 2556 มีการนำเข้าแร่เหล็กมากถึง 77.84 ล้านตัน ซึ่งถือเป็นเดือนที่มีการนำเข้าแร่เหล็กมากที่สุดในประวัติศาสตร์! จากรายงานหลายฉบับ คาดว่าจีนจะนำเข้าแร่เหล็กในปี 2557 ประมาณ 850 - 900 ล้านตัน ตัวเลขการนำเข้านี้ขึ้นอยู่กับราคาแร่ที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศและค่าขนส่ง ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับปี 2556 ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อยู่ที่ประมาณ 774.57 ล้านตัน หรือขยายตัวร้อยละ 8.1 เมื่อเทียบกับปริมาณ 716.5 ล้านตันในปี 2555 ซึ่งเป็นปริมาณที่มากอยู่แล้ว จากรายงานหลายฉบับ คาดว่าการผลิตเหล็กของจีนจะขยายตัวถึงร้อยละ 4 - 6 โดยจะสามารถผลิตเหล็กได้ถึง 810 ล้านตัน ในปี 2557 ส่วนถ่านหินซึ่งถือว่าเป็นแหล่งพลังงานประมาณร้อยละ 80 ของความต้องการใช้พลังงานทั้งหมดของจีน ในอดีตจีนมีถ่านหินในประเทศมากเพียงพอต่อความต้องการ แต่ในปัจจุบันไม่ได้เป็นเช่นนั้นแล้ว จีนได้นำเข้าถ่านหิน 126 ล้านตันในปี 2552 ปริมาณ 164 ล้านตันในปี 2553 ปริมาณ 182 ล้านตันในปี 2554 ปริมาณ 288.9 ล้านตันในปี 2555 และเพิ่มขึ้นเป็นปริมาณ 322.01 ล้านตันในปี 2556 ส่งผลให้จีนกลายเป็นผู้นำนำเข้าถ่านหินมากเป็นอันดับหนึ่งของโลกสามปีซ้อนแซงหน้าประเทศญี่ปุ่นจากผลการสำรวจตั้งแต่ปี 2518 และคาดว่าจะมีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงขึ้นอยู่กับราคาถ่านหินที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับต้นทุนการผลิตภายใน



ประเทศ และค่าขนส่ง สำหรับประเทศที่ในปัจจุบันผลิตและใช้ถ่านหินในปริมาณ 3,800 ล้านตันต่อปี ซึ่งคาดว่าจะมีการขยายตัวถึง 4,150 ล้านตัน ภายในปี 2558 แม้ว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินจะมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยก็สามารถส่งผลกระทบต่อตลาดถ่านหินอย่างรุนแรงได้

**ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)** ณ ต้นปีอยู่ที่ 698 จุด เมื่อเทียบกับสิ้นปีที่ 2,277 จุด โดยมีจุดสูงสุดที่ 2,337 จุด เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2556 เนื่องจากการส่งแร่เหล็กเข้าสู่สต็อกใหม่ในประเทศจีน ราคาเหล็กระหว่างประเทศได้ปรับตัวลดลงอยู่ที่ประมาณ 114 เหรียญสหรัฐต่อตันในช่วงเดือนมิถุนายน 2556 เปรียบเทียบกับราคาในประเทศที่ประมาณ 135 - 140 เหรียญสหรัฐต่อตัน ซึ่งส่งผลให้จีนมีการส่งแร่เหล็กเข้าสู่สต็อกมากยิ่งขึ้น สิ่งเหล่านี้แน่นอนว่าทำให้เกิดความแออัดของเรือขนาดแคปไซส์ โดยเมื่อเดือนกรกฎาคม 2556 จีนมีการนำเข้าแร่เหล็ก 73.1 ล้านตันซึ่งถือเป็นตัวเลขการนำเข้าที่มากที่สุดเท่าที่ผ่านมา ตามมาด้วยปริมาณการนำเข้าแร่เหล็ก 74.6 ล้านตันเมื่อเดือนกันยายน และ 77.8 ล้านตันเมื่อเดือนพฤศจิกายน อีกปัจจัยหนึ่งที่ช่วยส่งเสริมดัชนีค่าระวางเรือ ก็คือ การนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 322.01 ล้านตันของจีนในช่วงปีที่ผ่านมา รวมถึงระยะทางขนส่งต่อตันที่ไกลขึ้นจากการที่ผู้ส่งออกเปลี่ยนไปเป็นผู้นำเข้ารายใหญ่ที่สุดจากประเทศที่ไกลอย่างสหรัฐอเมริกา และปัจจัยสุดท้ายคือมีการปลดระวางเรือเก่าประมาณ 21.39 ล้านดwt ซึ่งได้ช่วยพยุงดัชนี ค่าระวางเรือไว้

ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของปี 2555 อยู่ที่ 1,206 จุด ซึ่งถือเป็นค่าเฉลี่ยของดัชนีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่เก้าในประวัติศาสตร์ อย่างไรก็ตาม ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือของครั้งแรกของปี 2556 อยู่ที่ 842 จุด ซึ่งถือเป็นค่าเฉลี่ยของดัชนีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่สองในประวัติศาสตร์ โดยในช่วงครึ่งปีแรกช่วงเดือนมิถุนายน 2556 นั้น มีข่าวการล้มละลายของบริษัท Today Makes Tomorrow บริษัท Excel Maritime และบริษัท STX Pan Ocean ซึ่งเป็น 3 บริษัทเดินเรือยักษ์ใหญ่ 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

บริษัทฯ ได้เคยคาดว่าในปี 2554 ปี 2555 และอาจรวมถึงปี 2556 อาจจะไม่ใช่ว่าที่คืนัก โดยมีบริษัทเรือหลายบริษัทที่ต้องเผชิญกับความกดดันจากสภาพตลาดค่าระวางเรือ บริษัทฯ จึงไม่เคยประหลาดใจกับจำนวนของบริษัทต่างๆ ที่ต้องปรับโครงสร้างทางการเงินและล้มละลายในปี 2554 ถึงปี 2556 จากการที่ตัวเลขดัชนี BDI ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงครึ่งหลังของปี 2556 สำหรับเรือขนาดแคปไซส์ และในไตรมาสสี่ ปี 2556 สำหรับเรือทุกขนาด ทั้งนี้ หวังว่าสภาพตลาดแบบในปี 2554 ถึงปี 2556 จะเป็นเพียงอดีตเท่านั้น

รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ ในปี 2556 เฉลี่ยอยู่ที่ 7,508 เหรียญสหรัฐ ซึ่งดีกว่าตัวเลขประมาณการที่ 7,500 เหรียญสหรัฐในส่วนของการใช้จ่ายในการเดินเรือ บริษัทฯ เกือบจะทำตามเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,500 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ โดยมีค่าใช้จ่ายจริงอยู่ที่ 4,535 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ

**การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ:** ในปี 2556 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไซส์ (BHSI สำหรับเรือขนาด 28,000 ดwt) อยู่ที่ระดับ 562 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 8,179 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแบนด์ไซส์ของบริษัทฯ (ขนาด 27,427 ดwt หรือเล็กกว่าขนาดเรือตามดัชนีร้อยละ 2.1) ทำรายได้ อยู่ที่ 7,139 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 12.72 สำหรับปี 2556 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 983 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 10,275 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 8,928 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 13.11

## กิจการอุตสาหกรรม

การปลดระวางไม่เข้มข้นเท่าปี 2555 โดยมีเรือ 167 ลำถูกปลดระวาง ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ 185 ลำเข้ามาในตลาด ส่งผลให้กองเรือมีขนาดเพิ่มขึ้นจำนวน 18 ลำ หรือคิดเป็นร้อยละ 0.65 โดยกองเรือของโลกในประเภทเดียวกับขนาดเรือของบริษัทฯ (ขนาด 10,000 - 30,000 ดwt) โดยเพิ่มขึ้นจาก 2,752 ลำ เป็น 2,770 ลำ ในปี 2556 การที่ตลาดค่าระวางเรือตกต่ำอย่างต่อเนื่องเป็นสาเหตุสำคัญทำให้อัตราการปลดระวางเรือเก่ามีมากขึ้น และยังช่วยให้ราคาเศษเหล็กปรับตัวสูงขึ้นด้วย ทั้งนี้ คงเป็นการยากที่จะหลีกเลี่ยงบทสรุปว่า เมื่อเรือที่มีอายุมากขึ้นเพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อยๆ ในขณะที่อัตราค่าระวางเรือยังคงปรับตัวลดลง จะส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือสูงขึ้นในอนาคต



## โดยการเปรียบเทียบ คาดว่าจะมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดจำนวนน้อยลง ในปี 2557 และ 2558 กล่าวคือ

**เรือขนาดเลปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,856 ลำ ขนาดระวางรวม 321 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2557)** มีเรือจำนวน 327 ลำ ขนาดระวางรวม 60.5 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 18.9 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2560 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 256/400 ลำ ขนาดระวางรวม 48/72 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 14.9/22.4 ที่จะมียูเกิน 20/15 ปี ภายในปี 2559 ตามลำดับ และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2557 - 2559

**เรือขนาดปานาแมกซ์ (60,000 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,201 ลำ ขนาดระวางรวม 167 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2557)** มีเรือจำนวน 752 ลำ ขนาดระวางรวม 54.1 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 32.5 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2560 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 375/743 ลำ ขนาดระวางรวม 26/54 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 15.8/32.1 ที่จะมียูเกิน 20/15 ปี ภายในปี 2559 ตามลำดับ และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2557 - 2559

**เรือขนาดซูปราแมกซ์ (40,000 - 60,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,698 ลำ ขนาดระวางรวม 141.5 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2557)** มีเรือจำนวน 296 ลำ ขนาดระวางรวม 16 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 11 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2560 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 429/741 ลำ ขนาดระวางรวม 19/34 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 13.5/24.1 ที่จะมียูเกิน 20/15 ปี ภายในปี 2559 ตามลำดับ และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2557 - 2559

**เรือขนาดแชนดีแมกซ์ (30,000 - 40,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,467 ลำ ขนาดระวางรวม 50.6 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2557)** มีเรือจำนวน 388 ลำ ขนาดระวางรวม 14.1 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 27.9 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2560 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 264/343 ลำ ขนาดระวางรวม 10/12 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 18.9/24.1 ที่จะมียูเกิน 20/15 ปี ภายในปี 2559 ตามลำดับ และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2557 - 2559

**เรือขนาดแชนดีไซส์ (10,000 - 30,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 2,770 ลำ ขนาดระวางรวม 55.7 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2557)** มีเรือจำนวน 135 ลำ ขนาดระวางรวม 2.6 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 4.7 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2560 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 930/1,292 ลำ ขนาดระวางรวม 20/27 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 35.0/49.3 ที่จะมียูเกิน 20/15 ปี ภายในปี 2559 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2557 - 2559 ด้วยจำนวนเรือเก่าที่มีจำนวนมากขึ้นนี้ ทำให้คาดว่าตัวเลขอุปทานของเรือประเภทนี้ซึ่งเป็นประเภทเดียวกับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ จะแข็งแกร่งมากที่สุดในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือด้วย โดยตั้งแต่ปี 2551 ถึงปี 2554 เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 33 และในปี 2555 ลดลงเป็นร้อยละ 29 ต่อมาในปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 38 ทั้งนี้ยังคงต้องรอดูว่าจะเป็นเท่าใดในปี 2557 และปี 2558 ซึ่งคงจะไม่แปลกเลยถ้าจะเห็นตัวเลขนี้ผันแปรสวนทางกับดัชนี

ค่าระวางเรือ**สถานภาพการแข่งขันของบริษัทฯ** จากการที่บริษัทฯ มีเรือในปัจจุบัน 39 ลำ รวมกับเรือสั่งต่อใหม่อีก 16 ลำ (เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองขนาด 39,000 เดทเวทตันจำนวน 6 ลำ และขนาด 64,000 เดทเวทตันจำนวน 6 ลำ และเรือบรรทุกซีเมนต์ 4 ลำ) และเม็ดเงินลงทุนอีกประมาณ 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐที่พร้อมสำหรับการจัดซื้อเรือเพิ่มเติมอีกประมาณ 5-10 ลำ ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ที่สุดในขนาดเรือประเภทนี้ของตลาด และเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีจำนวนเรือสั่งต่อใหม่มากที่สุด และเนื่องจากเจ้าของเรือ ในธุรกิจเรือประเภทนี้มีลักษณะเป็นบริษัทเล็ก ๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดกว่าจากตลาดเรือมือสองเพื่อมาทดแทนเรือเก่าที่ขายออกไป ในระดับราคาที่ถือได้ว่าเป็นประวัติศาสตร์ ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ ที่ได้ซื้อเรือมือสองในช่วง 4 - 5 ปีที่ผ่านมาในระดับราคาสูงมากเป็นประวัติศาสตร์

## ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

ด้วยอัตราค่าระวางที่พุ่งขึ้นสู่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์และร่วงต่ำลงอย่างรวดเร็วสู่ระดับต่ำสุดในรอบ สองทศวรรษที่ผ่านมา บริษัทที่มีความรอบคอบที่สุดและมีหนี้สินเพียงเล็กน้อยในบัญชีงบดุล รวมถึงมีเงินสดคงเหลือมาก อาจช่วยสร้างความมั่นคงให้กับอุตสาหกรรมได้ ด้วยการซื้อเรือมือสองหรือเรือต่อใหม่ ในช่วงที่ราคาตกต่ำเป็นประวัติการณ์หรือโดยการควบรวมกิจการหรือการซื้อกิจการของบริษัทอื่น ซึ่งไม่ว่าจะเป็นวิธีใดก็ตามก็ล้วนเป็นที่น่ายินดีทั้งสิ้น เพราะว่าเป็นการช่วยให้ทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมนี้มั่นคงขึ้นแม้จะเพียงเล็กน้อยก็ตาม

## การอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อม – อนาคตของการเดินเรือ

ความมีประสิทธิภาพของเชื้อเพลิงได้กลายมาเป็นประเด็นสำคัญของอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี ทั้งในแง่ของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการประหยัดเชื้อเพลิง ซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่สูงตลอดมา

ขณะนี้ ผู้ต่อเรือทั่วโลกกำลังเสนอขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” โดยบรรยายถึงความเร็วและตัวเลขการใช้เชื้อเพลิงซึ่งไม่เคยปรากฏมาก่อน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆ นี้อย่างจริงจัง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงตระหนักว่าคำโฆษณาของเรือบ่อยครั้งจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ดูน่าพอใจ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของเชื้อเพลิง การออกแบบและอัตราการกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งค่าทางสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริง

ในภาพกว้าง สามารถปรับปรุงความมีประสิทธิภาพของเชื้อเพลิงของเรือลำใดๆ ให้ดียิ่งขึ้นได้โดยสิ่งต่างๆ ดังต่อไปนี้

- ก) การลดทอนสิ่งต้านทาน (หน่วง) ของเรือ เมื่อลดได้ก็สามารถลดกำลังที่ใช้ในการผลักดันเรือ
- ข) เพิ่มประสิทธิภาพด้านกลไกและความร้อนของระบบกำลังผลักดันและเครื่องกำเนิดกำลังต่างๆ ที่มีบนเรือ
- ค) อุปกรณ์ภายนอก เพื่อเก็บเกี่ยวพลังงานจากภายนอกหรือกู้คืนพลังงานที่สูญเสีย

### ก) ส่วนประกอบต่างๆ ที่เป็นสิ่งต้านทานของเรือและแนวทางต่างๆ ในการลดทอนสิ่งนั้น

แรงต้านทาน (หน่วง) ของเรือ เกิดมาจากส่วนประกอบหลักต่างๆ ดังต่อไปนี้

- 1) แรงที่เกิดจากความหนืดหรือสิ่งเสียดสีที่มีกระทำอยู่ตลอดพื้นผิวของตัวเรือ
- 2) แรงที่กดดันซึ่งกระทำในแนวตั้งต่อพื้นผิวของตัวเรือ
- 3) การแตกกระจายของพลังงานผ่านทางแรงของน้ำที่เคลื่อนตัว เช่น โพรงอากาศ น้ำวน การกระฉอกกระแทกของกระแสน้ำและอื่นๆ

#### 1) แรงต้านอันเกิดจากความหนืดหรือสิ่งเสียดสี

ขณะที่เรือเคลื่อนที่ผ่านสิ่งที่อยู่โดยรอบสองสิ่งที่แตกต่างกัน (อากาศ และน้ำ) จะเกิดมีแรงหน่วงดึง ดังที่กล่าวข้างต้นกับทั้งสองสิ่งนั้น

สำหรับเรือบรรทุกสินค้าส่วนมาก การเกิดแรงหน่วงเนื่องจากอากาศไม่ใช่อะไรที่ต้องกังวล อย่างไรก็ตาม แรงหน่วงจากอากาศจะมีส่วนอย่างสำคัญสำหรับเรือเร็วเพื่อจุดประสงค์พิเศษและเรือรบของทหารและเรืออื่นๆ สิ่งนี้จะคล้ายคลึงกันกับการขับรถไฟบนท้องถนน ที่ความเร็วระหว่าง 30 ถึง 40 กม/ชม. แรงหน่วงจากอากาศจะไม่เป็นสิ่งสำคัญ แต่เมื่อความเร็วสูงระหว่าง 100 ถึง 120 กม/ชม. หรือมากกว่า แรงหน่วงจากอากาศจะมีผลอย่างสำคัญที่จะต้องนำมาพิจารณาระหว่างทำการออกแบบ

แรงต้านเนื่องจากความหนืดหรือการเสียดสี เกิดขึ้นจากการเสียดสีระหว่างน้ำและผิวของตัวเรือ เป็นเรื่องเกี่ยวกับพื้นที่ของตัวเรือส่วนที่จมในน้ำทั้งหมดและความเรียบราบของผิวตัวเรือ แนวทางปกติในการลดแรงต้านทานความหนืด คือการปรับปรุงความเรียบราบด้วยวิธีต่างๆ เช่น ฉาบแนวน้ำผ่าน ปรับปรุงคุณภาพของสีที่ใช้ ลดการเติบโตของสัตว์ทะเล และสิ่งอื่นๆ เมื่อไม่นานมานี้ มีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาทดลองใช้ เช่น เคลือบด้วยสารแบบเกาะไม่ติดที่มีคุณสมบัติด้านการเปื่อยถ่กว่าเดิม และกำลังแนะนำวิธีใช้อากาศเป็นตัวคั่นระหว่างตัวเรือกับน้ำ

สำหรับเรือที่ถูกจำกัดจำนวนพื้นที่ส่วนจมน้ำและความเร็วที่กำหนดรูปร่างของตัวเรือ แบบดีเลิศที่จะอำนวยความสะดวกแรงเสียดทานได้ดี จะต้องมียาวและบางอย่างมากที่สุด (เกือบเหมือนกระดานไค้ลีน) อย่างไรก็ตาม เป็นเรื่องที่ไม่อาจใช้ ในทางปฏิบัติ เมื่อพิจารณาถึงข้อจำกัดอื่นๆ ด้วย เช่น เครื่องมือต่างๆ ในการต่อเรือ เครื่องช่วยต่างๆ ในท่าจอดเรือ ความคล่องตัว ในการเดินเรือและความเสถียรของเรือ ดังนั้น เพื่อให้ได้รูปแบบตัวเรือที่เหมาะสมที่สุด จึงจำเป็นต้องออกแบบให้มีความ สมดุลระหว่างความต้องการต่างๆ ที่ขัดแย้งกันเหล่านี้

## 2) ความต้านทานต่อแรงดัน หรือ แรงต้านคลื่นผ่านน้ำ

ขณะที่เรือเคลื่อนที่ในน้ำ แนวทางที่กระแสน้ำไหลผ่านรอบตัวเรือจะสร้างแรงกดดันสูง ที่บริเวณด้านหัวเรือ และ อีกแห่งที่เกิดแรงกดดันสูงคือ ที่ใกล้ๆ กับส่วนปลายท้ายเรือ บริเวณที่เกิดแรงกดดันสูงเหล่านี้ เป็นตัวที่ก่อให้เกิดรูปแบบ ของคลื่นทั้งที่หัวเรือและท้ายเรือ เรือต้องถ่ายทอดพลังงานที่ใช้ขับเคลื่อนบางส่วนไปใช้ในการเกิดของคลื่นแบบเหล่านี้ สิ่งนี้ เรียกว่าแรงต้านทานของคลื่นและมันจะเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วเมื่อมีการเร่งความเร็วเพิ่มมากขึ้น

วิธีแก้ไขตามปกติ ทำโดยดัดแปลงการจัดรูปแบบคลื่นให้กระจายด้วยการออกแบบรูปร่างตัวเรือให้คลื่นลูกหนึ่งกระทบ เพื่อลบล้างคลื่นลูกใหม่ อย่างไรก็ตาม วิธีการนี้จะจำกัดให้เรือลำนั้นใช้ความเร็วได้เฉพาะในย่านหนึ่งเท่านั้น เมื่อใดที่ใช้ความเร็ว นอกย่านที่ออกแบบไว้ แรงต้านทานของคลื่นจะเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก

เรือความเร็วสูงที่ออกแบบหัวเรือเป็นรูปกระเปาะกลม เช่นเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์และเรือโดยสาร ปัญหาเรื่อง แรงต้านทานของคลื่นเป็นส่วนที่สำคัญอย่างหนึ่งจากแรงต้านทานทั้งหมดนั้น ได้ถูกออกแบบโดยใช้การพิจารณาในเรื่องนี้ และ เป็นความพยายามหนึ่งในการปรับแรงกดของรูปแบบคลื่นโดยรอบตัวเรือให้เหมาะสมที่สุด ในทางตรงข้าม สำหรับเรือ ที่มีความเร็วต่ำกว่า เช่นเรือบรรทุกแบบเทกองและเรือบรรทุกน้ำมัน จุดประสงค์ในการสร้างหัวเรือเป็นกระเปาะกลมก็เพื่อ หลีกเลี่ยงมิให้เกิดการสูญเสียอย่างมากเกินควรเนื่องจากการเกิดกระแสน้ำวน

## 3) แรงต้านทานอันเนื่องมาจากกระแสน้ำวน การเกิดโพรงอากาศ กระแสการไหลที่ผิดปกติ และอื่นๆ

เมื่อใดก็ตามที่เกิดมีสิ่งกีดขวางเข้ามาขัดการไหลลื่นของน้ำ (สายน้ำไหลถูกขัดจังหวะ) จะเกิดมีกระแสน้ำวนขึ้น สิ่งต่อพ่วง และติดเสริมทั้งปวงที่มีต่อตัวเรือ (หางเสือ ใบพัด ครีบบริเวณความเสถียร ส่วนล่างของกระดูกงู หัวข้อต่างๆ และสิ่งอื่นๆ) ล้วน มีศักยภาพที่จะเป็นต้นเหตุที่ทำให้เกิดการสูญเสียพลังงานผ่านทางการเกิดขึ้นของกระแสน้ำวน โพรงอากาศ และการไหล ผิดปกติ และอื่นๆ ในลักษณะที่คล้ายกัน เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงของการไหลในทันทีอันมีสาเหตุจากการเปิดช่องที่เปลือก เช่น ช่องดูดน้ำเข้า การทิ้งสิ่งของออกนอกเรือและอื่นๆ ล้วนเป็นสิ่งที่ช่วยให้เกิดแรงต้านทานรูปแบบเช่นว่านี้ แม้แต่สิ่งที่ไหลย้อนและ แนวรูดระลอกต่อเนื่อง อันเกิดจากสิ่งตกค้างของการเชื่อมโลหะที่รอยต่อของแผ่นตัวเรือ ต่างก็เป็นส่วนที่เพิ่มให้เกิดแรงต้านได้

ทุกวันนี้ ผู้ต่อเรือสมัยใหม่หลายแห่งต่างใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ ในการทำให้ได้รอยเชื่อมบนผิวตัวเรือที่ราบเรียบสม่ำเสมอ ครีบก้นโครงถูกจัดวางตามแนวทางการไหลที่กำหนดให้ผ่านการทดสอบกับต้นแบบ สังกะสีกันร่อนก็ถูกทดแทนด้วยระบบ จ่ายกระแส และสิ่งที่เป็นส่วนต่อพ่วงอื่นๆ ก็ได้รับการออกแบบเพื่อหลีกเลี่ยงมิให้เกิดการบกร่องในเส้นทางการไหล

## ข) การเพิ่มประสิทธิภาพด้านกลไก/ความร้อนของแหล่งต้นกำลัง/ขับเคลื่อนในเรือ

### 1) การเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่แรงขับเคลื่อน

ใบพัดแบบดีที่สุดเพื่อให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุดจะต้องทำได้เมื่อใช้รอบหมุนต่ำมากที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ มีเส้นผ่าศูนย์กลางใหญ่ที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ มีมุมบิดของใบต่ำสุดเท่าที่เป็นไปได้ อัตราส่วนพื้นที่ของใบอยู่ที่ระดับต่ำสุด และชุดใบพัด มีจำนวนใบน้อยที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ จุดเด่นต่างๆ เหล่านี้ไม่สามารถนำมาใช้ทางปฏิบัติได้อย่างเต็มที่ ในเมื่อมันยังมีข้อขัดแย้ง กับความต้องการอื่นๆ เครื่องยนต์หลักจะต้องมีขนาดใหญ่ขึ้นอีกมากถ้าหากจะต้องการพลังขนาดเดียวกับที่ต้องการให้ได้มา ขับเคลื่อนที่รอบหมุนต่ำ และกำลังของแรงบิดของเพลาก็จำเป็นต้องทำให้เพิ่มขึ้นด้วย ในลักษณะเดียวกัน ระดับการกินน้ำลึก ของตัวเรือก็ต้องเพิ่มให้มากขึ้นด้วยเพื่อรองรับใบพัดที่มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางที่ใหญ่มากกว่า แต่ที่ระดับการกินน้ำลึกน้อย เช่น ในสภาพที่ไม่มีน้ำหนักรบรรทุกมีแต่่น้ำที่ใช้ถ่วง หรือเมื่อมีน้ำหนักรบรรทุกไม่เต็มที่ ใบพัดจะไม่จมอยู่ในน้ำทั้งหมด ถ้ามีการลด จำนวนใบของใบพัดลงด้วยอีกหรือพื้นที่ของใบพัดมีต่ำที่สุด วัสดุที่ใช้ทำใบพัดนั้นจะถูกแรงกดเกินกำลัง

อย่างไรก็ตาม ทุกวันนี้มีการปรับเปลี่ยนนโยบายที่ตระหนักกันในหมู่นักออกแบบเรือ ในการเลือกใช้เครื่องยนต์หลักที่ใหญ่ขึ้นอันจะลดรอบการหมุนของเพลาลง ผสมผสานกับการใช้ใบพัดที่มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางใหญ่ขึ้น แนวทางนี้เป็นสิ่งที่เห็นได้ในการออกแบบสมัยใหม่เพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมทั้งมวล ถูกนำเสนอในการทำตลาดเมื่อไม่นานมานี้ ไม่ต้องสงสัยเลยว่าสิ่งเหล่านี้จะเป็นการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นภายใต้สภาพที่กำหนดไว้เป็นการเฉพาะ แต่ในระยะยาว ก็ยังไม่มี การพิสูจน์ได้แน่ชัดว่า จะยังคงความมีประสิทธิภาพอยู่หรือไม่ เมื่ออยู่ในสภาวะที่ตรงกันข้าม

## 2) การเพิ่มประสิทธิภาพด้านความร้อน/กลไกของแหล่งต้นกำลัง (เครื่องยนต์ขับเคลื่อนหลัก)

โดยทั่วไป ความมีประสิทธิภาพด้านกลไกของความร้อนจากเครื่องยนต์สันดาปภายใน ที่ติดตั้งใช้อยู่ในเรือนั้น ได้อยู่ในเกณฑ์ราวร้อยละ 35 ด้วยเหตุนี้ ในหมู่นักออกแบบจึงมีความรู้สึกรังเกียจที่มีขอบเขตที่สามารถทำการปรับปรุงได้อีกมากในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านกลไกของความร้อนของเครื่องยนต์ในเรือ จนกระทั่งปลายทศวรรษ 1970 ตัวเลขแสดง ค่าเอสเอฟไอซี คือ ค่าจำเพาะการใช้เชื้อเพลิงน้ำมันเตา สำหรับเครื่องยนต์หลักต้นกำลัง ที่เคยอยู่ระหว่าง 218 – 225 กรัม/กิโลวัตต์/ชม. ในปัจจุบัน ค่านี้ได้ลดลงไปมากกว่าร้อยละ 20 และค่าโดยทั่วไปอยู่ที่ระหว่าง 174 – 180 กรัม/กิโลวัตต์/ชม. และในปี 2557 คาดว่าจะลดลงเหลือ 160 กรัม/กิโลวัตต์/ชม. ยังคงมีความพยายามที่จะทำอีกบางประการในด้านนี้ และกำลังมีการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่เกิดขึ้น อยู่เสมอมา การพัฒนาเหล่านี้สามารถจำแนกตามรูปแบบได้กว้างๆ เป็นกลุ่มดังต่อไปนี้

### 2.1 ปรับปรุงการจุดระเบิดในเครื่องยนต์

ไม่นานมานี้ ผู้ผลิตเครื่องยนต์ได้ดำเนินการวิจัยไว้มาก และได้ปรับปรุงระบบการจุดระเบิดแบบพื้นฐานของเครื่องยนต์ให้เป็นแบบสมัยใหม่มากขึ้น และปรับปรุงเครื่องยนต์รุ่นใหม่ๆเกือบทั้งหมดของเครื่องยนต์ที่ผลิตขึ้นในระยะไม่นานมานี้ หากแต่ยังมีความขัดแย้งในสิ่งที่ต้องการอยู่บ้าง เช่น มีการควบคุมการปล่อยสารไนโตรเจนออกไซด์ที่เป็นอันตรายอยู่ นักออกแบบเครื่องยนต์ทั้งหลายได้จัดการออกแบบของพวกเขาและทำให้ได้ตามความต้องการของกฎที่ควบคุมการปล่อยสารไนโตรเจนออกไซด์ พร้อมๆ กันกับการปรับค่าเอสเอฟไอซีของเครื่องยนต์ให้เหมาะสม เทคโนโลยีใหม่ที่นำมาใช้มีดังนี้

- 2.1.1 ควบคุมกระบวนการจุดระเบิดด้วยการใช้อิเล็กทรอนิกส์แบบไร้ลูกเบี้ยว วิธีนี้ช่วยให้ปรับประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ได้ดีที่สุดตลอดย่านที่กว้างขึ้นในการรับน้ำหนักบรรทุกและความเร็ว
- 2.1.2 เพิ่มประสิทธิภาพของตัวอัดอากาศร้อนจากไอเสีย ได้ออกแบบตัวอัดอากาศร้อนจากไอเสียเข้าในไอดีแบบใหม่โดยเพิ่มความสามารถในการบรรจุได้มากขึ้นและปฏิบัติงานได้ด้วยความเร็วที่สูงกว่าเดิมมาก (เปรียบเทียบกับเทอร์โบชาร์จเจอร์แบบธรรมดาที่ใช้ทั่วไป) ที่กำลังทำการพัฒนาอยู่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจุดระเบิดในเครื่องยนต์

### 2.2 อุปกรณ์เพื่อจัดการเรื่องการไอบาน

การนี้ประกอบด้วยอุปกรณ์ที่ทำการควบคุมภาระใช้งานที่เครื่องกำเนิดไฟฟ้าโดยการปรับแต่งให้เครื่องสูบลดและอุปกรณ์เสริมต่าง ๆ นั้น ปฏิบัติงานได้อย่างดีที่สุด อุปกรณ์ต่างๆที่ควบคุมได้ด้วยคอมพิวเตอร์นั้น ได้มีการนำมาติดตั้งในเรือเพื่อเฝ้าติดตามตรวจสอบการผันแปรของภาระใช้งานที่เกิดขึ้นที่ เครื่องสูบลด/อุปกรณ์อื่นๆ อันจะทำการปรับแต่งการส่งกำลังไฟฟ้าออกให้สัมพันธ์กับความต้องการของภาระใช้งานได้ทันที เทคโนโลยีนี้เกี่ยวข้องถึงการใช้งานเครื่องตรวจจับจำนวนภาระใช้งานที่ควบคุมด้วยอิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์ต่างๆ เช่น ตัวปรับเปลี่ยนความถี่ ที่จะปรับเปลี่ยนจำนวนรอบการหมุนของเครื่องสูบลด และจะเลยไปถึงปริมาณส่งออกของเครื่องสูบลดที่เหมาะสมกับภาระใช้งาน สิ่งนี้เป็นประโยชน์มากสำหรับเรือที่ปฏิบัติงานในสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงแตกต่างกันอย่างมาก และมีความต้องการที่ผันแปรในวงกว้าง เพื่อการหล่อเย็น การระบายอากาศ การหล่อลื่น และอื่นๆ เทคโนโลยีเหล่านี้มีราคาสูง รวมทั้งอุปกรณ์ที่ติดตั้งและค่ารักษาไว้ ให้ทำงาน และประโยชน์ ที่ได้รับก็ยังเป็นส่วนน้อย เครื่องกำเนิดไฟฟ้าขับเคลื่อนด้วยเพลาลูกจากเครื่องยนต์เป็นอีกอุปกรณ์หนึ่งในลักษณะนี้ ที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของเชื้อเพลิงได้ อุปกรณ์นี้ให้ค่าเอสเอฟไอซี ที่ประมาณ 178 – 185 กรัม/กิโลวัตต์/ชม. เปรียบเทียบกับเครื่องกำเนิดไฟฟ้าใช้เครื่องยนต์ความเร็วปานกลางทำการขับเคลื่อนตัวกำเนิดไฟฟ้า ที่มีค่าเอสเอฟไอซี ที่ย่าน 200 – 210 กรัม/กิโลวัตต์/ชม. (ได้มีการนำสิ่งนี้เข้ามาใช้งานแล้ว ในเรือลำใหม่ๆที่เราสร้างขึ้นมา ในจำนวนที่เรามีส่วนเกี่ยวข้องด้วยตั้งแต่การออกแบบ)

## 2.3 ระบบกู้คืนความร้อนที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์

เมื่อไม่นานมานี้ ได้มีการส่งเสริมให้ใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ บางอย่าง ด้วยจุดมุ่งหมายในการปรับปรุงวิธีการกู้คืนความร้อนที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากไอเสียที่ปล่อยไปของเครื่องยนต์และของอุปกรณ์ที่มีการสันดาปอื่นๆ ข้อเสนอในการนำก๊าซไอเสียมาเข้าสู่วงจรใหม่อีกครั้ง การต้มน้ำด้วยความร้อนเก็บจากไอเสียของเตาเผา การปรับปรุงระบบผลิตน้ำจืด และระบบให้ความร้อนแก่น้ำมันเตาทั้งหมดต่างเป็นส่วนหนึ่งของความพยายามอันนำไปสู่การปรับปรุงการกู้คืนความร้อนที่เสียไปโดยไม่ได้ใช้ประโยชน์

### ค) สิ่งช่วยเหลือ/อุปกรณ์จากภายนอกที่จะอัดพลังงานเพิ่มเติมหรือกู้คืนพลังงานที่สูญเสียเข้าคืน

นับแต่เมื่อวิกฤตเชื้อเพลิงได้เริ่มกดดันเข้าไปในค่าการปฏิบัติงานที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ก็ได้มีความพยายามที่เพิ่มมากขึ้นเช่นกัน ที่จะติดตั้งอุปกรณ์เช่นวาล์วในเรือ ไม่ว่าในขั้นตอนต่อเรือใหม่หรือทำการติดตั้งใหม่ภายหลัง อุปกรณ์เช่นวาล์วสามารถแยกประเภทออกได้กว้างๆ เป็นสองกลุ่ม กลุ่มหนึ่งเป็นอุปกรณ์จำพวกที่จะกู้คืนพลังงานที่สูญเสียไปจากน้ำที่ไหลแล้วเปลี่ยนมันให้เป็นพลังงานที่มีประโยชน์ ดังนั้นจึงเป็นปรับปรุงประสิทธิภาพพลังงานให้ดีขึ้น และอีกกลุ่มเป็นอุปกรณ์จำพวกที่จะเก็บเกี่ยวพลังงานจากแหล่งกำเนิดภายนอกแล้วป้อนเข้าสู่ระบบการขับเคลื่อนของเรือให้เข้าสู่ระบบ

#### 1) อุปกรณ์ต่างๆ ที่จะกู้คืนพลังงานที่สูญเสียไปจากน้ำที่ไหลและปรับเปลี่ยนสิ่งนี้ให้เป็นพลังงานที่มีประโยชน์

เมื่อไม่นานมานี้ มีการทำงานวิจัยจำนวนมากเกี่ยวกับเรื่องนี้ และมีการนำเสนออุปกรณ์หลายอย่างให้ใช้ภายใต้กลุ่มนี้ พวกเขาอ้างว่าสามารถประหยัดเชื้อเพลิงได้ระหว่าง ร้อยละ 0.5 ถึงประมาณ ร้อยละ 7 หลายอย่างของอุปกรณ์เหล่านี้เป็นอุปกรณ์ที่ได้จดสิทธิบัตรไว้และมีราคาแพงเนื่องจากลิขสิทธิ์ อุปกรณ์ที่โดดเด่นบางอย่างที่มีเสนอในตลาดมีดังต่อไปนี้

##### 1.1 ท่อกลมยาวกลวง

นอกเหนือจากการผลักดันน้ำไปด้านหลัง ใบจักรเรือยังทำให้เกิดผลกระทบเป็นน้ำวน อันเป็นผลกระทบของลักษณะใบที่บิดตัวเอียงเป็นมุม ดังนั้นเมื่อเลยจุดหนึ่งไป การบิดตัวของใบพัดที่เพิ่มขึ้นจะลดทอนประสิทธิภาพของใบพัดนั่นเอง จึงมีการติดตั้งท่อกลมยาวกลวงนี้ไว้ ไม่ว่าที่ด้านหน้าของใบพัด เช่น ท่อแบบเมวิส (ซึ่งจดทะเบียนแล้ว) เพื่อเป็นตัวแทนทางให้น้ำไหลในแนวที่ต้องการและเป็นการกู้คืนพลังงานที่สูญหายไปในการเกิดผลกระทบเป็นน้ำวน หรือคิดไว้รอบใบพัดเองในรูปแบบของการห่อคลุมหรือเป็นหัวฉีดตามการออกแบบที่มีหลากหลายแตกต่างกัน ท่อกลมยาวกลวงเหล่านี้ยังช่วยทำให้เกิดแรงผลักดันเป็นพลังน้ำที่ความเร็วต่ำโดยทั่วไปแรงผลักดันที่เพิ่มเช่นนี้จะทำให้ได้ประโยชน์เพิ่มอีกมาก แต่เมื่อใช้ความเร็วสูง ตัวท่อกลมยาวกลวงนั่นเองจะทำให้เกิดแรงหน่วงเพิ่มมากขึ้นอันเป็นการลดประสิทธิภาพการทำงานของมันลงเป็นอย่างมาก ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงโดยทั่วไปอ้างว่าอยู่ในย่านจากร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 7

##### 1.2 ครีบบีบอัดตายตัวหรือแบบขยับได้

ครีบลำนี้ติดตั้งไว้กับตัวเรือในแนวที่น้ำไหลไปหาใบจักร ครีบลำนี้ยังทำหน้าที่ได้ในจุดประสงค์เดียวกันกับการใช้ท่อกลมยาวกลวง ด้วยการนำทางการไหลและทำให้เกิดแรงผลักดันเป็นพลังน้ำ การกระทำและผลกระทบก็จะมีลักษณะคล้ายๆ กันกับท่อกลมยาวกลวงที่ติดตั้งไว้ด้านหน้าของใบพัด

##### 1.3 ครีบบีบอัดตายตัวหรือแบบขยับได้ติดตั้งบนฝาครอบเพลาใบจักร

ครีบลำนี้ ทำการกู้คืนพลังงานที่สูญเสียไปกับการเกิดโพรงอากาศในน้ำวน จากการหมุนของใบจักร และยังทำหน้าที่ด้านผลกระทบแบบหมุนวนในการไหลได้ด้วย สิ่งเหล่านี้สามารถติดตั้งในขั้นตอนต่อเรือได้อย่างง่ายดาย แต่ก็สามารถติดตั้งได้ในภายหลัง เมื่อมีความจำเป็นต้องทำการวิเคราะห์และดัดแปลงแก้ไขบ้างเล็กน้อย

##### 1.4 ใบจักรแบบหมุนสวนทาง

เรือที่สร้างเพื่อจุดประสงค์พิเศษบางชนิด เช่น เรือขนาดเล็กกินน้ำตื้นความเร็วสูงจะติดตั้งใบพัดแบบหมุนสวนทางนั้นไว้บนเพลาดียวกัน เพื่อให้มีการดูดซับพลังงานได้ดีที่สุด โดยที่จำกัดขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางของใบพัด และใช้ผลกระทบจากการหมุนวนของใบพัดชุดหนึ่งให้ไปเพิ่มประสิทธิภาพของใบพัดอีกชุด แต่เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้เป็นสิ่งที่ยับยั้งอย่างมากและการใช้งานใบพัดแบบนี้จะจำกัดแต่เฉพาะเรือที่ทำเพื่อจุดประสงค์พิเศษเท่านั้น





เครื่องยนต์ที่ระดับต่ำกว่าระดับที่วานี้ อันส่งผลให้ประหยัดเชื้อเพลิงได้แต่ก็เป็นการลดประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ด้วย ยังเพิ่มการปล่อยของเสียที่ไม่ต้องการและอาจเป็นการเร่งเรื่อการสึกหรอให้เกิดแก่เครื่องยนต์เร็วขึ้นอีกด้วย วิธีการลดการบริโภคเชื้อเพลิงเช่นนี้จำเป็นต้องพิจารณาประเมินผลที่จะเกิดทุกประการอย่างรอบด้านก่อนนำมาประยุกต์ใช้

**ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ** ของบริษัทฯ ยังคงที่ในปี 2556 โดยค่าใช้จ่ายแทบทุกด้านคงที่เท่ากับก่อนหน้านี้ อย่างไรก็ตาม ค่าจ้างคนประจำเรือได้เพิ่มขึ้นและคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกในปีต่อไปสำหรับทั้งบริษัทฯ และบริษัทเดินเรืออื่นๆ ทั้งนี้ โดยปกติเรือที่มีอายุน้อยกว่าจะมีค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและบำรุงรักษา รวมทั้งค่าใช้จ่ายสำหรับอุปกรณ์และชิ้นส่วนอะไหล่ที่ถูกกว่าเจ้าของเรือที่ส่วนใหญ่ได้อาศัยโอกาสจากสภาพตลาดปัจจุบัน ในการปรับลดอายุกองเรือของตนโดยการจำหน่ายเรือที่มีอายุมากออกไป บริษัทฯ คาดว่าแนวโน้มในการเพิ่มประสิทธิภาพและการลดค่าใช้จ่ายโดยผ่านการปรับลดอายุกองเรือนี้จะยังคงดำเนินต่อไป

ความต้องการคนประจำเรือในตำแหน่งอาวุโสที่มีประสบการณ์ยังคงเป็นปัญหาหลัก ปัญหาการขาดแคลนนี้เกิดจากการจ้างงานตามสำนักงานต่างๆ และในอุตสาหกรรมนอกชายฝั่งซึ่งมีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยกว่า นอกจากนี้ ความทันสมัยของเทคโนโลยีต่างๆบนเรือทั้งในแง่ของการนำทางและเครื่องมือในการเดินเรือทำให้ต้องการคนประจำเรือที่ได้รับการฝึกอบรม อันส่งผลให้สถานการณ์การขาดแคลนเช่นนี้เลวร้ายลงอีก

**ผู้รับประกันภัย P&I Clubs** ได้ประสบปัญหาสองด้าน กล่าวคือ การเรียกร้องค่าเสียหายมีจำนวนเพิ่มขึ้น และการขาดรายได้ ปัญหาที่ผู้รับประกันภัยประสบ คือ ผลกระทบจากการที่เจ้าของเรือหลายรายได้ทดแทนเรือเก่าด้วยเรือใหม่ที่ทันสมัย ทำให้เบี้ยประกันภัยถูกลง ส่งผลให้บริษัทผู้รับประกันซึ่งเป็นสมาชิกของกลุ่ม P&I clubs ระหว่างประเทศ ได้ปรับเพิ่มเบี้ยประกันภัย กล่าวคือ เพิ่มเบี้ยประกันเป็นเปอร์เซ็นต์สำหรับกรรมธรรม์ที่เริ่มตั้งแต่วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2556 เป็นต้นไป ตามที่ได้เคยรายงานมาแล้ว การประกันภัยประเภทนี้มีรูปแบบที่พิเศษด้วยการให้ความคุ้มครองที่แทบจะไม่มีขีดจำกัด และให้บริการช่วยเหลือจัดการกับปัญหาฟ้องร้องทุกกรณีที่เกิดจากการเป็นเจ้าของหรือบริหารเรือ ดังนั้น การเพิ่มเบี้ยประกันภัยแม้ว่าจะเป็นภาระแก่ผู้เอาประกันแต่ก็จะเป็นเรื่องที่สมเหตุสมผล

ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินเรือต่อวันต่อลำสำหรับปี 2556 นั้นลดลงประมาณร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านี้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน แต่จากประสบการณ์ที่ผ่านมา บริษัทฯ คาดว่าบริษัทฯ ได้จัดการค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ

**อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)** นั้น ได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น เมื่อไม่นานมานี้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมทางทะเลของ IMO ได้อนุมัติการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก 6 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเล (MARPOL) เพื่อที่จะลดมลภาวะทางอากาศที่เกิดจากการปล่อยควันเสียจากเรือ มีการเพิ่มพื้นที่ทางทะเลให้เป็นเขตพิเศษในการควบคุมมลพิษจากการปล่อยของเสียต่างๆจากเรือ ข้อบังคับสากลในการขนส่งและบรรจุสินค้าแห่งทะเลของบางชนิดได้มีความเข้มงวดมากขึ้นกว่าเดิม ข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าแห่งทะเลของ (Bulk Cargo Code “BC Code”) ได้ถูกเปลี่ยนไปเป็นข้อบังคับใหม่ว่าด้วยการขนส่งสินค้าแห่งทะเลของทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Solid Bulk Cargo code “IMSBC Code”) ประเทศต่างๆ ได้มีการเพิ่มมาตรการเข้มงวดในการควบคุมมลภาวะที่เกิดจากน้ำที่ใช้ในการถ่วงเรือ นอกจากนี้ จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่างๆบนเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดย ILOได้ออกอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention “MLC 2006”) เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Maritime Labour Certificate “MLC”) และใบประกาศการปฏิบัติตามด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance “DMLC”) โดยรัฐเจ้าของธงหรือโดยสถาบันตรวจเรือที่รัฐนั้นรับรอง อนุสัญญา MLC 2006 ฉบับนี้ ได้รับการให้สัตยาบันจากรัฐสมาชิกตามข้อตกลงเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 อันมีผลให้เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ และจะต้องได้รับใบรับรองดังกล่าวก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556 เนื่องจากยังคงอีกหลายประเทศ

รวมถึงประเทศไทย ที่ยังไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของ MLC อย่างครบถ้วน ILO จึงได้เสนอระยะเวลาผ่อนผันหนึ่งปีสำหรับการปฏิบัติตามข้อกำหนดนี้ โดยจะสิ้นสุดในวันที่ 19 สิงหาคม 2557 บริษัทฯ ได้กำลังเตรียมความพร้อมทั้งทางทะเลและสถาบันตรวจเรือที่ได้รับการรับรอง เพื่อให้เรือทุกลำของเราได้รับใบรับรองนี้ก่อนวันที่กำหนด คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่า “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่างๆ ทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ต่างๆ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ ที่ยังไม่ได้ใช้บังคับแต่ด้วยความสมัครใจเพื่อลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯ โดยได้อธิบายไว้แล้วใน **รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน** ในรายงานประจำปีฉบับนี้ นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาโลน และก๊าซ คลอโรฟลูโอคาร์บอน จากเรือต่างๆ ที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆ เหล่านี้จะมีผลบังคับใช้มากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ รัฐบาลรัฐในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามาขังเมืองท่าของตนต้องให้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของทางเมืองท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้ “BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาและอาจสร้างปัญหาในการเดินเรือตามรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นให้กับเจ้าของเรือ/ผู้บริหารเรือ เพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯ ให้เป็นแบบแผน ทางบริษัทฯ ได้ให้มีการตรวจสอบและได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2004 จากองค์กรตรวจชั้นเรือ (CLASS NK) ของประเทศญี่ปุ่น มาตรฐาน ISO 14001:2004 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้กับการวางแผน การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม เรือของบริษัทฯ ได้เริ่มใช้ “แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ” (Ship Energy Efficiency Management Plan “SEEMP”) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL เรือเหล่านี้ยังได้มีการเตรียมความพร้อมในการกำจัดสิ่งปฏิกูลที่เข้มข้นมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 5 ของอนุสัญญา MARPOL

**ศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือ (Maritime Training Center)** ตามที่เคยได้รายงานไปแล้ว บริษัทฯ ได้ก่อตั้งศูนย์ฝึกอบรมคนประจำเรือเต็มรูปแบบขึ้นภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่กรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนมีนาคม 2551 โดยภายในศูนย์ฝึกอบรมนี้ ได้มีการติดตั้งห้องฝึกจำลองการเดินเรือที่ทันสมัยที่สุด (Bridge Navigation Simulator) เพื่อใช้สำหรับฝึกคนประจำเรือโดยเฉพาะ โดยมีเครื่องฝึกจำลองการเดินเรือเสมือนจริงและมีการจำลองสะพานเดินเรือจริง และสามารถฝึกการเดินเรือเข้าเมืองท่าสำคัญได้อย่างเสมือนจริงซึ่งจะทำให้คนประจำเรือได้มีโอกาสลงมือฝึกปฏิบัติการเดินเรือจริงๆ ในรูปแบบและสถานการณ์ต่างๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการทำงานเป็นทีมของกัปตันเรือและนักเดินเรือ ทักษะในการเดินเรือและบังคับเรือ สิ่งนี้ถือว่าเป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ในการที่จะฝึกฝนและเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรประจำเรือให้สามารถปฏิบัติงานดูแลเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของคนประจำเรือ สินค้า และตัวเรือ จากอุบัติเหตุทางทะเลและเป็นการปกป้องสิ่งแวดล้อมอีกด้วย ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ทั่วโลกมีการขาดแคลนคนประจำเรือที่มีทักษะความสามารถ และส่งผลให้การได้เลื่อนตำแหน่งบนเรือเกิดขึ้นเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทจึงมีวิธีการที่จะช่วยฝึกทักษะความสามารถให้กับคนเรือเพื่อทดแทนกับการฝึกปฏิบัติบนเรือที่ลดน้อยลงดังกล่าว

**หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคคลากรทางทะเล (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 ยังมีห้องฝึกอบรมต่างๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่างๆ เช่น โปรแกรมการฝึกโดยใช้คอมพิวเตอร์

(Computer based training “CBT”) และวีดิทัศน์ (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 หลักสูตรต่างๆ เหล่านี้ได้มีการพัฒนาปรับปรุงตลอดเวลา และถือว่าเป็นการวางรากฐานที่สำคัญต่อคุณภาพของคนประจำเรือและการเรียนรู้เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานเรือ

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทมีการทำงานร่วมกันกับแผนกบริหารงานเรือของบริษัทฯ เพื่อให้ทราบถึงสิ่งที่จำเป็นต้องมีการฝึกให้กับคนเรือและการออกแบบหลักสูตรให้เหมาะสม ด้วยแนวทางนี้จึงได้มีการพัฒนาหลักสูตรขึ้นใหม่สำหรับฝึคนายช่างกลเรือในทุกระดับไม่ว่าจะเป็นหลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง และหลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ และในอนาคตได้มีแผนการที่จะเพิ่มเติมหลักสูตรอีก เช่น หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซีลเพลลาใบจักร” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบ ไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือสำหรับลูกเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมได้จัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรพื้นฐานสำคัญ เช่น เครื่องยนต์เทอร์โบชาร์เจอร์ และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้ในการฝึกปฏิบัติจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎี สิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยเสริมร่วมกับห้องฝึกจำลองการเดินเรือ เพื่อให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถทำการฝึกในสิ่งที่จำเป็นได้ทั้งนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ รวมถึงลูกเรือ เรือที่บริษัทฯ ได้สั่งต่อใหม่ไปนั้น มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้า และผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ชัดเจนในการเดินเรือและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติงานเรือ

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

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

บริษัทฯ มั่นใจว่านักเดินเรือของเราสามารถใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดีก่อนจะประจำการบนเรือ โดยนักเดินเรือได้รับการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS จากสถาบันที่ได้รับการรับรอง นอกจากนั้น นักเดินเรือดังกล่าวยังได้รับการฝึกอบรมจากบริษัทผลิตอุปกรณ์ ECDIS อีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าการได้รับใบรับรองอย่างเดียวอาจจะไม่ทำให้นักเดินเรือคุ้นเคยและใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดี ดังนั้น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ จึงได้ติดตั้งอุปกรณ์และพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS โดยหลังจากที่ผ่านการอบรมหลักสูตร ECDIS นี้แล้ว นักเดินเรือจะต้องเข้าอบรมการใช้งาน ECDIS จริงอีกด้วย

**ภัยจากโจรสลัด** เดิมทีมีจุดเริ่มต้นจากประเทศโซมาเลีย แต่ปัจจุบันได้มีโจรสลัดแพร่ขยายไปทั่วทั้งทะเลอาหรับและมหาสมุทรอินเดีย ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจอย่างมาก แม้ว่าในปี 2556 ไม่มีข่าวเรื่องโจรสลัดในบริเวณดังกล่าว โดยทางผู้รับประกันภัยทางทะเล London war risks ได้ประกาศให้อาณาเขตทางทะเลของมหาสมุทรอินเดียทั้งหมด ตั้งแต่ประเทศอินเดียไปยังชายฝั่งทวีปแอฟริกา และตั้งแต่อ่าวโอมานไปยังเกาะมาดากัสการ์เป็นเขตการเดินเรือที่สัญญาประกันภัยจะไม่คุ้มครอง



โดยส่วนใหญ่แล้ว บริษัทต่างๆสามารถผลักราคาใช้จ่ายเพิ่มเติมต่างๆไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมในการปกป้องเรือจากโจรสลัด รวมถึงค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมนี้ไปยังผู้เช่าเรือได้ แต่ผลกระทบจากโจรสลัดที่มีต่อสภาพขวัญกำลังใจของลูกเรือได้ทำให้จำนวนคนประจำเรือ และความสนใจในอาชีพนี้ได้ลดลง

แม้ว่าอุตสาหกรรมเดินเรือทะเลจะต้องเผชิญกับภัยโจรสลัดมาเป็นศตวรรษแล้วก็ตาม แต่สถานการณ์ปัจจุบันได้ถือว่าเป็นมิติใหม่ของโจรสลัดที่ไม่เคยเกิดมาก่อน โจรสลัดโซมาเลียได้ผันตัวเองไปเป็นองค์กรการค้าที่สร้างกำไรมหาศาล ภาพโจรสลัดมือถือดาบจับปล้นเรือในอดีตได้กลายเป็นสิ่งที่ไม่น่ากลัวอีกต่อไป เมื่อเทียบกับโจรสลัดผู้ก่อการร้ายในปัจจุบันที่ใช้อาวุธหนักครบมือออกไปไล่ล่าไปตามน่านน้ำตั้งแต่ประเทศโซมาเลียจนถึงประเทศอินเดีย เพื่อยึดบรรดาเรือสินค้าที่ขาดการป้องกันที่เพียงพอไปเรียกค่าไถ่ ดังนั้น จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องตระหนักว่าโจรสลัดนั้นเป็นความเสี่ยงร้ายแรงทางธุรกิจอย่างหนึ่ง โดยโจรสลัดเหล่านี้ไม่ได้ต้องการสินค้าที่อยู่บนเรือ แต่ต้องการเงินค่าไถ่จำนวนมหาศาลโดยใช้ชีวิตลูกเรือเป็นอำนาจต่อรอง และแน่นอน หากสินค้าที่ยึดได้มีมูลค่าสูงก็จะยิ่งเพิ่มอำนาจต่อรองในการเรียกเงินค่าไถ่ได้มากขึ้นอีก

ในปัจจุบัน โจรสลัดได้มีเรือประมงหลายลำไว้ในครอบครองโดยใช้เรือประมงลำใหญ่ให้เป็นเรือแม่ ซึ่งทำให้พวกเขาสามารถพรางตัวว่าเป็นเรือประมง แต่ที่สำคัญกว่านั้น คือ ช่วยเพิ่มระยะทางในการออกไล่ล่าเรือสินค้าได้ไกลจากฝั่งมากขึ้น เรือแม่เหล่านี้สามารถบรรทุกอาหาร น้ำมัน และน้ำจืดได้มากขึ้น

ในปี 2556 ไม่มีการรายงานการถูกโจรสลัดโจมตีในบริเวณอ่าวโซมาเลีย เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวน 35 ครั้งในปีก่อน ทั้งนี้ ยังไม่มีรายงานอื่นอันถึงชาวเหตุการณ์ต้องสงสัยในบริเวณ Horn of Africa ซึ่งเป็นบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง การลดลงของตัวเลขความสำเร็จในการยึดเรือของโจรสลัดนั้นยังคงไม่น่าไว้วางใจ บริษัทเดินเรือต่างๆยังคงกังวลว่าโจรสลัดจะเปลี่ยนรูปแบบเพื่อรองรับมาตรการป้องกันต่างๆที่เรือส่วนใหญ่ใช้อยู่ในระหว่างเดินเรือผ่านเขตเสี่ยงภัย

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียแล้ว บริเวณทะเลอาราเบียน มหาสมุทรอินเดีย ประเทศไนจีเรีย และบริเวณนอกชายฝั่งในอ่าวกินี ยังคงเป็นอีกพื้นที่เสี่ยงต่อการถูกโจรสลัดโจมตี ในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมา มีการเตือนภัยโจรสลัดมากขึ้นในบริเวณนี้ อย่างไรก็ตาม พื้นที่ทั้งสองแห่งมีความแตกต่างกันตรงที่ประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยจำกัดภัยโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

## โครงการร่วมทุน

สถานะของการลงทุนในบริษัทร่วมทุนของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- **Southern LPG Pvt Ltd (SLPG)** ขั้นตอนการปิดกิจการของบริษัทร่วมทุนนี้ใกล้จะเสร็จสมบูรณ์แล้ว บริษัทฯ ได้ขายทรัพย์สินหลักๆ ของบริษัทนี้ และได้รับเงินครบถ้วนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในขณะนี้ กำลังดำเนินการปิดบริษัทนี้ตามขั้นตอนต่อไป
- **International Seaports (Haldia) Pvt Ltd** บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 2.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 106 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - 2546 ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่าเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าและหวังว่า บริษัทฯ จะสามารถเพิ่มสัดส่วนการลงทุนในบริษัทร่วมทุนนี้ในโอกาสที่เหมาะสมต่อไป



## อุปสรรค

**อุปสงค์** - บรรยากาศทางธุรกิจในปี 2557 จะดีขึ้นมากกว่าที่บริษัทฯ เคยประสบมาในปี 2554 – 2556 แต่ยังคงมีความผันผวนอย่างมากเช่นกัน โดยเศรษฐกิจของสหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และจีน ได้ฟื้นตัวอย่างมากเห็นได้จากตัวเลขทางเศรษฐกิจที่เติบโตขึ้น อย่างไรก็ตาม คาดว่าราคาสินค้าโภคภัณฑ์จะยังอยู่ในระดับต่ำเนื่องจากการขยายตัวของเหมืองแร่ในช่วงสิ้นปี 2556 และคาดว่าจะขยายตัวต่อไปในปี 2557 ดังนั้น เมื่อเปรียบเทียบราคานำเข้าและราคาที่ผลิตได้ในประเทศจะทำให้จีนเพิ่มปริมาณการนำเข้าแร่เหล็กและถ่านหินมากยิ่งขึ้นเป็นประวัติการณ์ตามที่กล่าวข้างต้นในรายงานนี้ โรงไฟฟ้าพลังถ่านหินตามเมืองท่าต่างๆ ที่เริ่มเปิดตัวขึ้น เป็นตัวบ่งชี้ชัดเจนว่าในไม่ช้าประเทศอินเดียจะกลายเป็นผู้นำเข้าถ่านหินมากที่สุดในโลกแทนที่ประเทศจีนด้วยปริมาณ 300 - 350 ล้านตันต่อปี ภายในปี 2559 ทั้งนี้ รายงานล่าสุดจาก DNB Markets ได้ระบุว่า การขยายตัวโดยวัดจากตัวเลขปริมาณการขนส่งเป็นตัน-ไมล์ในช่วงปี 2557 ถึงปี 2559 จะเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 10 - 11 ต่อปี

**อุปทาน** - เนื่องด้วยตลาดค่าระวางเรือในอดีต (ปี 2547 ถึงปี 2551) อยู่ในระดับสูงมากทำให้เจ้าของเรือส่วนใหญ่ยังคงใช้งานเรือที่มีอายุมากของตนต่อไปจนเกินอายุใช้งานตามปกติ หากเป็นช่วงที่สภาพตลาดค่าระวางเรืออยู่ในระดับปกติแล้วจะมีเรือซึ่งอายุเกิน 20 ปีในอีกสามปีข้างหน้า ประมาณร้อยละ 16.63 ของกองเรือทั้งโลก (ขนาดระวางรวม 122.28 ล้านเดทเวทตัน) ถูกปลดระวาง โดยมีข้อจำกัดในแง่จำนวนตู้ที่ให้บริการปลดระวางเรือที่มีอยู่อาจมีไม่เพียงพอ

จากการที่เรือต่อใหม่ขนาดระวางบรรทุกประมาณร้อยละ 20 (ขนาดระวางรวม 146.89 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือโลกมีกำหนดการส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2560 แต่การขาดแหล่งเงินทุนประกอบกับการที่เรือส่งมอบเรือล่าช้า อาจจะทำให้ตัวเลขอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือใหม่ดังกล่าวอยู่ที่ประมาณร้อยละ 35 ดังจะเห็นได้จากตัวเลขอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือในปี 2556 นั้นเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 38

อุปทานกับอุปสงค์น่าจะเข้าสู่ภาวะสมดุลได้ในปี 2557 ดังนั้น บริษัทฯ คิดว่าปี 2556 จึงอาจถูกจารึกไว้ให้เป็นปีสุดท้ายแห่งความท้าทายที่ยากลำบากสำหรับธุรกิจเดินเรือเทกอง

**ด้านการเงิน** - การระดมทุนยังคงเป็นหนึ่งในความท้าทายที่สุดที่เจ้าของเรือจะต้องเผชิญต่อไปในปี 2557 ดังจะเห็นได้จากการที่ธนาคารที่เคยปล่อยเงินกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือได้ลดพอร์ตเงินกู้ของตนสำหรับธุรกิจนี้ลงบางส่วนหรือทั้งหมด และธนาคารบางรายเลิกปล่อยกู้ให้แก่ธุรกิจนี้อย่างถาวร อย่างไรก็ตาม อาจมีธนาคารรายใหม่ๆ เข้ามาปล่อยกู้ให้แก่เจ้าของเรือแทน โดยธนาคารรายใหม่ๆ ที่เคยปล่อยกู้ให้แก่องค์กรขนาดใหญ่จะเริ่มปล่อยกู้ให้แก่องค์กรเดินเรือใหญ่ แต่ต้นทุนเงินกู้จากธนาคารรายใหม่เหล่านี้จะสูงกว่าเนื่องจากธนาคารรายใหม่ดังกล่าวยังไม่มีความรู้และความเข้าใจในธุรกิจนี้แม้จะมีเงินทุนสำหรับลูกค้าในประเทศก็ตาม

ดังนั้น จึงมีการระดมทุนต่างๆ ในตลาดทุนจากบริษัทเดินเรือที่ยังมีเรือเพียงไม่กี่ลำ สภาพตลาดเช่นนี้ยังคงสร้างความประหลาดใจอย่างต่อเนื่อง! ปัญหาเกี่ยวกับแหล่งเงินทุน คือ การมีต้นทุนที่สูงกว่าเงินกู้จากธนาคารรายเก่า รวมไปถึงข้อกำหนดต่างๆ ที่เพิ่มขึ้นซึ่งเจ้าของเรือต้องปฏิบัติตาม ซึ่งบริษัทรายย่อยเหล่านี้สามารถเปิดหรือปิดตัวลงได้อย่างรวดเร็วขึ้นอยู่กับประสบการณ์ในแง่ของหนี้สินต่อทุนของตน หลังจากการล้มละลายของบริษัท STX Pan Ocean และการยกเลิกพันธบัตรมูลค่า 1 พันล้านเหรียญสหรัฐ รวมถึงการลดทุน ผู้ลงทุนต่างๆ โดยเฉพาะในประเทศเกาหลีใต้จะไม่เร่งรีบลงทุนในธุรกิจเดินเรือในอนาคตอันใกล้อีกอย่างแน่นอน

การแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ในกระแสดังกล่าวจะเป็นอีกหนึ่งช่องทางในการระดมทุน อย่างไรก็ตาม ขึ้นอยู่กับปัจจัยในแง่ของคุณภาพและความคุ้มค่าของการปล่อยกู้ตามสัญญาเช่าล่วงหน้าของ Charterers ส่วนใหญ่แล้ว การล้มละลายอย่างรวดเร็วของบริษัทเดินเรือได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมในช่วงห้าปีที่ผ่านมาโดยมีการเจรจกันใหม่ และ/หรือ มีการผิดนัด ซึ่งจะส่งผลให้การขาดแคลนแหล่งเงินทุน หรือมีต้นทุนที่สูงขึ้นในการหาแหล่งเงินทุน ดังนั้น ปัญหาเงินทุนนี้จึงยังคงเป็นปัญหาที่สำคัญ

ท้ายที่สุดแล้ว อุตสาหกรรมของเราที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง มีความผันผวนมาก และมีลักษณะเป็นวัฏจักรขึ้นลง และจากการที่ธนาคารที่เคยปล่อยเงินกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือได้หยุดให้เงินกู้แก่ธุรกิจนี้ ทำให้เจ้าของเรือที่มีความแข็งแกร่ง จดทะเบียน

ในตลาดหลักทรัพย์ มีกระแสเงินสดมาก และไม่ได้ทำธุรกิจแบบเก็งกำไรเท่านั้นที่จะหาเงินทุนได้ ส่วนเจ้าของเรือรายย่อยและไม่ได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์จะขาดแคลนแหล่งเงินทุนทำให้ต้องใช้เงินของตนเองในการทำธุรกิจ

## บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้เตรียมความพร้อมในทุกๆ ด้านที่จะไขว่คว้าโอกาสดีๆ ที่จะเข้ามาในตลาดธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเพื่อนำพาบริษัทฯ ไปสู่ความสำเร็จ โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่นาคนี้ แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเทและเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพอของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของบริษัทฯ ทุกคน

### ในนามคณะกรรมการ

บริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายคาลิด มอยนุดดิน อาซิม  
กรรมการผู้จัดการ



นายภูธร คาลี วาเดีย  
กรรมการบริหาร

7 กุมภาพันธ์ 2557

# รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการของบริษัท พีรียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่านได้แก่ นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ นายกำธร สีลาอ่อน และ รองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ นายกำธร สีลาอ่อน และ รองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ ซึ่งหมดวาระในวันที่ 14 มีนาคม 2556 ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกระยะหนึ่ง ตามมติของที่ประชุมคณะบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2556

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

ในปี 2556 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบงบการเงิน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอ และเป็นที่เชื่อถือได้

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของฝ่ายตรวจสอบภายในเพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบตรวจสอบภายในเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายใน และได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบของฝ่ายตรวจสอบภายใน ในปี 2556 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการประเมินความเสี่ยงและกลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของบริษัทฯ สอบทานด้านการปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก สอบทานรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกจากนี้ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบและนำผลการตรวจสอบ รวมทั้งคำแนะนำต่างๆ ไปปรึกษากับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้บริหาร และได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอ และไม่มีจุดบกพร่องที่มีสาระสำคัญ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีความเห็นว่า บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการดำเนินการ ซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ก็คือ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูล และการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทอ. 21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ผลการสอบทานพบว่าบริษัทฯ มีรายการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 6 รายการ โดยเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน

ประเภทที่ 2 จำนวน 5 รายการ และเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ประเภทที่ 3 จำนวน 1 รายการตามความหมายของประกาศฉบับดังกล่าว กล่าวคือค่าตัวเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรม ค่าใช้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการซื้อคอมพิวเตอร์ และ ค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้ง รวมถึง ค่าซ่อมบำรุงรักษา เครื่องปรับอากาศที่สำนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อยจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติของบริษัทฯ ในขณะที่ค่าเช่าสำนักงาน จัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทที่ 3 คือรายการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ระยะสั้น ซึ่งรายละเอียดของรายการดังกล่าว ได้อธิบายไว้แล้ว ภายใต้หัวข้อเรื่อง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ผลการสอบทานดังกล่าวได้ถูกนำเสนอ เพื่อทราบในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2557 เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2557 ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่ารายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวมีความยุติธรรมและเพื่อผลประโยชน์ ทั้งหมดของบริษัทฯ

ในระหว่างปี 2556 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการสอบทานรายการเกี่ยวกับการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของ บริษัทย่อยของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูล และการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 20/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการ ได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เห็นว่าการได้มา และจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของ บริษัทฯ มีความสมเหตุสมผล และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดย เปรียบเทียบกับแนวทางปฏิบัติของสากล รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมทั้งสอบทานการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการ โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก

สำหรับปี 2556 บริษัทฯ ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดี จากคณะกรรมการบริษัท ภิบาลแห่งชาติ และจัดอยู่ในกลุ่ม Top Quartile ของบริษัทจดทะเบียนที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดสูงกว่า 10,000 ล้านบาท

ปกติ การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะมีขึ้นก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้ เพื่อให้รายงานการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบภายใน และ ผู้สอบบัญชีภายนอกโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม สามารถส่งให้คณะกรรมการบริษัทฯ ก่อนการประชุมคณะกรรมการ บริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบและปรึกษาหารือ รวมทั้งรับคำแนะนำต่างๆ จากคณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้มีการพูดคุยกับผู้ตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็น ทางการเกี่ยวกับประเด็นต่างๆ ที่ผู้ตรวจสอบภายในตรวจพบ สำหรับการประชุมอย่างเป็นทางการของคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการแต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง โดยในปี 2556 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2555: 4 ครั้ง) และมีการประชุมตามวาระพิเศษจำนวน 2 ครั้ง (ปี 2555: มีการประชุมตามวาระพิเศษ 1 ครั้ง) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละท่านสรุปได้ ดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ	การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)			
	ปี 2556		ปี 2555	
	การประชุม วาระปกติ	การประชุม วาระพิเศษ	การประชุม วาระปกติ	การประชุม วาระพิเศษ
1. นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	4/4	2/2	4/4	1/1
2. นายกำธร ศิลาอ่อน	4/4	2/2	4/4	1/1
3. รองศาสตราจารย์ดร.ภวิดา ปานะนนท์	4/4	2/2	4/4	1/1

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2557 เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2557 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเพื่อเสนอการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใดท่านหนึ่งจากบริษัท สำนักงาน เอินส์ แอนด์ ยัง จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2557 ดังต่อไปนี้

1. นางสาวสุมาลี รีวรابطิต (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3970) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ในระหว่างปี 2546 ถึง ปี 2550 และอีกครั้งสำหรับปี 2553 ถึง ปี 2556
2. นายชยพล ศุภเศรษฐนนท์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3972) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับปี 2551 และปี 2552
3. นางสาววิสสุตา จริธนากร (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3853)

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

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

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าตอบแทนการสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับ ปี 2557 จำนวนเงินไม่เกิน 1.90 ล้านบาท (ปี 2556: 1.90 ล้านบาท) แยกต่างหากจากค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดซึ่งจะได้เสนอให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ พิจารณานุมัติ

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการดังกล่าวข้างต้น ได้มีการพิจารณาถึงความเหมาะสมของนางสาวสุมาลี รีวรابطิต (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3970) จากบริษัท สำนักงาน เอินส์ แอนด์ ยัง จำกัด ที่ได้ทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทย่อยทุกบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทยและบริษัทย่อย 1 บริษัทที่จดทะเบียนในต่างประเทศสำหรับปี 2556 และคาดว่าจะทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีต่อไปอีกสำหรับปี 2557 ด้วยค่าตอบแทนการสอบบัญชีจำนวนเงิน 3.42 ล้านบาท(ปี 2556 จ่ายจริง: จำนวน 3.41 ล้านบาท) นอกจากนี้ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการยังได้พิจารณาค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชีได้แก่ ค่าบริการตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขบัตรส่งเสริมการลงทุนสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย ด้วยจำนวนเงินไม่เกิน 0.31 ล้านบาท (ปี 2556 จ่ายจริง : 0.35 ล้านบาท) และค่าบริการสอบทานข้อมูลทางการเงินของบริษัทย่อยในต่างประเทศสำหรับงบการเงินรวม ด้วยจำนวนเงินไม่เกิน 0.60 ล้านบาท (ปี 2556 จ่ายจริง : 0.40 ล้านบาท)

ในนามคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ของบริษัท ฟรีเซียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

7 กุมภาพันธ์ 2557



# รายงานการกำกับดูแลกิจการ

## คำจำกัดความ

การกำกับดูแลกิจการ หรือ Corporate Governance หมายถึง ระบบที่จัดให้มีโครงสร้างและกระบวนการของความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการ ฝ่ายจัดการ และผู้ถือหุ้น เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน นำไปสู่การเติบโตและเพิ่มคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียอื่นประกอบ คำจำกัดความดังกล่าวในข้างต้น เป็นไปตามข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ มีความพยายามอย่างยิ่งที่จะผลักดันให้การกำกับดูแลกิจการดังกล่าวเกิดขึ้นอย่างสมบูรณ์ภายในองค์กร

บริษัท พีรเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ตระหนักดีว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ จริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีโดยได้สื่อสารให้พนักงานทุกคนทราบผ่านช่องทางอีเมล และได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการ”

ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้รับรางวัลต่างๆ ซึ่งรวมถึงรางวัลในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังต่อไปนี้

- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 4 ปีติดต่อกัน ตั้งแต่ปี 2553 2554 2555 และ 2556 จากบริษัทภิบาลแห่งชาติ
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นสำหรับปี 2556 และ 2555 ตามลำดับจากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย
- ได้รับรางวัล “บริษัทจดทะเบียนด้านนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยม” จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในงาน SET Awards ประจำปี 2556
- ได้รับรางวัล “CSRI Recognition ประจำปี 2556” เพื่อประกาศเกียรติคุณแก่บริษัทจดทะเบียนที่มีพัฒนาการอย่างต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม และเป็นแบบอย่างที่ดีสำหรับการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน จัดขึ้นโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ได้รับรางวัลชนะเลิศในด้าน “ความปลอดภัยทางทะเล” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2556
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเปี่ยม/แห่งเทกองแห่งปี” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2556
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งเทกองแห่งปี” จากงาน International Bulk Journal (IBJ) Awards ประจำปี 2556
- นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับรางวัล “บุคคลผู้ประสบความสำเร็จในชีวิต” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2555
- ได้รับรางวัล “การบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุดประจำปี 2555” ในเอเชีย จากงาน Lloyd's List Asia Awards 2012
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งเทกองแห่งปี” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2555
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งเทกองแห่งปี” จากงาน International Bulk Journal (IBJ) Awards ประจำปี 2555

- ในปี 2553 บริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกให้นำเสนอผลงานข้อมูลความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ เพื่อประกอบการพิจารณารางวัล CSR Awards ประจำปี 2553 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการบริหารจัดการสำหรับกลุ่มบริษัทในทวีปเอเชีย โดย “FinanceAsia” ที่มีการเผยแพร่ผลการสำรวจในเดือนเมษายน 2553 ให้เป็น “บริษัทที่ดีที่สุดในการบริหารจัดการบริษัทสำหรับกลุ่มที่มีมูลค่าตลาดขนาดกลาง (Medium market cap sector)” และเป็นหนึ่งใน “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์”
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง” ในงานประกาศรางวัลสำหรับการค้าทางทะเลในทวีปเอเชีย ประจำปี 2553
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการประจำปี 2553 โดยนิตยสาร “ASIAMONEY” ให้เป็น “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” “บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส” “บริษัทดีเด่นในด้านสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน” “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์” และ “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” (นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ) ในประเทศไทย
- ในปี 2552 นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับคัดเลือกเป็น “ผู้บริหารบริษัทจดทะเบียนดีเด่น (Best CEO)” ในกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าตลาดขนาดเล็กและกลาง (Small & Medium Market Cap Sector) โดยสมาคมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ของไทย
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ โดยนิตยสาร “ASIAMONEY” ที่มีการเผยแพร่ผลการสำรวจในนิตยสาร Asia Money ฉบับประจำเดือนมกราคม 2553 ให้เป็น “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” “บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส” “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์” “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” (นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ) 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” จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในงาน “SET Awards 2006”



นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ  
ขึ้นรับรางวัลบริษัทจดทะเบียนด้านนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยม  
ในงาน SET Awards ประจำปี 2556



นายไพบูลย์ มั่นสุขานี กรรมการของบริษัทฯ  
ขึ้นรับรางวัลทางด้านการปลอดภัยทางทะเล  
ในงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2556

การดำเนินการด้านหลักการค้ากับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ สรุปได้เป็น 5 หมวด ภายใต้หัวข้อดังต่อไปนี้

## 1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงสิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น และรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีและผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น สิทธิพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ สิทธิในการซื้อขายหรือโอนหุ้น สิทธิในส่วนแบ่งกำไรของบริษัทฯ สิทธิในการได้รับเงินปันผล สิทธิในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิในการเสนอวาระสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิในการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีหรือกำหนดค่าสอบบัญชี และสิทธิในการมีส่วนร่วมตัดสินใจในเรื่องสำคัญที่มีผลกระทบต่อบริษัทฯ เช่น การอนุมัติรายการสำคัญที่มีผลต่อทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

นอกเหนือจากสิทธิพื้นฐานต่างๆ ข้างต้นแล้ว ผู้ถือหุ้นมีสิทธิได้รับข้อมูลผลการดำเนินงาน ข่าวสารจากผู้บริหาร และข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้ดำเนินการธุรกิจโดยการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นและการส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้ใช้สิทธิของตน ซึ่งนโยบายสำหรับการรักษาสิทธิของผู้ถือหุ้นอยู่ในส่วนของคู่มือนโยบายกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่องานผู้ถือหุ้นในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศ วิธีการปฏิบัติทางบัญชี การใช้สารสนเทศภายใน และในเรื่องที่เกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารจะต้องมีความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใดๆ ด้วยความสุจริตใจและเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อย และเพื่อผลประโยชน์โดยรวม ทั้งนี้ บางส่วนของนโยบายและกระบวนการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

### 1.1 พิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดทำเอกสารประกอบการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล รวมทั้งเพิ่มเติมข้อมูลอื่นๆ ของกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านในรายงานประจำปีและเสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี เพื่อให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ประวัติของกรรมการเบื้องต้น ได้แก่ ชื่อ ตำแหน่ง อายุ ประวัติการศึกษา การฝึกอบรม อาชีพ ประสบการณ์การทำงาน และข้อพิพาททางกฎหมาย (ถ้ามี)
- การดำรงตำแหน่งของกรรมการในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
- วิธีการสรรหา (กรณีพ้นจากตำแหน่งตามวาระการดำรงตำแหน่ง)
- ผลการปฏิบัติงานของกรรมการที่ผ่านมา ในแง่ของการเข้าร่วมประชุมของกรรมการ

### 1.2 พิจารณานโยบายและคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี โดยได้เปิดเผยแนวทาง/วิธีการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ในข้อ 5.6 ในรายงานนี้

### 1.3 พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ซึ่งพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี และได้ปรับปรุงข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอต่อการพิจารณาอนุมัติของผู้ถือหุ้น ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ชื่อสำนักงานสอบบัญชีภายนอก
- ชื่อผู้สอบบัญชี
- ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ขออนุมัติ โดยแยกต่างหากอย่างชัดเจนระหว่างค่าสอบบัญชีกับค่าบริการอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี
- ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ผ่านมา
- ความสัมพันธ์อื่นๆ กับบริษัทฯ เช่น การเป็นที่ปรึกษาให้กับบริษัทฯ
- จำนวนปีที่เป็นผู้สอบบัญชีภายนอก (ในกรณีที่แต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกคนเดิม)
- การประเมินผลงานของผู้สอบบัญชีภายนอกในปีที่ผ่านมา
- เหตุผลในการเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชีภายนอก (ในกรณีที่มีการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกคนใหม่)

## 1.4 พิจารณานโยบายจ่ายเงินปันผล

ปัจจุบันนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ ได้อนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เมื่อครั้งการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2547 และถ้ามีการเปลี่ยนแปลงในอนาคต บริษัทฯ จะนำเสนอให้มีการพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้น

## 1.5 พิจารณาแผนการซื้อหุ้นคืน

ในปี 2546 บริษัทฯ ได้ขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นสำหรับแผนการดำเนินการเรื่องการซื้อหุ้นคืน โดยผู้ถือหุ้นอนุมัติให้คณะกรรมการบริษัทฯ สามารถทำการซื้อหุ้นของบริษัทฯ คืนได้ โดยให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และจัดให้มีข้อมูลที่ถูกต้องและครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจ

## 1.6 การประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สำหรับการจัดประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมีการปฏิบัติตามต่อไปนี้

- สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2556 บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระสำหรับการประชุมและได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ ซึ่งจะได้ปฏิบัติต่อเนื่องสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี 2557 โดยให้สิทธิผู้ถือหุ้นท่านเดียวหรือหลายท่านที่มีหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า 2,000,000 หุ้น สามารถเสนอวาระการประชุมหรือเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2556 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ซึ่งเป็นการให้สิทธิที่มากกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ กำหนดนโยบาย และช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และประกาศผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยผู้ถือหุ้นหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นสามารถนำเสนอวาระการประชุมล่วงหน้าและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาบรรจุในวาระการประชุมผู้ถือหุ้น
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามล่วงหน้าสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2556 ก่อนวันประชุม
- บริษัทฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่มีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาของผู้ถือหุ้นซึ่งถือเป็นนโยบายปกติของบริษัทฯ โดยหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่จะส่งถึงผู้ถือหุ้นสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีได้ระบุถึงจุดประสงค์ เหตุผล และความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ประกอบในแต่ละวาระการประชุม โดยบริษัทฯ จะไม่แก้ไขวาระการประชุมถ้าไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2556 บริษัทฯ ได้เผยแพร่กำหนดการประชุมและระเบียบวาระการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าผ่านเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ และเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2556 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 55 วัน) เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้จัดสรรเวลาเพื่อมาเข้าร่วมประชุมได้

- บริษัทฯ เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2556 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 38 วัน) และบริษัทฯ ได้มอบหมายให้ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทฯ ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2556 (จัดส่งล่วงหน้า 30 วันก่อนวันประชุม)
- บริษัทฯ ได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ผ่านทางสื่อหนังสือพิมพ์รายวันทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เป็นเวลา 3 วันติดต่อกันและประมาณ 14 วันล่วงหน้า ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี
- บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นอย่างเต็มที่ในการมีส่วนร่วมในการประชุมผู้ถือหุ้นและสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถามในประเด็นสงสัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยผู้บริหารและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับประเด็นนั้นๆ จะเป็นผู้ตอบคำถาม
- บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้องครบถ้วนและชัดเจน รวมถึงระบุรายชื่อของกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ในรายงานการประชุมยังได้บันทึกคำถามและคำตอบอย่างถูกต้องครบถ้วนและชัดเจน วิธีการลงคะแนนเสียง วิธีนับคะแนนเสียงและผลการลงคะแนนเสียง
- บริษัทฯ มีนโยบายจัดประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติกรณีที่มีเหตุการณ์สำคัญๆ ที่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยจัดเอกสารประกอบการพิจารณาที่ถูกต้องครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้ถือหุ้น เช่น ในปี 2547 กรณีซื้อเรือเดินทะเลจำนวน 15 ลำ การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำ ในปี 2550 และจำนวน 3 ลำในปี 2551 เป็นต้น ซึ่งบริษัทฯ ได้แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาให้แก่ผู้ถือหุ้นทั้งสามกรณี
- บริษัทฯ มีการติดตามและสอบถามเงินปันผลที่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังไม่ได้รับและพยายามติดต่อกับผู้ถือหุ้นเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนได้รับเงินปันผลจากบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังได้แจ้งข้อมูลและให้คำแนะนำแก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ถึงวิธีการรับเงินปันผล

ในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ มีการประชุมผู้ถือหุ้นทั้งหมด 1 ครั้ง เป็นการประชุมสามัญประจำปี เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2556 ที่โรงแรมเอเทรียม กรุงเทพฯ เดิมชื่อโรงแรม อมารี เอเทรียม โดยกรรมการทุกท่าน เข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2556 ทั้งนี้รวมถึงประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการชุดย่อยทุกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการทุกท่าน กรรมการอิสระ และผู้สอบบัญชีภายนอกได้เข้าร่วมในการประชุมสามัญประจำปี เพื่อตอบคำถามจากผู้ถือหุ้นในประเด็นที่เกี่ยวกับข้อมูลทางบัญชีหรือการปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชี โดยประธานในที่ประชุมได้อธิบายเกี่ยวกับวิธีการลงคะแนนเสียง และวิธีนับคะแนนเสียงเมื่อการประชุมเริ่มขึ้น และเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ เปิดโอกาสให้ซักถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ในแต่ละวาระการประชุมรวมทั้งได้บันทึกมติที่ประชุมและประเด็นต่างๆ ไว้ในรายงานการประชุมอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้นำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเปิดเผยรายงานการประชุมพร้อมทั้งวิดีโอบันทึกการประชุม ดังกล่าวในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” ภายในระยะเวลา 14 วันหลังวันประชุม

## 2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ มั่นใจในการให้ความสำคัญถึงการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้ถือหุ้นรายย่อย ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นสถาบัน ทั้งในส่วนของ การเรียกประชุมผู้ถือหุ้น การจัดประชุมผู้ถือหุ้นและเพื่อเป็นการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นสำหรับเรื่องที่เป็นสาระสำคัญ โดยได้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- กำหนด วัน เวลา และสถานที่ในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน
- กำหนดให้หุ้น 1 หุ้น มีคะแนนเสียง 1 เสียง



- อำนาจความสะดวกสำหรับการลงคะแนนเสียงด้วยการจัดให้มีการมอบฉันทะ: พร้อมทั้งระบุเอกสารที่จำเป็นในการมอบฉันทะอย่างชัดเจนและได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) ส่งให้กับผู้ถือหุ้นภายในระยะเวลาที่มากพอ และเท่าที่บริษัทฯ สามารถกระทำได้ภายใต้ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 4 สัปดาห์ โดยผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีการประชุมกรรมการ และ/หรือ กรรมการอิสระรับมอบฉันทะเพื่อเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงแทนในการประชุมแต่ละครั้ง ซึ่งรายละเอียดต่างๆ ได้ระบุไว้ในหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้แสดงแบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) และหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นให้สามารถดาวน์โหลดได้
- กำหนดให้มีการลงทะเบียนผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ก่อนเริ่มประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้มีเวลาในการลงทะเบียนที่เพียงพอ
- ได้จัดเตรียมบัตรลงคะแนนสำหรับการประชุมแต่ละวาระ
- ได้ใช้ระบบ Barcode ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมและเพื่อความถูกต้องแม่นยำในการนับคะแนนเสียง
- เปิดโอกาสให้แก่ผู้ถือหุ้นในการเสนอวาระการประชุมเป็นการล่วงหน้า และเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการบริษัทฯ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นประจำปีในช่องทางสื่อสารต่างๆ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการเลือกตั้งกรรมการ โดยการลงคะแนนเสียงจะใช้บัตรลงคะแนนเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล
- ไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมใหม่ โดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง
- กรรมการได้รายงานการถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบเป็นประจำ
- กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลและรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนหรือของบุคคลใกล้ชิดที่มีความเกี่ยวข้อง (ถ้ามี) เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน รายงานการมีส่วนได้เสียดังกล่าวนี้ยังมีประโยชน์ในการติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตโดยมีวิธีการปฏิบัติดังนี้
  - กรรมการและผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ต้องส่งแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
  - เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” กรรมการและผู้บริหารต้องปรับปรุงข้อมูลในแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” โดยทันทีหรือภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงรายการ
  - เลขานุการบริษัทฯ ส่งสำเนาแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ให้กับประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานฉบับดังกล่าว
- คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางไม่ให้กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียเข้าร่วมในกระบวนการตัดสินใจ โดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้ง เมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
- รายละเอียดของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งระบุถึงชื่อผู้เกี่ยวข้อง ลักษณะของความเกี่ยวข้องกัน แนวโน้มการทำรายการในอนาคต และมูลค่าของรายการในแต่ละรายการ ได้ถูกเปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่เคยมีกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับรายการที่เกี่ยวข้องกัน

- ปฏิบัติตามนโยบายที่เหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการดูแลการใช้ข้อมูลภายในดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ “การดูแลเรื่องการใช้อข้อมูลภายใน” ในรายงานประจำปีและยังไม่มีกรณีการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการและ/หรือผู้บริหารบริษัทฯ

### 3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ ตระหนักและให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน เช่น ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้บริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก เช่น เจ้าหนี้การค้า คู่ค้า ลูกค้า ชุมชน/สังคม ภาครัฐ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักถึงการสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ในอันที่จะช่วยสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างกำไรให้กับบริษัทฯ และเป็นแรงสนับสนุนอย่างดียิ่งในการสร้างความสำเร็จและความมั่นคงในระยะยาวให้กับบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงแก้ไขเว็บไซต์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงหัวข้อ “กิจกรรมผู้มีส่วนได้เสีย” นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และรวมถึงการจัดให้มีช่องทางบนเว็บไซต์สำหรับผู้มีส่วนได้เสียสามารถใช้ติดต่อสื่อสารในการแสดงความคิดเห็นต่างๆ และสามารถติดต่อโดยตรงกับคณะกรรมการบริษัทฯ ตามความประสงค์ โดยไม่ต้องผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะเก็บข้อร้องเรียนดังกล่าวเป็นความลับ และหากข้อร้องเรียนมีมูลความจริง คณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการเพื่อแก้ไขตามความเหมาะสม

**ด้านผู้บริหาร :** บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของผู้บริหารซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยคำตอบแทนของผู้บริหารมีโครงสร้างที่เหมาะสมและสอดคล้องกับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม และค่าเฉลี่ยโดยทั่วไปของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ทำงานอย่างอิสระปราศจากการแทรกแซง ภายใต้อำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบที่มอบหมายโดยคณะกรรมการบริษัทฯ

**ด้านพนักงาน :** บริษัทฯ ตระหนักว่าพนักงานเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกันในโอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคง และความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน และการจ้างงาน บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานในธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต และได้อธิบายถึงการดูแลด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของพนักงานที่ปฏิบัติตามระเบียบของบริษัทฯ ภายใต้อำนาจ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปี

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

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงาน และลูกเรือบนเรือ โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังอนุญาตให้มีการลางานพิเศษ และกำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกัน และระหว่างพนักงานกับผู้บริหารบริษัทฯ

**ด้านนายหน้า :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดียิ่งว่านายหน้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในฐานะผู้สนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปฏิบัติกับนายหน้าด้วยความเป็นธรรม

ตามเงื่อนไขการค้าที่ตกลงร่วมกันและรักษามาตรฐานการค้าโดยทั่วไปไว้ เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันในระยะยาว

**ด้านเจ้าหนี้เงินกู้ยืม :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่าเจ้าหนี้เงินกู้ยืมเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญของบริษัทฯ ในฐานะผู้สนับสนุนด้านการเงินแก่บริษัทฯ ที่ต้องลงทุนในสินทรัพย์ด้วยเงินลงทุนที่สูง บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินต่างๆ รวมทั้งปฏิบัติตามวัตถุประสงค์การกู้เงิน การชำระคืนหลักทรัพย์ค้ำประกันและข้อตกลงอื่นๆ ที่ตกลงร่วมกันระหว่างสองฝ่าย

**ด้านลูกค้า :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งถึงความสำคัญของลูกค้าของบริษัทฯ และบริษัทฯ มั่นใจว่าเงื่อนไขทางการค้าต่างๆ เป็นไปด้วยความเป็นธรรมตามมาตรฐานการค้าโดยทั่วไป รวมทั้งการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการค้าอย่างเคร่งครัด

**ด้านลูกค้า :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่าลูกค้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปกป้องผลประโยชน์ของลูกค้า ตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างดีที่สุด รวมทั้งการให้บริการที่ได้มาตรฐาน และการรักษาสารสนเทศที่เป็นความลับของลูกค้าโดยจะไม่เปิดเผยสารสนเทศดังกล่าว เว้นแต่มีข้อกฎหมายหรือกฎเกณฑ์กำหนด หรือได้รับการยินยอมจากผู้เป็นเจ้าของสารสนเทศ รวมถึงประเด็นทางด้านการตลาด การกำหนดราคา รายละเอียดของการให้บริการ คุณภาพ และความปลอดภัย

**ด้านคู่แข่ง :** บริษัทฯ ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่ดี ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการกล่าวหาบริษัทที่เป็นคู่แข่งทางการค้าด้วยความไม่สุจริต และปราศจากข้อมูลความจริง รวมทั้งไม่เข้าถึงสารสนเทศที่เป็นความลับของคู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม

**ด้านชุมชนและสังคม :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งถึงความรับผิดชอบต่อชุมชน โดยสนับสนุนกิจกรรมของชุมชนอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างมากกว่าที่มีกำหนดไว้ในกฎหมายและพยายามเข้าไปมีส่วนร่วมทางสังคม โดยบริษัทฯ ได้รายงานส่วนนี้แยกไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้

**ด้านผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ :** นอกเหนือจากที่ได้กล่าวไว้แล้วในส่วนของกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือซึ่งบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามและได้อธิบายไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่าภาครัฐบาลคือ ผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ ทำหน้าที่ควบคุมเพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปด้วยความยุติธรรม และมีความโปร่งใส บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้รวมการสอบทานการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่างๆ ให้เป็นหนึ่งในหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีผู้ตรวจสอบภายในที่มีคุณสมบัติเป็นหัวหน้าฝ่าย โดยผู้ตรวจสอบภายในได้จัดทำรายงานสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ประจำปี และรายงานผลโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ตามรายละเอียดที่กล่าวในหัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้

**ด้านสิ่งแวดล้อม :** บริษัทฯ ตระหนักว่าการจัดการด้านการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบนั้น จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำ และ/หรือ มลพิษทางอากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้าและการดำเนินธุรกิจบริษัทฯ และส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายนี้ ซึ่งได้รายงานส่วนนี้ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้

**การเคารพหลักสิทธิมนุษยชนสากล :** บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนอย่างเคร่งครัด ให้ความรู้ความเข้าใจในหลักสิทธิมนุษยชนสากลแก่พนักงานเพื่อนำไปปฏิบัติเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินงานและไม่สนับสนุนกิจกรรมใดๆ ที่ละเมิดหลักสิทธิมนุษยชน รวมถึงการบังคับใช้แรงงานหรือการใช้แรงงานเด็ก ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับการปฏิบัติด้วยความเสมอภาค โดยเคารพศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ ไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ ถิ่นกำเนิด เพศ ศาสนา สีผิว สภาพร่างกาย ฐานะ หรือชาติตระกูล นอกจากนี้บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้มีการตรวจสอบดูแลการปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชน และสนับสนุนให้บริษัทย่อย นักลงทุน คู่ค้า และผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล

**จรรยาบรรณว่าด้วยทรัพย์สินทางปัญญา :** บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องมีความรอบคอบ และความระมัดระวังในการใช้งานทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ข้อมูลความลับทางการค้า และทรัพย์สินทางปัญญาประเภทอื่นๆ ตัวอย่างเช่น การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้อง โดยโปรแกรมที่ใช้นั้นต้องผ่านการตรวจสอบและติดตั้งโดยฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้พนักงานตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าโปรแกรมหรือข้อมูลที่นำมาใช้ในการทำงาน ไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น เป็นต้น

**นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน :** บริษัทฯ มีนโยบายห้ามการติดสินบนและการคอร์รัปชันทุกรูปแบบ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมต่อผลประโยชน์ทางธุรกิจของบริษัทฯ หรือบริษัทในเครือ บริษัทฯ ไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชัน โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างจริงจังกับการติดสินบนและการคอร์รัปชันต่างๆ (หากมี) การละเมิดนโยบายนี้ บริษัทฯ ถือเป็นการกระทำผิดร้ายแรง โดยจะมีการดำเนินการทางวินัยรวมไปถึงการเลิกจ้างตามที่กฎหมายกำหนด

ในปี 2556 เพื่อเป็นการต่อต้านการคอร์รัปชัน บริษัทฯ ได้ร่วมลงนามแสดงเจตนารมณ์แนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตโดยบริษัทฯ ได้ร่วมให้สัตยาบันเพื่อรับทราบข้อตกลงในคำประกาศเจตนารมณ์แนวร่วมปฏิบัติ (Collective Action Coalition) ของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตทุกรูปแบบ ทั้งนี้ บริษัทฯ จะประเมินความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน และจะเตรียมพร้อมสำหรับการประเมินตนเองที่เกี่ยวกับมาตรการต่อต้านการคอร์รัปชัน

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางสำหรับรายงานการกระทำที่ไม่เหมาะสม การทุจริต หรือการคอร์รัปชันใดๆ อีกทั้งได้จัดให้มีมาตรการคุ้มครองและบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ร้องเรียน หรือผู้ให้ความร่วมมือในเรื่องดังกล่าว

บริษัทฯ ยังได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการคอร์รัปชัน และการติดสินบน เช่น แนวทางปฏิบัติในการให้และการรับของขวัญและสิ่งตอบแทน หรือการช่วยเหลือทางการเงิน เป็นต้น รายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายและแนวทางปฏิบัตินี้ได้เปิดเผยใน “คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ” ซึ่งผู้บริหารและพนักงานทุกคนรับทราบร่วมกัน พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

**นโยบายการแจ้งเบาะแส (Whistleblowing Policy):** เพื่อมั่นใจว่ามีการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรมตามหลักจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ บริษัทฯ จึงกำหนดให้มีช่องทางการติดต่อกับคณะกรรมการบริษัทฯ โดยตรง (ไม่ผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ) เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ขอร้องเรียน หรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือแจ้งขอร้องเรียนกรณีพิเศษ เช่น กรณีที่ผู้บริหารกระทำผิดศีลธรรม/ไม่ซื่อสัตย์, การกระทำผิดจรรยาบรรณ หรือผิดกฎหมาย เป็นต้น ทั้งนี้ พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ สามารถส่งข้อความดังกล่าวทางไปรษณีย์หรืออีเมลให้กับ คุณธีระ วัชรนิกร กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ตามที่อยู่ด้านล่างนี้

ทางไปรษณีย์

คุณธีระ วัชรนิกร

256 ถนนลาดพร้าว ซอยต้นนิบาตเทศบาล

แขวงจันทระเกษม เขตจตุจักร

กรุงเทพฯ 10900 ประเทศไทย

ทางอีเมล

acthira@hotmail.co.th

สำหรับขั้นตอนการปฏิบัติ และมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนได้เปิดเผยไว้ใน “คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ” ของบริษัทฯ ซึ่งได้แจ้งให้พนักงานทุกคนรับทราบ พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ทั้งนี้ ในปี 2556 บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาทใดๆ ที่มีนัยสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

## 4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ มีการดูแลกระบวนการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ อย่างเข้มงวด ทั้งข้อมูลทางการเงิน และข้อมูลที่มีใช้ข้อมูลทางการเงิน และรายงานอื่นๆ โดยข้อมูลจะต้องเปิดเผยอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส โดยผ่านช่องทางที่ถูกต้องและผู้ใช้ข้อมูลสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างเท่าเทียมกันและมีความน่าเชื่อถือ

### 4.1 รายงานของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และสารสนเทศทางการเงิน ที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยมีการนำเสนอรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน ควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และงบการเงินที่ตรวจสอบแล้วในรายงานประจำปีนี้

### 4.2 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 เพื่อทำหน้าที่ดูแลเรื่องการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการ และผู้บริหารระดับสูง โดยการนำเสนอค่าตอบแทนของกรรมการ ข้อเสนอแนะ และความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับค่าตอบแทนกรรมการ จะนำเสนอเพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ รายละเอียดเกี่ยวกับคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน เช่น รายชื่อสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบ และหลักเกณฑ์การกำหนดค่าตอบแทนได้เปิดเผยข้อมูลบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และเปิดเผยภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานประจำปีนี้

ในปี 2556 และ 2555 บริษัทฯ ได้เสนอค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ โดยกำหนดเป็นค่าตอบแทนประจำและไม่มีค่าตอบแทนอื่น ซึ่งได้จ่ายให้แก่กรรมการบริษัทฯ ในแต่ละไตรมาสเป็นจำนวนเท่ากัน ทั้งนี้ ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน					
		2556			2555		
		คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ ตรวจสอบ และกำกับ ดูแลกิจการ	รวม	คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ ตรวจสอบ และกำกับ ดูแลกิจการ	รวม
1 นายธีระ วิภูษิน	ประธานกรรมการบริษัทฯ, กรรมการอิสระ	1.20		1.20	1.20		1.20
2 นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ	0.55		0.55	0.55		0.55
3 นายมนูรี มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
4 นายคุซรุ คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
5 นายไยปาล มั่นสุขานี *	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
6 นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	กรรมการอิสระ	0.55	0.40	0.95	0.55	0.40	0.95
7 นางสาวนิชิตา ซาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
8 นายกิริต ซาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
9 นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	กรรมการอิสระ	0.55		0.55	0.55		0.55
10 นายกัธร ศิลาอ่อน	กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	0.55	0.20	0.75
11 รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.75	0.55	0.20	0.75
12 นายอิษฏ์ชาญ ซาห์	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
รวมค่าตอบแทนสำหรับปี **		7.25	0.80	8.05	7.25	0.80	8.05

\* กรรมการที่ทำงานในตำแหน่งบริหารและทำงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานในบริษัทย่อยของบริษัทฯ

\*\* ค่าตอบแทนกรรมการจ่ายเป็นรายไตรมาส ให้แก่ ประธานคณะกรรมการ จำนวน 300,000 บาทต่อไตรมาส กรรมการบริษัทฯ จำนวน 137,500 บาทต่อไตรมาสต่อท่าน ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพิ่มอีกจำนวน 100,000 บาทต่อไตรมาส กรรมการตรวจสอบเพิ่มอีกจำนวน 50,000 บาทต่อไตรมาสต่อท่าน



สำหรับค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส (โบนัสที่จ่ายในระหว่างปีเป็นโบนัสที่อ้างอิงมาจากผลประกอบการของบริษัทฯ ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา) และอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน ซึ่งในระหว่างปี 2556 และปี 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูง ทั้งหมด 15 ท่าน (ปี 2555: 14 ท่าน) เป็นจำนวนเงิน 101.67 ล้านบาท และ 106.58 ล้านบาท ตามลำดับ

คณะกรรมการบริหารที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีรายนามดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายมูนิร มอยนูดดิน ฮาซิม	กรรมการ (การพาณิชย์)
3. นายคุชรู คาลี วาเดีย	กรรมการ (การเงิน)

ผู้บริหารระดับสูงที่ดำรงตำแหน่งในบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2556 มีรายนามดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายมูนิร มอยนูดดิน ฮาซิม	กรรมการ (การพาณิชย์)
3. นายคุชรู คาลี วาเดีย	กรรมการ (การเงิน)
4. นายไจบาล มั่นสุขานี	กรรมการ (ทำงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยของบริษัทฯ)
5. นายชีลาต โกปินาธาน	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
6. นายโคคา เวนคาตารามานา สูดาการ์	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ)
7. นายโกดการาจิตทิล มูราลี เมนนอน	ผู้อำนวยการ (ด้านเทคนิค)
8. นายนีลากันตัน วาสูเดวัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการความเสี่ยง)
9. นายสตีเฟน โคลา	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ)
10. นายกามาล กุมาร คู	ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ)
11. นายนิชิตานท์ โกรวิน ดีชาย	ผู้อำนวยการ (โครงการ)
12. นายประชาชน มหาสิงห์	ผู้จัดการอาวุโส (จัดซื้อ)
13. นางสาวสมปรารถนา เทพนภาพลีน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ
14. นายกรีน กิสซารินาท वाई	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและ MIS)
15. นายอึ้งยง กังเฮ	ผู้จัดการอาวุโส (การเงินและบัญชี)

การเทียบเคียงค่าตอบแทน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและ  
กำกับดูแลกิจการ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และผู้บริหารระหว่างบริษัทฯ กับกลุ่มบริษัทจดทะเบียน  
อื่นๆและบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ มีดังรายละเอียดข้างล่างนี้

(หน่วย : พันบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟิเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ								
			บริษัทจดทะเบียนในกลุ่ม ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มี รายได้ 3,000 - < 5,000 ล้านบาท			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด		
	2556	2555	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	1,048.71	15.00	3,170.00	908.64	50.00	5,462.00	1,014.72	10.00	11,082.74
กรรมการบริษัทฯ ที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	639.02	30.00	2,046.38	510.72	50.00	2,400.00	550.61	13.33	6,288.00
กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	794.44	25.83	1,713.82	486.75	60.00	1,893.40	730.99	20.79	7,453.33
ผู้บริหารบริษัทฯ	6,777.93	7,612.86	3,774.81	965.03	9,196.25	3,770.99	837.74	42,161.43	4,434.51	200.00	42,497.04
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	266.56	15.00	550.00	178.39	25.00	360.00	271.13	15.00	5,400.00
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	400.05	25.00	1,625.00	N.A.	N.A.	N.A.	190.42	12.50	2,400.00

\* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

\*\* ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2555 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : พันบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟิเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2556	2555	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	1,064.05	2,099.08	1,100.00	1,400.00	197.50	268.30	2,178.00	8,497.00
กรรมการบริษัทฯ ที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	484.46	1,016.01	310.00	589.00	134.00	169.40	1,310.00	3,837.00
กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	512.59	991.08	335.00	612.00	134.00	169.40	1,424.80	3,951.80
ผู้บริหารบริษัทฯ	6,777.93	7,612.86	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	544.06	3,075.23	472.50	1,467.00	55.00	335.00	1,570.00	7,889.00
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	393.95	3,270.70	286.63	3,163.38	40.00	738.50	1,330.00	6,385.00

\* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

\*\* ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2555 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจ  
ปีล่าสุด เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2556

\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : พันบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟีดแบลค		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 1,001 - 5,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2556	2555	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	845.75	1,293.09	602.00	893.71	215.00	245.00	2,997.33	5,197.33
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	392.29	663.69	338.00	534.67	155.00	175.00	1,020.00	1,920.00
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	415.51	705.09	345.00	545.00	155.00	175.00	1,319.80	2,719.80
ผู้บริหารบริษัทฯ	6,777.93	7,612.86	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	451.33	631.33	460.00	660.00	51.40	171.40	945.20	1,165.20
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	333.93	488.93	315.00	480.00	55.00	155.00	858.60	1,058.60

- \* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี
- \*\* ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2555 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจฯ ปีล่าสุด เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2556
- \*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : พันบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟีดแบลค		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2556	2555	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม และโบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	1,170.09	2,205.12	656.80	1,099.02	117.50	147.50	8,730.00	15,930.00
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	554.75	1,346.34	385.00	680.62	61.90	81.90	4,050.00	9,750.00
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	579.90	1,249.78	435.00	714.00	66.90	86.90	4,050.00	8,850.00
ผู้บริหารบริษัทฯ	6,777.93	7,612.86	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	507.52	1,513.46	485.00	705.00	36.40	86.40	1,829.50	8,148.50
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	376.15	1,245.96	301.50	484.00	40.00	90.00	1,830.00	6,885.00

- \* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี
- \*\* ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2555 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจฯ ปีล่าสุด เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2556
- \*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

## 4.3 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ทั้งรายงานข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ โดยได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ดังกล่าว เพื่อให้ผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบผ่านช่องทางการเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ ของตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ จดหมายแจ้งข่าว และจากการติดต่อกับกรรมการผู้จัดการ ซึ่งบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อนักลงทุนสัมพันธ์ในระดับที่ผู้บริหารระดับสูงจะเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนงานนี้เอง ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดบุคคล เพื่อให้บริการข้อมูลข่าวสารสำหรับผู้ลงทุน ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์และประชาชนทั่วไป ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

คุณคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ (นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกเป็น “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่นที่สุด” ในประเทศไทย ในผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ ในเดือนธันวาคม 2553 จากนิตยสาร “ASIAMONEY”) โทรศัพท์ 66 2696 8801 อีเมล kh@preciousshipping.com
คุณกุชรุ คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร โทรศัพท์ 66 2696 8836 อีเมล kw@preciousshipping.com
คุณสมปรารถนา เทพนาพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ โทรศัพท์ 66 2696 8856 อีเมล som@preciousshipping.com

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ต่างๆ มากมาย โดยมีกรรมการผู้จัดการได้เข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งรายละเอียดของกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในช่วงสามปีที่ผ่านมา มีดังนี้

ปี/จำนวนครั้ง	พบปะกับ นักวิเคราะห์	พบปะกับ นักลงทุน	การนำเสนอ (Presentations)	การให้สัมภาษณ์แก่ หนังสือพิมพ์และทีวี	รวม
2556	69	51	18	6	144
2555	50	35	12	8	105
2554	38	33	13	2	86

## 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 ทั้งหมด) ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการสรรหาประกอบด้วยกรรมการอิสระทั้งหมด

บริษัทฯ คำนึงถึงการเพิ่มความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจให้บรรลุวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ และการพัฒนาที่ยั่งยืน ดังนั้น กรรมการบริษัทฯ จึงมีคุณสมบัติที่หลากหลายทั้งในด้านเพศ อายุ การศึกษา ทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ

## คำจำกัดความ

### กรรมการบริหาร (Executive Director)

คือ กรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเต็มเวลาของบริษัทฯ และได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็นประจำจากบริษัทฯ ในรูปของเงินเดือนหรือผลตอบแทนอื่นๆ ที่เทียบเท่า

### กรรมการอิสระ (Independent Director)

คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากฝ่ายบริหารจัดการ ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้องและไม่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการในบริษัทฯ และหรือบริษัทย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้กำหนดคุณสมบัติของกรรมการอิสระ ตามกฎระเบียบและข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

### 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

สามารถปฏิบัติหน้าที่ที่แสดงความเห็นหรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือ ญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว

### คำนิยามของผู้ที่เกี่ยวข้อง

ผู้ที่เกี่ยวข้อง หมายความว่า รวมถึง ผู้ที่มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ในระดับที่ทำให้กรรมการอิสระไม่สามารถทำหน้าที่ได้อย่างอิสระหรือคล่องตัว เช่น คู่ค้า ลูกค้า เจ้าหนี้ ลูกหนี้ หรือผู้ที่มีความเกี่ยวข้องทางธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญ เป็นต้น

### บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการอิสระ

สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเป็นประจำทุกครั้ง รวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุมเพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครองและเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี

มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมทั้งจะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ ตลอดจนอุทิศเวลาและทุ่มเทความสนใจที่จำเป็นให้กับบริษัทฯ



จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน

จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรณีที่ถูกร้องขอ

กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะค้นหาผู้ที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ามารับตำแหน่งกรรมการอิสระแทน อีกทั้งเมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของกรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งนำมาพิจารณา ดังนั้น ณ ปัจจุบันจึงยังไม่มีกำหนดเพดานสูงสุดของวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระ นอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

### คณะกรรมการอื่นๆ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยหลายคณะซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ, คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน และ คณะกรรมการสรรหา โดยรายละเอียดของคณะกรรมการชุดต่างๆ เช่น รายชื่อ จำนวนสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบ ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานประจำปีนี้

### การรวมหรือแยกตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร อีกทั้งประธานกรรมการไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการและไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับกรรมการผู้จัดการ ทั้งนี้เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ ระหว่างการกำหนดนโยบายและการบริหารนโยบายที่กำหนดไว้

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้นำในคณะกรรมการบริษัทฯ และทำหน้าที่เป็นประธานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และที่ประชุมผู้ถือหุ้น กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ เป็นผู้นำ และหัวหน้าของฝ่ายบริหาร และมีหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในการบริหารกิจการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทั้งหมดที่ได้วางไว้

### เลขานุการบริษัท

เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ ซึ่งได้แก่นางสาวสมปรารถนา เทพณาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรับผิดชอบในการดูแลและให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดการประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูล

ประวัติของนางสาวสมปรารถนา เทพณาเพลิน เลขานุการบริษัทฯ ได้แสดงอยู่ภายใต้หัวข้อ “คณะผู้บริหาร” ในรายงานประจำปีฉบับนี้

## 5.2 บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบ

### ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนสำคัญในการกำหนดทิศทาง การดำเนินงานของบริษัทฯ ไปสู่เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดภารกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าขององค์กร แผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ การกำหนดอำนาจหน้าที่ การบริหารที่มีประสิทธิภาพ และการจัดการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์กร เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ และให้เป็นไปตามนโยบายของบริษัทฯ และให้สอดคล้องกับกฎหมายต่างๆ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ และมีคุณสมบัติที่จะปฏิบัติงานได้ตามหน้าที่และความรับผิดชอบ โดยยึดถือมาตรฐานสูงสุดของหลักจรรยาบรรณทางธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณากำหนดบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดต่างๆ อย่างชัดเจน ดังรายละเอียดในหัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานประจำปีนี้

## นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจให้มีการเติบโตและเพิ่มมูลค่าให้แก่ผู้ถือหุ้นในระยะยาว คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการขึ้น โดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นและเสริมสร้างการกำกับดูแลกิจการ โดยรวมถึงการกำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ การให้ความสำคัญต่อความเพียงพอของระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน การกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้นภายใต้กรอบข้อกำหนดของกฎหมายด้วยความโปร่งใส และจริยธรรมทางธุรกิจที่ดีและได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการขึ้นอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรและประกาศให้พนักงานในทุกระดับชั้นได้รับทราบ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายของบริษัทฯ ได้ตระหนัก และให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งได้เปิดเผยนโยบายดังกล่าวไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

### คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ครอบคลุมหลักสำคัญ 5 ส่วนดังต่อไปนี้

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ยังกำหนดให้มีการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ทั้งนี้ เพื่อให้คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงให้มีความทันสมัย และเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2556 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการกำกับดูแลกิจการ” (Corporate Governance Self-Assessment) โดยมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการกำกับดูแลกิจการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินการกำกับดูแลกิจการครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2557

## จริยธรรมธุรกิจ

บริษัทฯ ได้ออกประกาศข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับจรรยาบรรณสำหรับกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน เพื่อยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ให้ประสบผลสำเร็จตามภารกิจของบริษัทฯ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ สุจริตและเที่ยงธรรม และบริษัทฯ ได้เปิดเผยรายละเอียดนี้ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

## ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

เพื่อเป็นการป้องกันรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จึงได้ดูแลอย่างรอบคอบ เมื่อเกิดรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดนโยบายและขั้นตอนการอนุมัติรายการที่อาจจะก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ไว้อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนี้

## รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบเป็นอย่างดีถึงรายการที่อาจนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องกันและได้พิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบคอบทุกครั้ง รวมทั้งมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกเหนือจากการปฏิบัติตามนโยบายภายในและแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนด อีกทั้งการทำรายการดังกล่าวได้อยู่บนพื้นฐานเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) ซึ่งเป็นไปโดยปกติตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไปและได้เปิดเผยรายละเอียดมูลค่ารายการ คู่สัญญา เหตุผลและความจำเป็นไว้ในรายงานประจำปีและในแบบ 56-1 อย่างครบถ้วนแล้ว

อีกทั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีการวางแผนงานตรวจสอบเรื่องการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยจัดให้บรรจุเรื่องดังกล่าวไว้ในแผนการตรวจสอบภายในเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2556 ผู้ตรวจสอบภายในได้ตรวจสอบรายการดังกล่าวและได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2557 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2557 ซึ่งพบว่า บริษัทฯ มีนโยบายการอนุมัติรายการเพื่อป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยรายการที่บริษัทฯ มีอยู่ในปัจจุบันเป็นรายการที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าการแข่งขันโดยทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ รวมทั้งได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวในรายงานประจำปีอย่างเพียงพอแล้ว

นอกจากนี้ ฝ่ายตรวจสอบภายในยังได้สอบทานการปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทอ.21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งรายการที่เกี่ยวข้องกัน ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีและรายงานผลการสอบทานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ เห็นว่ารายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ เป็นรายการที่เหมาะสม และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

## การจัดทำรายงานการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัฯ

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

## ระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญต่อระบบควบคุมภายในระดับปฏิบัติงานเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้กำหนดอำนาจหน้าที่ ในการดำเนินงานของผู้ปฏิบัติงาน ผู้บริหาร ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจน มีการควบคุมดูแลการใช้ทรัพย์สินของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ และมีการแบ่งแยกหน้าที่ ผู้ปฏิบัติงาน ผู้ติดตามควบคุม และประเมินผลออกจากกัน เพื่อรักษาไว้ซึ่งการถ่วงดุลและตรวจสอบระหว่างกันอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ยังมีระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงิน และบัญชี โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจน และเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ

บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมการทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แนวทางที่กำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในมีการตรวจสอบการปฏิบัติงานแต่ละแผนก และรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร

ประวัติหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน แสดงดังต่อไปนี้

**นางสาวณิศา สัจจะเดชาชัย**

**ตำแหน่ง** ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน

**อายุ** 37 ปี

**ประวัติการศึกษา** ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

**การฝึกอบรม**

ตุลาคม 2556 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “CSR Knowledge Management”  
จัดโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI)

กุมภาพันธ์ 2556 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “New CG Principles 2012”  
จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และ  
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

มีนาคม – เมษายน 2553 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Updating International Financial Reporting  
Standard (IFRS)” จัดโดยสำนักงาน เคพีเอ็มจี ภูมิภาค

**ประสบการณ์**

สิงหาคม 2555 – ปัจจุบัน ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท ฟรีเซียส จีพิ้ง จำกัด (มหาชน)

2549 – 2555 ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท ฟรีเซียส จีพิ้ง จำกัด (มหาชน)

นอกจากนี้การควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงินและบัญชี บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจนและ  
เพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงและมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง  
ในการบริหารความเสี่ยงขององค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ให้  
ดำเนินไปอย่างรัดกุมมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลและบรรลุวัตถุประสงค์ ทางคณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดและ  
เปิดเผยนโยบายบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และในหัวข้อ “การควบคุมภายใน”  
ในรายงานประจำปีนี้

บริษัทฯ จัดให้มีฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่  
เกิดขึ้นภายในองค์กร เพื่อลดความเสี่ยงด้านกฎหมายและเพื่อให้แน่ใจว่าคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงาน  
ทุกคน ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับ และเป็นไปตามนโยบายและแนวทางของบริษัทฯ อีกทั้งพฤติกรรมในองค์กร  
สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ

ประวัติหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล แสดงดังต่อไปนี้

**นางสาวสิริสา สุภาวสิน**

**ตำแหน่ง** ผู้จัดการฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล

**อายุ** 30 ปี

**การศึกษา** นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพทนายความ จากสภาทนายความ

ใบอนุญาตทนายความผู้ทำคำรับรองลายมือชื่อและเอกสาร จากสภาทนายความ

### ประวัติการฝึกอบรม

ตุลาคม 2556	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “CSR Knowledge Management” จัดโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI)
กุมภาพันธ์ 2556	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “New CG Principles 2012” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
ตุลาคม 2553	เข้าอบรมหลักสูตร “Effective Minute Taking” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
ตุลาคม 2551	เข้าอบรมหลักสูตรกฎหมายธุรกิจ จัดโดย คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ตุลาคม 2550	เข้าอบรมหลักสูตร “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
กันยายน 2549	เข้าอบรมหลักสูตรกฎหมายแรงงานธุรกิจ จัดโดย คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

### ประสบการณ์

กรกฎาคม 2554 – ปัจจุบัน	ผู้จัดการฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2550 – 2554	เจ้าหน้าที่กฎหมายอาวุโส บริษัท ยูไนเต็ด ไทย ชิปปิ้ง จำกัด
2548 – 2549	เจ้าหน้าที่กฎหมาย บริษัท ไคกิน อินดัสทรีส์ (ประเทศไทย) จำกัด

## 5.3 การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

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

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะมีขึ้นภายหลังจากการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ 7 ถึง 10 วัน เพื่อให้รายงานการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ถูกเสนอเข้าไปในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาและรับทราบ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่กรรมการท่านใดมีข้อสงสัยหรือคำถาม กรรมการท่านนั้นสามารถสอบถามข้อสงสัยหรือคำถามดังกล่าวได้โดยตรงกับกรรมการบริหารได้ตลอดเวลา

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกครั้ง ได้มีการจดบันทึกการประชุมและจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร มีการตรวจสอบและรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้จัดเก็บรายงานการประชุม พร้อมให้คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

ปกติการประชุมแต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2 - 3 ชั่วโมง โดยในปี 2556 ที่ผ่านมากomitee กรรมการบริษัทฯ มีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 7 ครั้ง (ปี 2555: 4 ครั้ง) และมีการประชุมตามวาระพิเศษจำนวน 1 ครั้ง (ปี 2555: มีการประชุมตามวาระพิเศษ 1 ครั้ง) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านสรุปได้ดังนี้



ชื่อกรรมการ		การเข้าร่วมประชุม/การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)			
		ปี 2556		ปี 2555	
		การประชุม วาระปกติ	การประชุม วาระพิเศษ	การประชุม วาระปกติ	การประชุม วาระพิเศษ
1.	นายธีระ วัชรนิธิ	7/7	1/1	4/4	1/1
2.	นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	7/7	1/1	4/4	1/1
3.	นายมนูรี มอยนุดดิน ฮาซิม	7/7	1/1	4/4	1/1
4.	นายคุณฐ คาลี วาเดีย *	6/7	1/1	4/4	1/1
5.	นายไชपाल มั่นสุขานี	7/7	1/1	4/4	1/1
6.	นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	7/7	1/1	4/4	1/1
7.	นางสาวนิชิตา ซาห์	5/7	0/1	1/4	1/1
8.	นายกิริต ซาห์	5/7	1/1	4/4	1/1
9.	นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	7/7	0/1	4/4	1/1
10.	รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์	7/7	1/1	4/4	1/1
11.	นายกำธร ศิลาอ่อน	7/7	1/1	4/4	1/1
12.	นายอิชฎิชาญ ซาห์	6/7	0/1	4/4	1/1

\* ไม่สามารถเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ 1 ครั้ง เนื่องจากการเดินทางเร่งด่วนเพื่อปฏิบัติงานที่ถูกเลื่อนและเร่งด่วนให้แก่บริษัทฯ

คณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารสามารถจัดให้มีการประชุมระหว่างกัน เพื่อที่จะพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานและผลการดำเนินงานของกรรมการที่เป็นผู้บริหารได้

## 5.4 การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2556 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ” (Board Self Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของกรรมการ
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
- ความพร้อมของกรรมการ
- การกำหนดกลยุทธ์และการวางแผนธุรกิจ
- การจัดการความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
- การดูแลไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- การติดตามดูแลรายงานทางการเงินและการดำเนินงาน
- การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
- การทำหน้าที่ของกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ
- การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร

- การสรรหา
- การพิจารณาค่าตอบแทน
- การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีเลิศและคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2557

## 5.5 การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2556 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ” (Managing Director Evaluation) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

- ความเป็นผู้นำ
- การกำหนดกลยุทธ์
- การปฏิบัติตามกลยุทธ์
- การวางแผนและผลปฏิบัติทางการเงิน
- ความสัมพันธ์กับคณะกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับภายนอก
- การบริหารงาน และความสัมพันธ์กับบุคลากร
- การสืบทอดตำแหน่ง
- ความรู้ทางด้านผลิตภัณฑ์และบริการ
- คุณลักษณะส่วนตัว

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการในครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2557

## 5.6 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ค่าตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด และค่าตอบแทนของกรรมการบริหาร และกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยจะถูกพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากค่าตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานของแต่ละคนที่ผ่านมา

ตั้งแต่ปี 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้

รูปแบบค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงประกอบด้วย เงินเดือน โบนัสและอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และสำหรับค่าตอบแทนกรรมการกำหนดเป็นเบี้ยประชุมรายปีซึ่งได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น โดยการจ่ายค่าตอบแทนต่างๆ ของกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส”

## 5.7 การพัฒนากรรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเพิ่มคุณค่าของกรรมการ โดยจัดให้มีการเข้าร่วมกิจกรรมหลักสูตร และเข้าร่วมสัมมนาต่างๆ เพื่อเป็นการเพิ่มพูนองค์ความรู้และทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง โดยกรรมการบริษัทฯ ทุกคน ได้เข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่สำคัญและเป็นประโยชน์ต่อองค์กร เช่น หลักสูตร Director Certification Program (DCP), หรืออย่างน้อยต้องเข้าร่วมอบรมในหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ในปี 2555 กรรมการบริษัทฯ จำนวน 2 ท่าน ได้แก่ นายกำธร สีลาอ่อน และรองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ ได้เข้าร่วมการอบรมในหลักสูตร Audit Committee Program (ACP) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ในปี 2556 รองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ได้เข้าร่วมการอบรมในหลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

### การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

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

ทั้งนี้ในปี 2554 บริษัทได้มีการจัดปฐมนิเทศกรรมการใหม่ให้แก่กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ทั้งหมด 4 ท่าน

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปี 2555 ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งบริษัทฯ มิได้นำมาปฏิบัติในปี 2556 มีดังต่อไปนี้

หลักการกำกับดูแลกิจการ	ความคิดเห็นจากคณะกรรมการบริษัทฯ
คณะกรรมการควรสนับสนุนให้มีการจัดทำแผนการสืบทอดงาน (succession plan) สำหรับกรรมการ ผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูง	คณะกรรมการบริษัทฯ กำลังจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่งงาน (succession plan) สำหรับกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูง แต่ยังไม่สามารถจัดทำได้แล้วเสร็จภายในปีนี้ได้
คณะกรรมการไม่มีกรรมการอิสระที่มีวาระการดำรงตำแหน่งต่อเนื่องเกิน 9 ปี	เนื่องจากการยากที่จะหากรรมการที่มีคุณสมบัติเหมาะสม ดังนั้น ในปัจจุบัน หลักเกณฑ์ในเรื่องระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งของกรรมการอิสระจึงยังไม่สามารถปฏิบัติตามได้
คณะกรรมการควรจัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการเป็นรายบุคคล	หลักเกณฑ์นี้ไม่สามารถปฏิบัติได้ภายในปีนี้ แต่อาจนำมาปฏิบัติในอนาคต
คณะกรรมการควรจัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อย	หลักเกณฑ์นี้ไม่สามารถปฏิบัติได้ภายในปีนี้ แต่อาจนำมาปฏิบัติในอนาคต
บริษัทควรจัดให้มีนโยบายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารที่เหมาะสม	บริษัทฯ อาจพิจารณาให้มีการจัดทำนโยบายนี้ โดยจัดทำตามคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญภายนอก แต่ยังไม่สามารถจัดทำได้แล้วเสร็จภายในปีนี้ได้

# การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

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

ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลที่ทันต่อเวลาและด้วยความโปร่งใส ซึ่งการดูแลการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานระดับอาวุโส ซึ่งมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลและป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลที่เป็นความลับ และข้อมูลที่เป็นประโยชน์ของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด รวมถึงข้อมูลที่ยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ หรือข้อมูลที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ หรือราคาหุ้นของบริษัทฯ อีกทั้งการห้ามใช้ข้อมูลของบริษัทฯ ที่ได้มาจากการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานในการหาประโยชน์ส่วนตัว หรือในกิจการที่แข่งขันกับบริษัทฯ หรือธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดเป็นนโยบายและแนวทางปฏิบัติไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีของบริษัทฯ ซึ่งได้เผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อการกำกับดูแลกิจการ

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

ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการบริษัทฯ ส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหารระดับสูง รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ แข็งกร้าวบริษัทฯ เมื่อมีความตั้งใจที่จะทำการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ ล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วันก่อนทำการ

# การควบคุมภายใน

บริษัท ฟรีเซียส จีพี จำกัด (มหาชน) ตระหนักถึงความสำคัญของระบบการควบคุมภายในในระดับปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่ามีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพที่เพียงพอกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของงานหรือกิจกรรมของหน่วยงานนั้นๆ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ติดตามการปฏิบัติตามการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่ามีมาตรการควบคุมต่างๆ ที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ สิ่งแวดล้อมและความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไป บริษัทฯ ได้มีการจัดการระบบการควบคุมภายในตามข้อแนะนำมาตรฐานของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

## 1. สภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดสภาพแวดล้อมการควบคุมที่เหมาะสมจึงได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี และคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ ขึ้นอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติในการทำงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีการกำหนดโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับเป้าหมาย และลักษณะการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมทั้งมีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ และสายการบังคับบัญชาของหน่วยงานต่างๆ ในบริษัทฯ อย่างชัดเจน เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมการควบคุมที่ดีนั้นจะส่งผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

## 2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการประเมินความเสี่ยงว่าเป็นเครื่องมือที่บ่งบอกล่วงหน้าถึงสัญญาณอันตรายที่อาจสร้างความเสียหายให้แก่บริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงกำหนดให้มีการประเมินความเสี่ยงทุกปี โดยแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ 1) การประเมินความเสี่ยงในระดับองค์กรซึ่งกำกับดูแลโดยผู้บริหารระดับสูง โดยได้เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ และ 2) การประเมินความเสี่ยงในระดับกิจกรรมซึ่งเป็นความรับผิดชอบในการประเมินร่วมกันระหว่างฝ่ายตรวจสอบภายในซึ่งมีความเป็นอิสระ และผู้ปฏิบัติงานแต่ละฝ่าย (ซึ่งมีความชำนาญการและเข้าใจเป็นอย่างดีถึงกระบวนการทำงาน) ทั้งนี้ การประเมินดังกล่าวจะสะท้อนให้เห็นถึงความเสี่ยงของการดำเนินงานที่แท้จริงซึ่งต้องการการบริหารโดยการกำหนดกลไกการควบคุมที่ถูกต้องและเหมาะสม ผลการประเมินความเสี่ยงในแต่ละกิจกรรมนี้ได้ถูกนำเสนอต่อผู้บริหารระดับสูงและคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาเป็นระยะๆ

## 3. กิจกรรมการควบคุม (Control Activities)

การประเมินความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นจะดำเนินการควบคู่พร้อมกับการประเมินกลไกการควบคุม เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการจัดวางระบบการควบคุมที่ดี และเหมาะสมกับความเสี่ยงต่างๆ เพื่อเป็นการลดและกระจายความเสี่ยงต่างๆ อันจะส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในด้านการการบริหารหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการได้กระจายอำนาจและมอบอำนาจให้ผู้บริหารของหน่วยงานต่างๆ อย่างชัดเจน ทำให้เกิดความคล่องตัวและชัดเจนในการปฏิบัติงานที่สามารถตรวจสอบกันได้ โดยบริษัทฯ ได้แบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบในการตรวจสอบ ควบคุม และกำกับดูแลในการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด ออกเป็น 4 หน่วยงานหลัก ได้แก่ แผนกเลขานุการบริษัท และปฏิบัติตามระบบ แผนกตรวจสอบภายใน แผนกบัญชีและการเงิน และแผนกตรวจสอบและบริหารความปลอดภัยเรือ



## 4. สารสนเทศและการสื่อสาร (Information & Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลาของข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร รวมถึงการพัฒนา ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงระบบข้อมูลด้านการเงิน ด้านการปฏิบัติงาน และด้านการปฏิบัติตามระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อให้มีข้อมูลที่ถูกต้องแม่นยำและทันเวลาต่อการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีช่องทางการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกที่เป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ สำหรับการติดต่อสื่อสารภายในบริษัทฯ จะผ่านระบบ Intranet ซึ่งพนักงานในทุกระดับชั้น รวมทั้งผู้บริหารระดับสูงสามารถติดต่อสื่อสารถึงกันได้อย่างสะดวกรวดเร็ว เพื่อให้การประสาน การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ สำหรับการติดต่อกับบุคคลภายนอก บริษัทฯ ได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ผ่านช่องทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้บริหารสูงสุด ของบริษัทฯ ก็พร้อมที่จะตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ จากนักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ

## 5. การติดตามและประเมินผล (Monitoring & Evaluation)

บริษัทฯ กำหนดมาตรการในการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงาน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

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

ผลจากการติดตามและการประเมินที่ได้จะถูกนำไปกำหนดเป็นแผนเชิงกลยุทธ์เพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและ ประสิทธิภาพยิ่งขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นหน่วยงานในการติดตามและประเมินขั้นตอนและ ผลการควบคุมภายใน เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ ผลการประเมินความเพียงพอของ ระบบการควบคุมภายในประจำปี 2556 ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2557 วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2557 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นชอบตามที่คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการสรุปความเห็นในเรื่องความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน กล่าวคือ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการควบคุมภายในที่เพียงพอ เหมาะสม และมีการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินงาน ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ ผลการตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2556 โดยผู้สอบบัญชีภายนอกจากบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด ก็ได้ระบุข้อบกพร่องของระบบการควบคุมภายในที่มีสาระสำคัญซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบที่ร้ายแรง หรือก่อให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจแต่ประการใด

# รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

## สารจากคณะกรรมการบริษัทต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนของบริษัทฯ ในรูปแบบใหม่ ซึ่งได้จัดทำตามกรอบ Global Reporting Initiative (GRI) ฉบับ G3 โดยรายงานฉบับนี้ได้รวมผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม และสังคม

พันธกิจของบริษัทฯ คือ การเป็นบริษัทเดินเรือที่ได้รับความนิยมสูงสุดในโลกและให้บริการที่ดีที่สุดในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งแรกของระหว่างประเทศ ซึ่งบริษัทฯ เชื่อว่าพันธกิจดังกล่าวนี้จะประสบความสำเร็จได้โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ กล่าวคือ ลูกค้า รัฐบาล และองค์กรอื่นที่เกี่ยวข้อง พนักงาน ผู้ถือหุ้น รวมถึงชุมชนและสังคม และตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียดังกล่าว ในแนวทางที่เป็นการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังกำหนดให้องค์ประกอบต่างๆ ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นภารกิจหลักที่จะต้องมีการติดตามตลอดเวลาในการดำเนินงานในทุกระดับของบริษัทฯ

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ได้สรุปความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และนำเสนอแนวทางที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงเรื่องต่างๆ ให้ดียิ่งขึ้นในทุกระดับ บริษัทฯ ยินดีรับฟังข้อคิดเห็น คำแนะนำ หรือความเห็นเกี่ยวกับรายงานฉบับนี้และบริษัทฯ ขอยืนยันว่าคำแนะนำหรือความเห็นทุกเรื่องจะได้รับการพิจารณาอย่างจริงจังเพื่อนำไปดำเนินการต่อไป

ในนามของคณะกรรมการบริษัท พรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) เราขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วมทั้งร่างกายและแรงใจ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จและมีการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริงต่อไป

ในนามคณะกรรมการ  
บริษัท พรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม  
กรรมการผู้จัดการ



นายคูชรู คาลี วาเดีย  
กรรมการ

7 กุมภาพันธ์ 2557

## ภาพรวมของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการสร้างผลตอบแทนสูงสุดอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยรายงานฉบับนี้ได้รวบรวมผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเน้นไปที่ธุรกิจหลักซึ่งส่งผลกระทบต่อ การบรรลุวัตถุประสงค์แห่งความยั่งยืน

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีมีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมีคุณธรรม ควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการที่บริษัทฯ มีเรือเดินทะเลเดินเรือ อยู่ทั่วโลก และเรือได้ถือธงชาติไทยนั้นถือเป็นเสมือนตัวแทนของประเทศ จึงเป็นหน้าที่ของบริษัทฯ ที่จะต้องปฏิบัติตาม ข้อบังคับต่างๆ อย่างเคร่งครัด

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับปี 2555 ของบริษัทฯ ซึ่งได้เผยแพร่เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2556 ไม่ได้ทำ ตามกรอบ GRI แต่สำหรับปี 2556 รายงานนี้ถือเป็นรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับที่ 2 ซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี เพื่อนำเสนอผลการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยมีสาระสำคัญแบ่งเป็นทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคม นอกจากนี้ เนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลกิจการ การบริหารจัดการความเสี่ยง ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งในความยั่งยืนของบริษัทฯ ได้ถูกนำเสนอแยกไว้ในหัวข้อ “รายงานการกำกับดูแลกิจการ” “การควบคุมภายใน” “ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ” ของรายงาน ประจำปีฉบับนี้

รูปแบบของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ ถือเป็นรายงานฉบับแรกภายใต้กรอบ GRI ฉบับ G3 ระดับ C ในแง่ของ สารัตถภาพ (Materiality) ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Engagements) เนื้อหาสาระ (Sustainability Context) ความสมบูรณ์ (Completeness) ความถูกต้องแม่นยำ (Accuracy) และการเปรียบเทียบได้ (Comparability) และเป็นการนำเสนอ กิจกรรมและข้อมูลของบริษัทฯ ตั้งแต่ 1 มกราคม ถึง 31 มกราคม 2556

### ขอบเขตของรายงาน

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้รวมข้อมูลของบริษัท พรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

### กรอบและข้อจำกัดของรายงาน

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้ถูกรวบรวมจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ตามที่กล่าวข้างต้น

### กระบวนการในการกำหนดเนื้อหาในรายงาน

บริษัทฯ ได้กำหนดเนื้อหาของรายงานโดยการค้นคว้าร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียหลักเพื่อให้ได้รับข้อคิดเห็นจากบุคคล เหล่านั้น ข้อมูลต่างๆ ในรายงานฉบับนี้ได้ถูกทบทวนโดยผู้บริหารระดับสูงก่อนนำเสนอให้กรรมการผู้จัดการอนุมัติ หลังจากนั้น รายงานฉบับนี้ได้ถูกนำเสนอเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณานุมัติ

## ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Engagements)

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มทั้งภายใน กล่าวคือ ผู้ถือหุ้น พนักงาน ผู้บริหารของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย และภายนอก กล่าวคือ เจ้าหนี้ คู่ค้า ลูกค้า ชุมชน หน่วยงานราชการ และองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับ บริษัทฯ และมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ ผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้



บริษัทฯ ได้รวบรวมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจากหลากหลายวิธีการ โดยคำนึงจากความถี่และการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด บริษัทฯ ยังได้จัดหาช่องทางในการสื่อสารผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถแสดงความคิดเห็นและสามารถติดต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้โดยตรงโดยไม่ผ่านผู้บริหาร โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการกับข้อมูลดังกล่าวอย่างจริงจังและจะเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นความลับ

ผู้มีส่วนได้เสีย	พันธสัญญาหลัก
ผู้ถือหุ้น	<ul style="list-style-type: none"> <li>สร้าง รักษา และเพิ่มพูนมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ</li> <li>เปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้องแม่นยำและทันเวลา</li> <li>ตอบข้อสงสัยต่างๆ</li> </ul>
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>พัฒนาการให้บริการตามความต้องการที่หลากหลาย</li> <li>ให้บริการลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ และเป็นมืออาชีพ</li> </ul>
พนักงาน	<ul style="list-style-type: none"> <li>เคารพสิทธิมนุษยชน และความแตกต่างของแต่ละบุคคล</li> <li>พัฒนาศักยภาพของพนักงาน</li> <li>ให้อิโภาสอย่างเท่าเทียมกัน</li> <li>ให้ความปลอดภัยในการทำงาน</li> <li>ให้ผลตอบแทนและผลประโยชน์อื่นที่จูงใจ</li> </ul>
ชุมชนและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>สนับสนุนและเข้าร่วมกิจกรรมการต่างๆของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ</li> </ul>
ผู้ออกกฎระเบียบ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามข้อแนะนำในการติดต่อกับภาครัฐ จริยธรรมธุรกิจ รวมถึงให้ความร่วมมือในการศึกษาวิจัย</li> </ul>
นายหน้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมตามหลักจารีตประเพณีของอุตสาหกรรม</li> </ul>
คู่ค้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติต่อกู้ด้วยเงื่อนไขตามหลักปฏิบัติและจารีตประเพณีของอุตสาหกรรม</li> <li>ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาอย่างเคร่งครัด</li> </ul>
เจ้าหนี้	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญากู้ รวมถึงเงื่อนไขในแง่ของวัตถุประสงค์ของเงินกู้ การชำระคืนหลักประกัน และเงื่อนไขอื่นๆที่ได้ตกลงกัน</li> </ul>

## ผลการดำเนินงานในการจัดการเพื่อความยั่งยืน

### ผลการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ

ในปี 2556 ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายสำหรับปีหน้าไว้ ดังต่อไปนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมอย่างน้อยร้อยละ 10
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมอย่างน้อยร้อยละ 15 ตามรายงานของ Moore Stephens
- จ่ายเงินปันผลทุกไตรมาสให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ
- จ่ายโบนัสให้แก่พนักงานตามกำไรสุทธิของผลประกอบการประจำปี

การดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจผ่านทางกลุ่มผู้ถือหุ้นต่างๆ รวมไปถึงผ่านทางกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน

### มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้นและแจกจ่าย (ล้านเหรียญสหรัฐ)

รายการ	2553	2554	2555	2556
<b>มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น:</b>				
รายได้จากการเดินเรือ	92.40	100.51	112.34	124.76
รายได้จากการลงทุน	0.82	0.85	0.65	0.27
รายได้จากการขายทรัพย์สิน	13.37	0.06	0.01	0.00
รายได้อื่น	0.34	10.77	10.24	31.69
<b>รวม - มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น</b>	<b>106.93</b>	<b>112.19</b>	<b>123.24</b>	<b>156.72</b>
<b>มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย:</b>				
ต้นทุนจากการเดินเรือ (ไม่รวมต้นทุนลูกเรือ)	10.76	26.33	40.17	42.93
ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน (รวมต้นทุนลูกเรือ)	24.62	26.23	32.55	42.89
การจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหุ้น	9.29	14.20	13.85	14.82
เงินปันผลจ่าย	40.37	21.14	15.08	13.76
ภาษีจ่ายให้รัฐ	3.32	0.36	0.15	0.31
เงินลงทุนในชุมชน และสังคม	0.80	0.08	0.06	0.04
การจ่ายเงินอื่นๆ	1.24	1.93	2.09	1.10
<b>รวม - มูลค่าเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย</b>	<b>90.40</b>	<b>90.27</b>	<b>103.95</b>	<b>115.85</b>
<b>มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงสะสม ดังนี้</b>	<b>16.53</b>	<b>21.92</b>	<b>19.29</b>	<b>40.87</b>
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	21.70	21.40	29.63	37.09
ประมาณการค่าใช้จ่าย	0.48	0.00	0.39	0.04
โอนไป (จาก) เงินสำรอง	(5.65)	0.52	(10.73)	3.74

สำหรับผลการดำเนินงานทางการเงิน โปรดดู “จุดเด่นทางการเงิน” และ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานประจำปีฉบับนี้



## ผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบต่อสังคม จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านมลภาวะทางอากาศ และ/หรือทางน้ำ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้า และการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

อย่างไรก็ตาม จากการดำเนินธุรกิจตลอดหลายปีที่ผ่านมา ทำให้บริษัทฯ เข้าใจดีว่าแค่การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ นั้นยังไม่เพียงพอที่จะช่วยปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ยังมีสิ่งอื่นที่สำคัญที่จะต้องปฏิบัติ นอกเหนือจากกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ นั่นคือ การพัฒนาแผนงานภายในเพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน และระบบการควบคุมคุณภาพ รวมทั้งการค้นหากฎหมายใหม่ที่ทันสมัยอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำมาใช้ในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงความมุ่งมั่นอย่างแน่วแน่ในการที่จะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และของเสีย

รายงานนี้ได้นำเสนอรายละเอียดกฎข้อบังคับทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมที่สำคัญที่สุด และสิ่งที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับดังกล่าว รวมทั้งรายงานนี้ได้แสดงถึงแผนงานภายในที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ฉุกเฉิน และระบบการควบคุมคุณภาพ และความพยายามในการลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และในตอนที่ท้ายของรายงานฉบับนี้ จะเป็นการสรุปถึงเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในด้านสิ่งแวดล้อมที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้สำหรับปีถัดไป

### จุดเด่นผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

1. การประชุมประจำปีที่จัดขึ้นทุกปีโดยมีการพิจารณาและพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีต่างๆ
2. นโยบายในการป้องกันสิ่งแวดล้อมตามด้านล่าง ได้ถูกจัดทำขึ้นตามมาตรฐานเดียวกันกับ มอก. 14001 ซึ่งเป็นนโยบายของบริษัทฯ ในการรักษาสภาพแวดล้อมอย่างยั่งยืน ในการที่จะป้องกันสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นบนโลกในปัจจุบันและในอนาคต (โปรดดูรายละเอียดด้านล่างในหัวข้อ “มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)”)
3. สำหรับการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาส่งต่อเรือใหม่ ซึ่งมีรายละเอียดของคุณลักษณะของตัวเรือมากกว่าข้อกำหนดตามกฎหมาย อันจะส่งผลในการเพิ่มประสิทธิภาพของเรือในการรักษาสภาพแวดล้อม
4. เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการจัดการสิ่งแวดล้อมได้ถูกกำหนดและนำมาใช้กับพนักงานทั้งในสำนักงานและพนักงานที่อยู่บนเรือ โดยได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการและให้มีการปฏิบัติ บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการอบรมและปรับปรุงความนึกคิดของพนักงานทุกระดับจะเป็นสิ่งที่นำไปสู่ความสำเร็จในนโยบายสิ่งแวดล้อม และความสำเร็จนี้ได้แสดงผ่านการอบรมพนักงานในบริษัทฯ
5. บริษัทฯ มีการประเมินผลกระทบที่สำคัญต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับกิจกรรมต่างๆทั้งบนเรือและภายในสำนักงาน และพบว่าระเบียบและขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ ที่มีอยู่ปัจจุบันสามารถลดผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ
6. โครงการฝึกอบรมภายในองค์กร ที่จัดขึ้นเพื่อพนักงานทุกคน (ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือ) ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS Policy) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งและปลูกจิตสำนึกเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยโครงการฝึกอบรมนี้ได้จัดฝึกอบรมทั้งที่ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ และผ่านทางผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับเรือที่ไปตรวจเรือ
7. บริษัทฯ ใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อชักจูงและสนับสนุนผู้ค้าทุกรายของบริษัทฯ ให้ปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อม/แนวทางการปฏิบัติที่ดี

### การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ

การที่บริษัทฯ จะสามารถนำเรือวิ่งผ่านน่านน้ำสากลได้นั้น บริษัทฯ มีหน้าที่ตามกฎหมายในการที่จะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ ซึ่งกำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) และหน่วยงานกำกับดูแลอื่นๆอย่างครบถ้วน

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (Safety of Life at Sea “SOLAS”) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (Maritime Regulations for Prevention of Pollution “MARPOL”) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรมการรับรองคุณสมบัติคนประจำเรือ และการเข้ายามของคนประจำเรือ (Standards for Training Certification and Watchkeeping “STCW”) อนุสัญญาแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Convention “MLC”) เป็น 4 อนุสัญญาหลักที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ

ทั้งนี้ มีกฎข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments 2004)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ ค.ศ. 2001 (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems 2001)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001)
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (International Maritime Dangerous Goods Code)
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าเทกองแบบแข็ง (International Maritime Solid Bulk Goods Code)
- กฎข้อบังคับในระดับภูมิภาคและท้องถิ่นซึ่งมีความเข้มงวดกว่าที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act: EPA) และคำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ

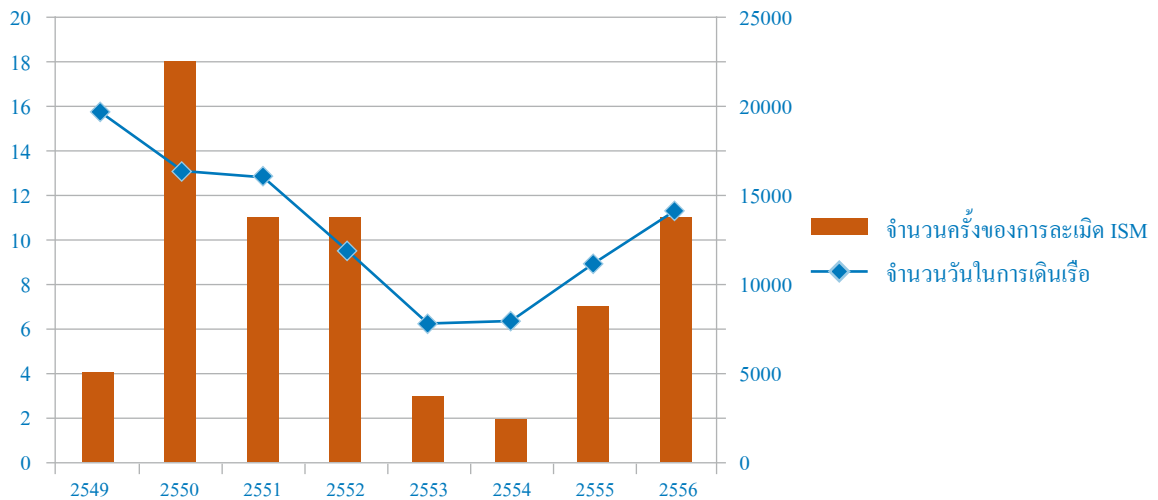
นอกจากกฎข้อบังคับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น บริษัทฯ ยังได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่สำคัญอื่นๆ ดังต่อไปนี้

**ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code)** จากประสบการณ์เรียนรู้ด้านอุบัติเหตุทางทะเลตลอดหลายปีที่ผ่านมา ได้ถูกรวบรวมเป็นประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) ซึ่งถูกเผยแพร่โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษต่างๆ ISM Code ได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2541 สำหรับเรือขนส่งผู้โดยสารรวมถึงเรือเร็วสำหรับผู้โดยสาร เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกก๊าซ เรือบรรทุกสินค้าแบบเทกอง และเรือบรรทุกสินค้าที่มีความเร็วสูงที่มีระวางขับน้ำตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อบังคับ และได้รับใบรับรองตั้งแต่ปี 2538 ก่อนที่จะมีผลบังคับใช้

กฎข้อบังคับนี้ถูกนำไปใช้ทั้งบนเรือและที่สำนักงานบนฝั่งเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากล โดยมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ
2. เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
3. เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

กราฟต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISM Code เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ ตั้งแต่ปี 2549 - 2556 ของบริษัทฯ สำหรับการวิเคราะห์นี้ ได้พิจารณาการละเมิด ISM Code ซึ่งส่งผลให้เกิดเหตุไฟไหม้ การระเบิด การบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตของลูกเรือ เรือโดนกัน และ เรือเกยตื้น โดยในปี 2549 เป็นปีที่มีจำนวนวันในการเดินเรือสูงสุด อยู่ที่ 19,710 วัน ในขณะที่ปี 2550 เป็นปีที่มีจำนวนครั้งของการละเมิด ISM Code เกิดขึ้นสูงสุด 18 ครั้ง อย่างไรก็ตาม ในระหว่างปี 2550 - 2554 การละเมิด ISM Code มีจำนวนลดลงถึงร้อยละ 94 และมีปริมาณเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในปี 2555 และปี 2556 โดยบริษัทฯ ได้วิเคราะห์รายละเอียดของการละเมิดในแต่ละเรื่อง และได้แจ้งให้ผู้บริหารระดับสูงทราบเพื่อเป็นกรณีศึกษา และเป็นการหลีกเลี่ยงการเกิดการละเมิดแบบเดียวกันขึ้นอีก เมื่อเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับกับจำนวนวันในการเดินเรือพบว่าในปี 2549 และปี 2554 เป็นปีที่ดีที่สุดของบริษัทฯ เนื่องจากการละเมิดเกิดขึ้นมีเพียงร้อยละ 0.02 และแม้ว่าในปี 2550 ซึ่งเป็นปีที่แย่ที่สุด แต่การละเมิดที่เกิดขึ้นก็นับได้ว่ามีเพียงเล็กน้อย คือร้อยละ 0.11 เท่านั้น สำหรับในช่วงเวลาทั้งหมดที่กล่าวมา จำนวนการละเมิดเฉลี่ยที่เกิดขึ้นสำหรับกองเรือทั้งหมด อยู่ที่ร้อยละ 0.06 เท่านั้น



เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ ISM Code ได้มีการตรวจสอบภายในบนเรือประจำปีโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบเรือซึ่งมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม โดยรายงานผลการตรวจสอบต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง เหตุการณ์ที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุ ทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ และหลังจากนั้น จะมีการทบทวนขั้นตอนการดำเนินงานทันที นอกจากนี้ บริษัทเรียนทั้งหมดที่ได้จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุต่างๆ จะถูกถ่ายทอดผ่านทาง Marine Accident Reporting Scheme (MARS) เพื่อเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ และเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือให้สูงขึ้นอีกด้วย The Nautical Institute กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ซึ่งได้เผยแพร่เอกสารรายงาน Marine Accident Reporting Scheme (MARS) ทุกเดือน ได้ชื่นชมที่บริษัทฯ ได้ให้ความร่วมมือกับ MARS ในการส่งเสริมและร่วมแบ่งปัน “บทเรียน” จากเหตุการณ์ต่างๆ เพื่อเป็นกรณีศึกษา ซึ่งเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับการบริหารจัดการที่มีคุณภาพและความรับผิดชอบต่อสังคมอย่างสูงสุดของบริษัทฯ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ริเริ่มการดำเนินการเพื่อควบคุมการละเมิด ISM Code โดยการใช้วิธีป้องกันต่างๆ ดังต่อไปนี้

- **การพัฒนาการฝึกอบรมบุคลากร:** เนื่องจากแนวโน้มที่การตรวจเรือโดยเจ้าหน้าที่ตรวจเรือของรัฐมีแนวโน้มจะมีความเข้มงวดมากขึ้นในส่วนของการบังคับใช้ ISM Code ดังนั้น บุคลากรประจำเรือของบริษัทฯ จึงได้รับการทบทวนความรู้ด้าน ISM Code อย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกันภายในกองเรือ
- **การพัฒนาการบำรุงรักษาตัวเรือ:** บริษัทฯ ได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของการตรวจสอบสภาพและทดสอบเครื่องจักรทุกเครื่องอย่างสม่ำเสมอ และหากเจ้าหน้าที่ประจำเรือพบเห็นสิ่งผิดปกติใดๆ ให้รีบรายงานในทันที นอกจากนี้ฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ได้เน้นย้ำให้ผู้ตรวจสอบภายในต้องสอบถามการบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆ อย่างเข้มงวดเพิ่มขึ้นจากการตรวจสอบปกติ เพื่อให้ยกระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและความปลอดภัยสำหรับตัวเรือ สินค้า และลูกเรือ
- **มีการแจ้งเตือนอย่างทันท่วงทีไปยังเรือ:** โดยปกติเรือที่เข้าสู่น่านน้ำในอเมริกาเหนือและออสเตรเลีย จะต้องมีการแจ้งเตือนเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น และเพื่อเป็นมาตรการในการป้องกันเรื่องดังกล่าว บริษัทฯ ได้มีการแจ้งเตือนถึงรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการแก่ลูกเรือไว้ล่วงหน้าก่อนที่จะเรือจะมาถึงน่านน้ำดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดได้ถูกจัดเตรียมไว้เรียบร้อยแล้ว และเรือสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ได้อย่างครบถ้วน
- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners) Intercargo มีคำกล่าวว่า “เพื่อเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรม โดยมุ่งมั่นเพื่อความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ดังนั้น วิสัยทัศน์ของเราจึงคือ ความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

ซึ่งมีเรือสมาชิกที่ค้าขายอยู่ทั่วโลก – เคนเรืออย่างมีความสามารถในการแข่งขัน ปลอดภัย และสร้างผลกำไร” คำกล่าวนี้นี้สอดคล้องกับปรัชญาของบริษัทฯ เป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้ การเข้าเป็นสมาชิก Intercargo ของบริษัทฯ นั้น สะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี

- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก RightShip ซึ่งเป็นองค์กรตรวจสอบประเมินคุณภาพเรืออิสระ ก่อตั้งโดย BHP Billiton, Rio Tinto และ Cargill สามบริษัทขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในโลกและเป็นผู้ให้บริการหลักในการขนส่งทางเรือ ซึ่งระบบการตรวจสอบประเมินคุณภาพเรือของ RightShip เป็นที่รู้จักโดยทั่วกันว่ามีความมาตรฐานที่แม่นยำและเข้มงวด รวมทั้งเน้นเรื่องความปลอดภัยของเรือ (รวมถึงลูกเรือและสินค้า) และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล การเข้าเป็นสมาชิกของบริษัทฯ เป็นการยืนยันถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ อีกอย่างด้วย

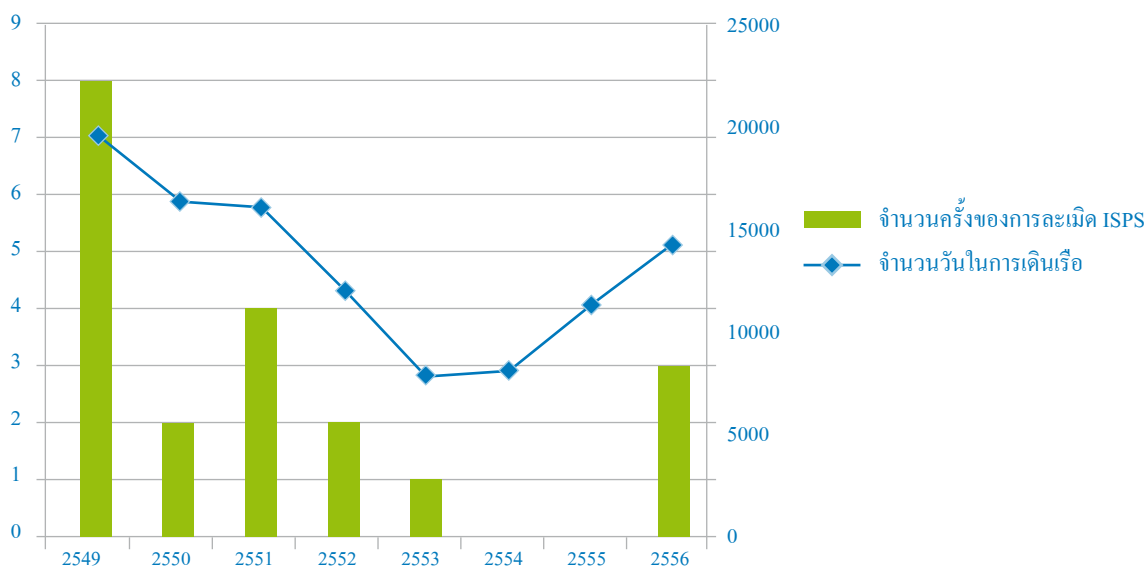
เพื่อให้สอดคล้องกับแนวโน้มที่ลดลงของกราฟที่ได้แสดงก่อนหน้านี้ บริษัทฯ จึงได้กำหนดเป้าหมายภายในเท่ากับศูนย์ สำหรับการละเมิด ISM Code ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต ไฟไหม้ เรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือการถูกกักเรือ

**ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Safety: ISPS)** สืบเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทั่วโลก จึงมีการรับรอง ISPS ในปี 2547 ISPS เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ซึ่งได้รวมถึงการยกระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ ข้อบังคับดังกล่าวได้กำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงานภาครัฐ บริษัทเดินเรือ คนประจำเรือ และบุคลากรประจำท่าเรือ/บุคลากรผู้อำนวยการความสะอาด เพื่อที่จะใช้ใน “การตรวจจับการคุกคามความปลอดภัยและการใช้มาตรการป้องกันสำหรับเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของตัวเรือ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าเรือซึ่งใช้ในการค้าระหว่างประเทศ” (ISPS Code Part A 1.2.1)

เพื่อเป็นการปฏิบัติตาม ISPS บริษัทฯ ได้พัฒนามาตรฐานสำหรับขั้นตอนการปฏิบัติงานของเรือที่เข้าท่าที่มีอัตราเสี่ยงต่อการลักลอบค้ายาเสพติดและผู้ลักลอบหนีขึ้นเรือ โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีสุนัขดมกลิ่น และเจ้าหน้าที่พร้อมอาวุธตามความเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นนโยบายมาตรฐานของบริษัทฯ ที่จะจัดให้มีสิ่งเหล่านี้ หากเรือเข้าท่าเรือที่ยุโรป อังกฤษ อเมริกา ออสเตรเลีย หรือ แคนาดา จนถึงบัดนี้ บริษัทฯ เพิ่งมีเหตุการณ์ถูกกักกันเรือที่เกิดจากการละเมิด ISPS เพียงแค่ครั้งเดียวเท่านั้น

มีการสอบทานภายในประจำปีสำหรับมาตรการการป้องกันต่างๆ ซึ่งรวมถึงผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในการจัดหาสุนัขดมกลิ่นและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ดังเช่นการตรวจสอบ ISM ตามที่ได้กล่าวข้างต้น การสอบทานจะกระทำโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งได้รายงานผลการสอบทานต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง การไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด จะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ในกรณีที่มิมีข้อผิดพลาดในขั้นตอนการดำเนินงานมาตรฐาน จะมีการสอบทานขั้นตอนต่างๆ ทันที

กราฟด้านล่างนี้ แสดงให้เห็นว่า จำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISPS (แกนด้านซ้าย) เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2549 - 2556 การละเมิด ISPS นั้นมีจำนวนสูงสุดในปี 2548 คือ มีการละเมิดทั้งหมด 11 ครั้ง ในขณะที่ปี 2549 มีจำนวนวันในการเดินเรือสูงสุดถึง 19,710 วัน ทั้งจำนวนวันในการเดินเรือและจำนวนครั้งของการละเมิด ISPS ได้ลดลงมาอยู่ที่จุดต่ำสุดในปี 2554 คือ การละเมิดอยู่ที่ 0 ครั้ง โดยมีจำนวนวันในการเดินเรือ 5,842 วัน ทั้งนี้ ไม่มีการละเมิด ISPS ในปี 2554 และปี 2555 แต่ในปี 2556 มีการละเมิด 3 ครั้ง โดยเหตุการณ์เกิดขึ้นเมื่อผู้หลบหนีขึ้นเรือ ซึ่งเป็นคนยากจนและต้องการหนีไปอยู่ต่างประเทศเพื่อชีวิตที่ดีขึ้น แม้ว่าเมื่อคนเรือของบริษัทฯ ตรวจพบผู้หลบหนีเหล่านี้ ได้นำไปส่งที่ท่าเรือที่หลบหนีขึ้นมา แต่บริษัทฯ ก็ได้รวมเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นการละเมิด ISPS เพื่อรายงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายการละเมิดเท่ากับศูนย์ที่ตั้งไว้



บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS เท่ากับศูนย์ สำหรับปีที่จะมาถึง

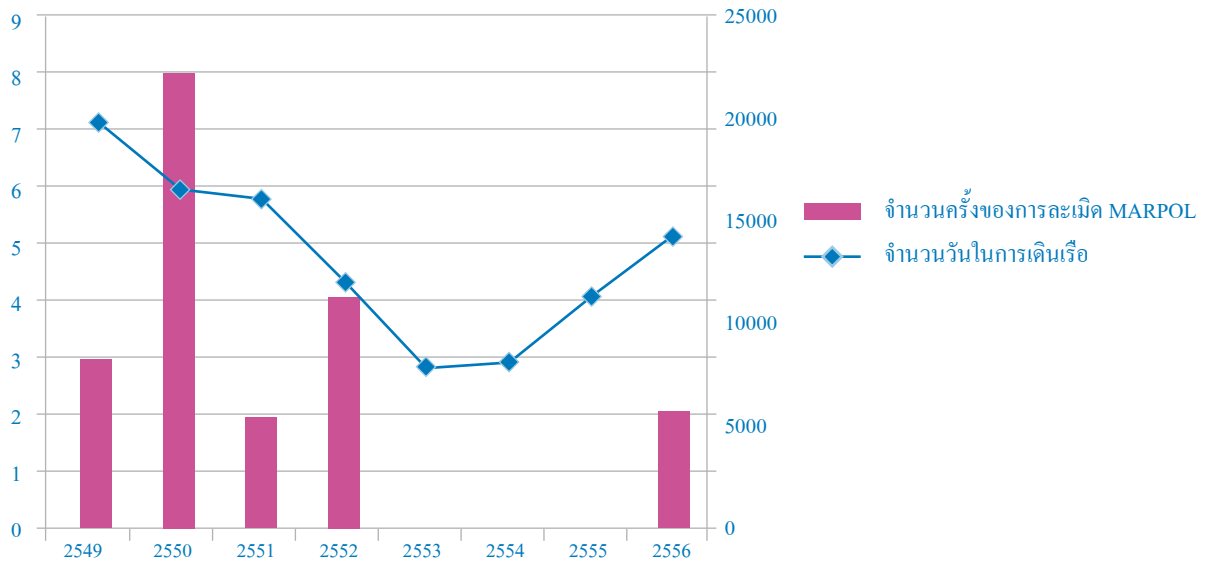
**MARPOL:** เป็นอีกกฎข้อบังคับหนึ่งที่สำคัญซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมในอุตสาหกรรมเดินเรือทางทะเล โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะ “อนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเล โดยการควบคุมมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน และสารอันตราย รวมถึง การลดจำนวนของอุบัติเหตุในการขนถ่ายสารเหล่านั้น” ซึ่งในอนุสัญญานี้แบ่งออกเป็น 6 หมวด กล่าวคือ:

1. ข้อกำหนดการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Regulations for the Prevention of Pollution by Oil)
2. ข้อกำหนดการควบคุมมลพิษจากสารเคมีเหลว (Regulations for the Control of Pollution by Noxious liquid substances in bulk)
3. ข้อกำหนดการควบคุมมลพิษจากสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ 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. ข้อกำหนดการป้องกันมลพิษจากน้ำเสียจากเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from ships)
5. ข้อกำหนดการป้องกันมลพิษจากการป้องกันมลพิษจากขยะจากเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from ships)
6. ข้อกำหนดการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Air from ships)

บริษัทฯ มีความเข้าใจถึงความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบที่ร้ายแรงต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลเนื่องจากอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งบริษัทฯ จัดให้มีมาตรการเชิงป้องกันเพื่อจำกัดความเสี่ยงในเรื่องนี้ โดยลำดับแรกคือ จำกัดความผิดพลาดอันเนื่องมาจากบุคลากร และลำดับที่สองคือการดูแลรักษาเครื่องจักรบนเรือให้มีมาตรฐานสูงสุด

เพื่อจำกัดความผิดพลาดของบุคลากร บริษัทฯ ได้พัฒนาปรับปรุงโปรแกรมการฝึกอบรมสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำเรือทุกคน ซึ่งรวมไปถึงห้องอบรมเสมือนจริง ซึ่งออกแบบมาเพื่อพัฒนาปรับปรุงความชำนาญในการนำเรือ และความระมัดระวังต่างๆ โดยใส่ตัวแปรทั้งทางด้านสภาพอากาศและสภาพท้องทะเล หรือเมืองท่าต่างๆ ในโลก นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีความเชื่อมั่นว่าวิศวกรช่างเครื่องได้รับการฝึกอบรมอย่างเข้มงวด เพื่อให้เกิดทักษะและความสามารถในการดูแลรักษาเครื่องจักร และหลีกเลี่ยงการขนถ่ายกากน้ำมัน ขณะที่อยู่กลางทะเลหรืออยู่เมืองท่า





จากกราฟด้านบนแสดงถึง จำนวนครั้งของการละเมิดอนุสัญญา MARPOL (แกนด้านซ้าย) ซึ่งส่งผลให้เกิดการเรียกเรือ ค่าสินไหมทดแทน และจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2546 - 2556 เพื่อการวิเคราะห์นี้ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ที่ถือเป็นการละเมิดจะมาจากการเรียกเรือค่าสินไหมทดแทน จะเห็นได้ว่าการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นั้นมีจำนวนมากที่สุดในปี 2550 ซึ่งเกิดขึ้นทั้งหมด 8 ครั้ง ในขณะที่ปี 2549 มีจำนวนวันในการเดินเรือมากที่สุด ทั้งนี้ การละเมิดอนุสัญญา MARPOL โดยเฉลี่ยเกิดขึ้นน้อยกว่า 3 ครั้ง ในขณะที่จำนวนวันในการเดินเรือโดยเฉลี่ยเท่ากับ 13,805 วัน โดยในระหว่าง ปี 2550 - 2555 จำนวนการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นั้นลดลงถึงร้อยละ 100 ในขณะที่จำนวนวันในการเดินเรือลดลงร้อยละ 32 อย่างไรก็ตาม ในปี 2550 บริษัทฯ มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL คิดเป็นร้อยละ 0.03 ต่อจำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมด ในปีนั้น ในขณะที่ปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 บริษัทฯ มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL คิดเป็นร้อยละศูนย์ ต่อจำนวนวัน ในการเดินเรือ ในปี 2556 บริษัทฯ มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL จำนวน 2 ครั้ง แต่ทั้งสองครั้งนั้นเกิดจากการไม่ระมัดระวัง ของคนประจำเรือมากกว่าการปล่อยมลพิษออกจากเรือของบริษัทฯ เหตุการณ์ทั้งสองครั้งนี้ได้ถูกนำมาวิเคราะห์เพื่อหาทาง แก้ไขและแจ้งให้แก่เรือทุกลำของบริษัทฯ ทราบ ทั้งนี้ เช่นเดียวกับเป้าหมายสำหรับสองข้อบังคับข้างต้น บริษัทฯ ได้กำหนด เป้าหมายสำหรับการละเมิดอนุสัญญา MARPOL เท่ากับศูนย์ สำหรับปี 2557 และกำหนดให้ไม่มีเหตุการณ์ที่เรือของบริษัทฯ ถูกกักเนื่องจากการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นี้เลย

**กฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้:** กฎข้อบังคับต่อไปนี้อย่างจะมีผลบังคับใช้ในเร็ววัน

- กฎข้อบังคับ Vessel General Permit (VGP) ของสำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (EPA) ซึ่งได้เข้มงวดมากขึ้น ตั้งแต่เดือนมกราคม 2557
- แผนรองรับสำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือแท้งค์ (Non-tank vessel response plan “NTVRP”) ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา โดยตั้งแต่เดือนมกราคม 2557 มีการใช้ขอบเขตของ NTVRP กว้างมากขึ้นและครอบคลุมเรือจำนวนมากขึ้น
- การเดินเรือในเขตทะเลชายฝั่งแคลิฟอร์เนีย นับแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 เรือที่แล่นในบริเวณนี้จะต้องมีปริมาณ ค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1 สำหรับทั้ง Marine Gas Oil และน้ำมันดีเซล
- เขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทะเลแคริบเบียน (Caribbean Emission Control Area “CECA”) ได้มีผลบังคับ ใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยมีมาตรฐานการปล่อยมลพิษเช่นเดียวกับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณ ทวีปอเมริกาเหนือ (North American ECA) กล่าวคือ เรือที่แล่นผ่านบริเวณนี้จะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulfur Fuel Oil “LSFO”) ซึ่งต้องไม่เกินร้อยละ 1 ในระหว่างช่วงแรกของการบังคับใช้คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2557 ถึงเดือนมกราคม 2558 ส่วนในระหว่างช่วงที่สองของการบังคับใช้คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2558 เป็นต้นไป เมื่อเรือแล่นผ่านทวีปอเมริกาเหนือและทะเลแคริบเบียน ซึ่งเป็นเขตที่ควบคุมการปล่อยมลพิษ ค่ากำมะถัน

ของเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 โพรเซสส์ไว้ว่า เขตควบคุมการปล่อยมลพิษไม่เหมือนกับเขตควบคุมขยะบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (Wider Caribbean area for Garbage Special area) กล่าวคือเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริบเบียนและทวีปอเมริกาเหนืออื่น ๆ ได้รวมถึงพื้นที่ทางทะเลที่ตั้งอยู่นอกชายฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกและเขตทะเลแคริบเบียนของเครือรัฐเปอร์โตริโกและหมู่เกาะเวอร์จินของสหรัฐอเมริกาด้วย

- กฎข้อบังคับเกี่ยวกับเรือช่วยชีวิต ซึ่งจะต้องปฏิบัติตามเมื่อมีการนำเรือเข้าอู่แห่งครั้งแรก

หลังจากที่ได้แสดงและได้อธิบายถึงกฎข้อบังคับทางทะเลที่สำคัญ ซึ่งมีส่วนช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ ในหัวข้อถัดไปจะเป็นรายละเอียดของระบบการควบคุมภายในทางด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ

### การป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

**มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001):** เนื่องจากแนวโน้มในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีมากขึ้น บริษัทฯ จึงได้กำหนด “นโยบายการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” ขึ้น นอกเหนือจากข้อกำหนดตามกฎหมาย และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ได้กล่าวไปแล้ว บริษัทฯ ยังได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Management System: EMS) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน ISO 14001 ซึ่งมาตรฐาน ISO 14001:2004 นี้ได้กำหนดกรอบของคร่าว ๆ ทั้งในด้านยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ การวางแผนงานและการดำเนินการ และการแสดงให้เห็นว่า บริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม จากการดำเนินงานใน 1 ปีหลังจากที่บริษัทฯ ได้รับการรับรอง บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการตรวจสอบประจำปีโดยสมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศญี่ปุ่น (Class NK) ซึ่งได้ยืนยันว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวอย่างครบถ้วน ซึ่งระบบ EMS นี้จะเป็นระบบที่เข้ามาเสริมระบบการจัดการคุณภาพ (Quality Management System) ที่มีอยู่ในปัจจุบันเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานระบบการจัดการด้านคุณภาพ มอก. 9001 (ISO 9001) และประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ซึ่งระบบการจัดการแบบผสมผสานนี้เป็นที่รู้จักกันในนามของระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (Safety Quality and Environment Management System: SQEMS) ซึ่งตามหลักระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อมแล้ว ผู้จัดการทางด้านเทคนิคซึ่งเป็นผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ด้วยนั้น ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนของฝ่ายบริหารและเป็น ผู้ที่รับมอบหมายให้ดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ในปี 2551 สมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศญี่ปุ่น (Class NK) ได้ออกใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ (QMS Certificate) แก่บริษัทฯ ซึ่งเป็นฉบับใหม่ของ ISO 9001: 2008 ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว บริษัทฯ เติบโตเร็วประเภทขนส่งสินค้าแห่งแรกของจะไม่ค่อยให้ความสำคัญกับใบรับรองประเภทดังกล่าว เนื่องจากส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องสำคัญสำหรับบริษัทเรือขนส่งสินค้าประเภทน้ำมัน ซึ่งการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องสำคัญสูงสุด

#### วัตถุประสงค์ของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS)

- ลดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม
- ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎข้อบังคับต่างๆ ทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวกับด้านมลพิษทางสิ่งแวดล้อม
- กำหนดขั้นตอนการดำเนินการที่เกี่ยวกับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
- ปลุกจิตสำนึกของพนักงานในการรักษาสิ่งแวดล้อม
- มีการติดตามผลการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ
- มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในส่วนของการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและการป้องกันมลพิษ

จากการสอบทานและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในระบบ SQEMS บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะสามารถยกระดับการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้นในปีถัดไป รวมทั้งเป็นส่วนสำคัญในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และอีกหนึ่งความพยายามของบริษัทฯ ในการที่จะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจ นั่นคือ การนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้สำหรับเรือใหม่ของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้รับ Port of Long Beach Green Environment Achievement Flag จาก Port of Long Beach ซึ่งเป็นท่าเรือสีเขียว รัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา จากการที่บริษัทฯ ได้เข้าร่วมลดการปล่อยมลพิษทางอากาศในบริเวณตอนใต้ของรัฐแคลิฟอร์เนีย นอกจากนี้ กองเรือบริษัทฯ ยังได้ส่วนลดร้อยละ 25 ของค่าใช้จ่ายสำหรับการเทียบท่าจาก Port of Long Beach อีกด้วย

### การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่:

เนื่องจากบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงการป้องกันมิให้เกิดมลภาวะ ซึ่งสิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นจากการทำสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ของบริษัทฯ กับผู้ต่อเรือหลายแห่งในประเทศจีน ซึ่งเรือทุกลำที่ต่อใหม่จะปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมถึงที่จะบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้ด้วย นอกจากนี้ รายละเอียดของเรือที่ต่อใหม่เหล่านี้ยังมีมาตรฐานสูงกว่าข้อกำหนดตามกฎหมายด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้การเดินเรือยั่งยืน และยังเป็นการเพิ่มความสามารถของเรือในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอีกด้วย

### คุณลักษณะในด้าน "การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม" ของเรือต่อใหม่เหล่านี้ คือ

1. โครงสร้างผนังต่อเรือสองชั้น (สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาด 38,500 เดทเวทตัน) เพื่อประโยชน์ในการลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม หากเกิดอุบัติเหตุกับตัวเรือ
2. รูปแบบตัวเรือมีความสมบูรณ์ หลังจากผ่านการพิจารณาวิเคราะห์การออกแบบ หลายๆ ครั้งโดยใช้เทคโนโลยีล่าสุดในการออกแบบตัวเรือ เพื่อให้ได้รูปแบบของตัวเรือที่ดีที่สุดเหมาะสมที่สุด ทั้งขนาดและรูปลักษณะ เพื่อให้เรือสามารถที่จะทำความเร็วตามต้องการ ในขณะที่มีการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำ สำหรับเรือเหล่านี้ จะมีการเผาผลาญเชื้อเพลิงต่ำกว่าเรือขนาดเดียวกันที่อายุมากกว่า โดยเครื่องยนต์ของเรือขนาด 38,500 เดทเวทตัน จะใช้เชื้อเพลิงประมาณ 19 ตันต่อวัน เมื่อเทียบกับเรือขนาดเดียวกันที่อายุมากกว่าซึ่งใช้เชื้อเพลิงประมาณ 25 ตันต่อวัน ในขณะที่เครื่องยนต์ของเรือขนาด 64,000 เดทเวทตัน ใช้เชื้อเพลิงประมาณ 26.4 ตันต่อวัน เมื่อเทียบกับเรือขนาด 57,000 เดทเวทตัน ที่อายุมากกว่าซึ่งใช้เชื้อเพลิงประมาณ 30 ตันต่อวัน การเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำนั้นทำได้โดยใช้เครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพด้วยการออกแบบใบจักรใหม่ที่มีมุมต่ำลง เรือใหม่เหล่านี้มีค่าชี้วัดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ (Energy Efficiency Design Index "EEDI") ที่ประมาณร้อยละ 25 ซึ่งต่ำกว่าค่าที่กำหนด
3. แม้ว่ากฎหมายยังไม่มีผลบังคับใช้ในตอนนี้ แต่เรือสั่งต่อใหม่เหล่านี้จะมีการติดตั้งเครื่องบำบัดน้ำถ่วงเรือซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดที่จะมีผลบังคับใช้ในอนาคต เครื่องบำบัดนี้จะมาแบบที่เรียและสิ่งมีชีวิตเล็กๆ ที่อาศัยอยู่ในน้ำทะเล ซึ่งอาจทำลายสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติของเมืองท่าแต่ละแห่ง
4. เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยก๊าซในโตรเจนออกไซด์
5. ระวังสินค้าแบบกล่อง ผนังเรียบ เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะวาระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำทำความสะอาดก็เพียงพอแล้ว
6. ระบบสูบน้ำมันหล่อลื่นแบบหมุนวนสำหรับระบบให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ จะเป็นการลดปริมาณน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
7. เตาเผาขยะขนาดใหญ่ เป็นไปตามมาตรฐานการทำงานที่กำหนดโดย IMO ซึ่งสามารถใช้เผาผลาญได้ถ้าจำเป็น
8. เรือทุกลำจะติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันสถานะแวดล้อมทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เผาขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิญญาของบริษัทฯ อันเป็นสิ่งที่กองเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว

9. ถังเก็บน้ำห้องเรือและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกันจะช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิกูลเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะช่วยให้ผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูล จัดการแยกน้ำห้องเรือและกากน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้
10. เครื่องบำบัดสิ่งปฏิกูลบนเรือที่ได้รับการพัฒนาจะถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่นี้
11. เรือที่ต่อใหม่จะปฏิบัติตาม “อนุสัญญาการยวบเรือเป็นเศษเหล็ก” ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการยวบเรือเป็นเศษเหล็กอย่างปลอดภัยและรักษาสีสิ่งแวดล้อมปี ค.ศ. 2009) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความมั่นใจว่า เรือที่ถูกยวบเป็นเศษเหล็กหลังจากที่หมดอายุการใช้งานแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัยหรือสภาพแวดล้อมในปัจจุบันอนุสัญญานี้ได้เปิดให้มีการลงนามจากรัฐต่างๆ และจะมีผลบังคับใช้ใน 24 เดือนนับจากวันที่มีการร่วมลงนามโดย 15 รัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของขนาดระวางบรรทุกของเรือเชิงพาณิชย์ทั่วโลก เพื่อให้การให้สัตยาบัน การรับรอง หรือการเห็นชอบ หรือการเข้าร่วม หรือได้วางหลักประกันในการให้สัตยาบัน การรับรอง การเห็นชอบ หรือการเข้าร่วมไว้กับเลขานุการฯ โดยปราศจากข้อจำกัด นอกจากนี้ จำนวนเรือทั้งหมดที่ถูกยวบเป็นเศษเหล็กของแต่ละรัฐ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของขนาดระวางบรรทุกเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ ดังนั้น สัญญาส่งต่อเรือก่อนปี 2558 จะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวภายในปี 2563 และสำหรับสัญญาส่งต่อเรือตั้งแต่ปี 2558 จะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าว ณ วันที่ส่งมอบเรือ สำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้น ได้มีการดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ดังกล่าว พร้อมกันนี้ บริษัทฯ ได้จัดเตรียมให้เรือที่มีอยู่ทุกลำต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวก่อนถึงวันที่อนุสัญญาดังกล่าวนี้จะมีผลบังคับใช้ เรือดังกล่าวจะต้องจัดทำบัญชีวัสดุ/อุปกรณ์ที่อันตราย ตามข้อแนะนำของอนุสัญญาฯ โดยเฉพาะการห้ามและการควบคุมมิให้ใช้วัสดุอันตรายตั้งแต่ขั้นตอนในการต่อเรือ หากมีการใช้วัสดุอันตรายเหล่านั้นในการต่อเรือแล้ว จะต้องมีการจัดทำบัญชีรายการวัสดุเหล่านี้ไว้ ซึ่งจะทำให้เรือมีสิทธิยื่นขอรับรองบัญชีวัสดุอันตรายได้

พัฒนาการใหม่ๆ ในการออกแบบเรือและการต่อเรือมีรายละเอียดตามด้านล่างนี้ ตารางเหล่านี้จะสามารถทำได้ บริษัทฯ จะนำปัจจัยเหล่านี้มาประกอบการตัดสินใจสำหรับการซื้อเรือในอนาคต

**เรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco-friendly ships)** - ธุรกิจเดินเรือเป็นหนึ่งในธุรกิจระหว่างประเทศที่สะอาดที่สุดและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากที่สุด และยังเป็นธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ คาดว่ามีการขนส่งทางเรือมากถึงร้อยละ 90 โดยประมาณ ของการค้าขายทั่วโลก และจากตัวเลขของ IMO ธุรกิจเดินเรือมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพียงร้อยละ 2.7 ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ธุรกิจเดินเรือยังคงก้าวไปข้างหน้าเพื่อหาทางลดตัวเลขการปล่อยก๊าซดังกล่าวต่อไป

ธุรกิจเดินเรือยังไม่สามารถแก้ปัญหาในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้ทุกอย่าง โดยในปัจจุบัน ความพยายามของอุตสาหกรรมเดินเรือและของ IMO แบ่งออกเป็นสองกลุ่ม กล่าวคือ

- สำหรับเรือที่มีอยู่แล้ว - ให้นำ “แนวปฏิบัติในการจัดการที่สี่” มาใช้บังคับ เพื่อรักษาและประหยัดพลังงานที่ใช้บนเรือ
- สำหรับเรือต่อใหม่ - ให้ใช้การออกแบบตัวเรือแบบใหม่ โดยมีเครื่องจักรและเทคโนโลยีที่ประหยัดพลังงานมากขึ้น

**การจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Treatment)** - ในปัจจุบัน มีการอนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือกลางมหาสมุทรได้เพื่อกำจัดสิ่งมีชีวิตที่ไม่พึงประสงค์ที่อยู่ในน้ำถ่วงเรือซึ่งอาจทำลายสิ่งมีชีวิตอื่นที่อาศัยอยู่ในท่าเรือต่างๆ อย่างไรก็ตาม เมื่ออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือฯ มีผลบังคับใช้ใน 12 เดือนหลังจากที่มีการให้สัตยาบันโดย 30 รัฐ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางรวมของเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ทั่วโลก ดังนั้น การติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือสำหรับเรือของบริษัทฯจึงค่อนข้างยาก โดยตามกำหนดวันเริ่มบังคับใหม่นั้นเรือจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวเมื่อมีการตรวจเรือครั้งแรกเพื่อเปลี่ยน International oil pollution prevention certificate (IOPP) หลังจากที่มีอนุสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ ณ ปัจจุบัน มี 38 ประเทศ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 30.38 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก ได้เข้าร่วมลงนามในอนุสัญญานี้

ความพยายามทั้งหมดจะไม่มีประโยชน์เลย หากฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ไม่มีความมุ่งมั่นในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ดังนั้น รายงานในส่วนต่อไปจะเป็นการแสดงถึงความพยายามของบริษัทฯ ในการจำกัดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และของเสีย

#### การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และของเสีย:

เป็นที่ทราบกันโดยทั่วไปว่าต้นเหตุของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มาจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรืออย่างต่อเนื่อง การลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มีเพียงทางเลือกเดียวที่เป็นไปได้ นั่นคือ การลดการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิง แต่นั่นจะเป็นไปไม่ได้ ถ้าไม่มีการลดการเติบโตและการพัฒนา ดังนั้น สิ่งจำเป็นที่ต้องทำ คือ การเพิ่มประสิทธิภาพและลดปริมาณการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ดังต่อไปนี้ เพื่อที่จะได้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว

- ส่งเสริมให้มีการวางแผนการเดินทางดีขึ้นพร้อมกับลดจำนวนเที่ยวเรือเปล่า
- เส้นทางที่ปลอดภัยจากสภาพอากาศแปรปรวน
- ความเร็วในการเดินเรือที่เหมาะสม
- ลักษณะการทรงตัวของเรือที่เหมาะสมต่อการนำเรือ
- การบำรุงรักษาตัวเรือ
- การใช้สีก้นเรือที่มีส่วนผสมของซิลิคอนทาตัวเรือ ซึ่งไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม
- ส่งเสริมการขนถ่ายสินค้าให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดการตกหล่น หรือลดการเสียหายของสินค้า
- การบำรุงรักษาเครื่องจักรเป็นอย่างดี เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการทำงาน

บริษัทฯ ได้เลือกที่จะซื้อเรือขนาดใหญ่ขึ้น คือ ขนาดระวางบรรทุก 54,000 - 64,000 เดทเวทตัน โดยเรือเหล่านี้สามารถรับขนส่งสินค้าได้มากกว่าเป็นสองเท่า กล่าวคือ ร้อยละ 100 หรือมากกว่า เมื่อเทียบกับเรือขนาดเล็กกว่าในกองเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม สิ่งที่สำคัญกว่านั้นคือ เรือขนาดใหญ่กว่าจะเผาผลาญเชื้อเพลิงมากกว่าเรือขนาดเล็กกว่าเพียงร้อยละ 40 - 45 ต่อวันในการเดินเรือ ดังนั้น เชื้อเพลิงที่ใช้ไปต่อหนึ่งหน่วยสินค้านั้นย่อมลดลงอย่างมากตามไปด้วย จะเห็นได้ว่า นี่คือนัยในความพยายามของบริษัทฯ เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนและเพื่อลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

บริษัทฯ มีเป้าหมายที่จะมีเรือประมาณ 60 - 70 ลำในอนาคตอันใกล้ โดยมีจุดมุ่งหมายในการลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันดีเซลลงในอัตราค่าหัวในหลายๆ ปี เพื่อที่จะให้สำเร็จตามจุดมุ่งหมาย บริษัทฯ ได้ดูแลอย่างต่อเนื่องในการแสวงหาเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีในท้องตลาดและตรวจสอบการใช้งานเพื่อให้เข้ากับประเภทและขนาดของเรือของบริษัทฯ ขณะนี้ อยู่ต่อเรือทั่วโลกกำลังเสนอจุดขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” โดยบรรยายถึงความเร็วและตัวเลขการใช้เชื้อเพลิงซึ่งไม่เคยปรากฏมาก่อน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่นี้อย่างจริงจัง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงตระหนักว่า คำโฆษณาของอยู่ต่อเรือบ่อยครั้งจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ดูน่าเชื่อถือ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของเชื้อเพลิงการออกแบบและอัตราการกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งตัวเลขชีวิตสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริงรวมทั้งไม่สามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายได้จริง นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดูแลอย่างใกล้ชิดในเรื่องการติดตั้งเครื่องจักรสำหรับเรือใหม่ที่ได้มา ไม่ว่าจะเป็นเรือต่อใหม่หรือเรือมือสอง รวมถึงเฝ้าติดตามการปฏิบัติงานและผลงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ความเร็วและปริมาณการเผาผลาญเชื้อเพลิงเป็นไปอย่างเหมาะสม ในขณะที่การปล่อยก๊าซฯ เป็นไปอย่างน้อยที่สุด

นอกจากนี้ การที่เรือเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลยังก่อให้เกิดมลพิษอีกทางหนึ่ง นั่นคือ กากน้ำมัน โดยกากน้ำมันนี้จะเกิดขึ้นบนเรือจากการสังเคราะห์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางเลือกหนึ่งในการกำจัดกากน้ำมันนี้สามารถทำได้โดยการเผาแต่จะก่อให้เกิดก๊าซที่เป็นมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงพยายามกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่งไปยังเมืองท่าที่มีการรองรับ ซึ่งวิธีการนี้ถือเป็นวิธีการที่มีค่าใช้จ่ายสูงในการที่จะแก้ปัญหามลพิษ แต่บริษัทฯ ถือเป็นการมุ่งมั่นในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศและความพยายามในการที่จะอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ในระหว่างปี 2555 ถึงปี 2556 บริษัทฯ ได้เพิ่มการกำจัดกากน้ำมันด้วยการส่งขึ้นฝั่งคิดเป็นร้อยละ 11 จากจำนวนกากน้ำมัน จากปริมาณ 900 ตัน เป็น 995 ตัน ซึ่งคิดเป็นการลดลงของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้กากน้ำมันบนเรือประมาณ 2,985 ตัน



กากน้ำมันเหล่านี้สามารถนำไปแปรสภาพเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์จำพวกสารหล่อลื่น เช่น จาระบี ซึ่งใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายอุตสาหกรรม

### สรุปวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้อธิบายในทุกแง่มุมที่เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งในส่วนนี้จะสรุปถึงวัตถุประสงค์ต่างๆที่ได้มีการดำเนินการ รวมถึงการดูแลและการติดตามผล สำหรับการปฏิบัติตามข้อบังคับและอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับ ISM, ISPS และ MARPOL จะมีการดูแลและติดตามผลโดยทีมงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ซึ่งการตัดสินใจที่จะดำเนินการต่อจากนั้นเพื่อเป็นการลดการละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาดังกล่าว จะขึ้นอยู่กับการประเมินผลงานรอบครึ่งปีโดยผู้บริหารระดับสูงและทีมงานทางด้านเทคนิคของบริษัทฯ ตามที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายให้การละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาสำหรับปี 2557 เท่ากับ “ศูนย์” นอกจากนี้ บริษัทฯ พยายามที่จะรักษามาตรฐานความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม SQEMS ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งบริษัทยังคงหาวิธีการเพื่อปรับปรุงระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (SQEMS) รวมถึงการนำกฎข้อบังคับใหม่ๆ มาบังคับใช้กับเรือของบริษัทฯ ก่อนที่กฎข้อบังคับเหล่านั้นจะมีผลบังคับใช้ นอกจากนี้ บริษัทฯ จะพยายามนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งานบนเรือของบริษัทฯ เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สุดท้ายนี้ แม้ว่ากองเรือของบริษัทฯ จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่บริษัทฯ ยังคงกำหนดเป้าหมายอย่างแน่วแน่ในการที่จะลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลลงร้อยละ 3 - 5

บริษัทฯ รู้สึกยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะแจ้งว่า รายงานประจำปีของบริษัทฯ สำหรับปีนี้ได้ถูกจัดพิมพ์บนกระดาษที่นำกลับมาใช้ใหม่ (recycled paper) เพื่อช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นไปตามความประสงค์ของบริษัทฯ ในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนฯ

### ผลการดำเนินงานด้านสังคม

บริษัทฯ กำหนดให้ความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นเรื่องที่สำคัญ ซึ่งบริษัทฯ ได้บัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในพันธกิจ และภารกิจของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะจัดสรรกำไรจำนวนร้อยละ 0.50 ของกำไรสุทธิ ซึ่งจะมีจำนวนขั้นต่ำ 1.75 ล้านบาท และไม่เกิน 25 ล้านบาทต่อปี ให้เป็นเงินสำรองสำหรับกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม สำหรับการใช้เงินสำรองดังกล่าวจะพิจารณาโดยผู้บริหารระดับสูง และ/หรือคณะกรรมการของบริษัทฯ และนำเสนอรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อตรวจสอบเป็นระยะหรืออย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

### ความสัมพันธ์กับลูกค้า

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการประสบความสำเร็จของอุตสาหกรรมเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากแหล่งผู้ผลิตส่งต่อไปยังแหล่งผู้บริโภคนั้นขึ้นอยู่กับ การเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ บริษัทฯ ตระหนักถึงการตอบสนองของลูกค้าอย่างละเอียดโดยทันที หรือภายใน 24 ชั่วโมง รวมทั้งในวันหยุดประจำสัปดาห์ วันหยุดประจำชาติ และวันหยุดสากล ในการดำเนินธุรกิจตามสัญญาเมื่อลูกค้าประสบเหตุการณ์หรือปัญหาใดๆ ก็ตาม บริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น ถึงแม้ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม ทางบริษัทฯ ยินดีที่จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของบริษัทฯ นั้นได้รับการตอบรับอย่างดี และส่วนหนึ่งในข้อคิดเห็นที่ได้รับจากลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ เช่น

“ความช่วยเหลืออย่างรวดเร็วของบริษัทเป็นที่น่าสนใจอย่างยิ่ง”

“ขอบคุณในการให้บริการอย่างมืออาชีพในระหว่าง 117 วันที่ให้บริการ ยินดีที่ได้ร่วมงานกัน”

**การจัดการฐานข้อมูลคอมพิวเตอร์ใหม่** เช่นเดียวกับการรายงานเมื่อปีก่อน บริษัทฯ ปรับปรุงโปรแกรมคอมพิวเตอร์ใหม่ ซึ่งครอบคลุมทุกการปฏิบัติงานในสำนักงานใหญ่และเชื่อมต่อกับกองเรือของบริษัทฯ โปรแกรมนี้แสดงข้อมูลเกี่ยวกับการปฏิบัติงานบนเรือ ต้นทุนที่เกิดขึ้นและข้อมูลอื่นๆ แบบทันที และช่วยให้สำนักงานใหญ่สามารถติดต่อกับกัปตันเรือทุกคนบนเรือทุกลำได้อย่างใกล้ชิด ซึ่งช่วยในการตัดสินใจเมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้น นอกจากนี้ โปรแกรมดังกล่าว ยังช่วยให้บริษัทฯ สามารถให้บริการลูกค้าได้ดียิ่งขึ้น และสนับสนุนให้การทำงานระหว่างพนักงานในสำนักงานใหญ่กับกองเรือมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นด้วย

## พนักงาน

**บริษัทฯ มีความตั้งใจในการดูแลพนักงานด้วยความโปร่งใสและให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกันเพื่อให้พนักงานได้พัฒนาศักยภาพของตนเอง**

เพื่อสอดคล้องกับจริยธรรมธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดให้มีนโยบายการจ้างเหมาแอสสำหรับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และเปิดโอกาสให้พนักงานได้แจ้งถึงการกระทำที่ไม่เหมาะสมต่างๆ โดยทางบริษัทฯ จะเก็บเป็นความลับ ทั้งนี้ พนักงานสามารถส่งข้อคิดเห็นได้ทั้งทางอีเมลและทางไปรษณีย์

## การจ้างงาน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานนั้นเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกันในโอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคง และความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานและการจ้างงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดให้พนักงานมีความรู้ความชำนาญที่เหมาะสมสำหรับการทำงานในหน้าที่ต่างๆ ในบริษัทฯ รวมถึงทำให้พนักงานมีความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต

**การปฐมนิเทศกรรมการใหม่:** ในกรณีที่มิบุคคลใดได้รับการแต่งตั้งเข้ามาเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ โดยการอนุมัติจากผู้ถือหุ้นเลขานุการบริษัทฯ จะดำเนินการรายงานและจัดเตรียมเอกสารสำหรับกรรมการใหม่ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น

## การพัฒนาพนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงาน และลูกเรือบนเรือ โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังอนุญาตให้มีการลางานพิเศษ และกำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกัน และระหว่างพนักงานกับผู้บริหารบริษัทฯ

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

## ผลตอบแทนสำหรับพนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีนโยบายด้านผลตอบแทนสำหรับพนักงานที่สำนักงานของบริษัทฯ ทั้งในรูปของเงินเดือน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ เช่น การเสนอกองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามความสมัครใจ ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงานหน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ /โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงานและแผนงานในอนาคตของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานใน

รูปของ ESOP เนื่องจากบริษัทฯ เห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรง เช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯ ในรูปของเงินโบนัสประจำปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน

ข้อมูลในการดำเนินงาน	2554	2555	2556
<b>การดำเนินงานด้านสังคม</b>			
ข้อมูลพนักงาน			
จำนวนพนักงาน * (คน)	111	117	124
<b>จำนวนพนักงานแบ่งตามเพศ (คน)</b>			
ชาย	47	49	53
หญิง	64	68	71
<b>สัดส่วนพนักงานแบ่งตามระดับ (%)</b>			
ผู้บริหารระดับสูง	12.6	11.9	12.1
ผู้บริหารระดับกลาง	19.8	18.8	18.5
ฝ่ายปฏิบัติการ	67.6	69.3	69.4
<b>สัดส่วนพนักงานแบ่งตามเพศ (%)</b>			
ชาย	42.3	41.9	42.7
หญิง	57.7	58.1	57.3
<b>สัดส่วนพนักงานแบ่งตามการจ้างงาน (%)</b>			
ปฏิบัติงานเต็มเวลา	100.0	100.0	100.0
ปฏิบัติงานชั่วคราว	-	-	-
<b>สัดส่วนพนักงานแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)</b>			
อายุต่ำกว่า 30 ปี	4.5	5.9	10.4
อายุ 30-50 ปี	72.0	71.9	68.6
อายุเกิน 50 ปี	23.5	22.2	21.0
<b>สัดส่วนการหยุดงานแบ่งตามประเภทการบาดเจ็บ (%)</b>			
ลาป่วย	0.8	1.1	1.1
เจ็บป่วยที่เกิดจากอุบัติเหตุในการทำงาน	0	0	0
อื่นๆ	-	-	-
<b>การกลับมาทำงานและการคงอยู่ของพนักงานหลังจากการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร (เฉพาะพนักงานหญิง) **</b>			
จำนวนพนักงานที่มีสิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	64	68	71
จำนวนพนักงานที่ใช้สิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	3	3	1
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร	3	3	1
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร และยังทำงานต่อหลังจากนั้นไปอีกสิบสองเดือน	3	2	1
<b>สัดส่วนผู้บริหารแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)</b>			
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	52.8	52.8	55.3
อายุเกิน 50 ปี	47.2	47.2	44.7

หมายเหตุ: \* รวมพนักงานบริษัทย่อยของบริษัทฯ

\*\* ตามกฎหมายไทย พนักงานหญิงเท่านั้นที่ได้รับสิทธิในการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร

จำนวนและสัดส่วนของพนักงานที่สำนักงาน แบ่งตามเพศและสัญชาติ \*

ระดับพนักงาน	ชาย			หญิง			รวม
	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	
<b>ผู้บริหารระดับสูง</b>							<b>15</b>
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	0
อายุ 30-50 ปี	2	3	-	1	-	-	6
อายุเกิน 50 ปี	-	8	1	-	-	-	9
<b>ผู้บริหารระดับกลาง</b>							<b>23</b>
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	0
อายุ 30-50 ปี	10	2	-	3	-	-	15
อายุเกิน 50 ปี	-	8	-	-	-	-	8
<b>ฝ่ายปฏิบัติการ</b>							<b>86</b>
อายุต่ำกว่า 30 ปี	5	-	-	8	-	-	13
อายุ 30-50 ปี	8	1	-	55	-	-	64
อายุเกิน 50 ปี	2	3	-	4	-	-	9
<b>รวมพนักงานจ้างประจำ</b>	<b>27</b>	<b>25</b>	<b>1</b>	<b>71</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>124</b>
พนักงานชั่วคราว/มีเงื่อนไขตามสัญญา	-	-	-	-	-	-	0
<b>รวมพนักงานทั้งหมดในปี 2556</b>	<b>27</b>	<b>25</b>	<b>1</b>	<b>71</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>124</b>
<b>ร้อยละ</b>	<b>21.77</b>	<b>20.16</b>	<b>0.81</b>	<b>57.26</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100</b>

หมายเหตุ: \* รวมพนักงานบริษัทย่อยของบริษัทฯ ซึ่งปฏิบัติงานที่สำนักงาน

**ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการเคารพในสิทธิมนุษยชนเป็นรากฐานของการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับธุรกิจ นอกจากนี้ ทรัพยากรบุคคลถือเป็นปัจจัยหลักในการสร้างความสำเร็จทางธุรกิจและเพิ่มมูลค่าให้กับบริษัทฯ ในทุกๆ ด้าน บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนกิจกรรมเพื่อส่งเสริมทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของพนักงาน เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และพนักงานได้สนับสนุนทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของบุคคลอื่นด้วย บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยเท่าเทียมกับงานเชิงพาณิชย์และงานด้านการปฏิบัติงาน ซึ่งถือเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหาร กล่าวคือ มีการกำหนดความรับผิดชอบต่อสุขภาพและความปลอดภัยของบุคลากรทุกคนอย่างชัดเจนและเป็นสัดส่วน ระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยของบริษัทฯ ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยอยู่ภายใต้พื้นฐานหลักการว่าอุบัติเหตุสามารถป้องกันหากมีการกำหนดและบริหารความเสี่ยง

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะมาตรฐานของ OCIMF ในเรื่อง “คำแนะนำสำหรับการควบคุมยาเสพติดและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ” ซึ่งรายละเอียดระบุอยู่ในคู่มือระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยบนเรือทุกลำ รวมทั้งประกาศให้ลูกเรือทุกคนรับทราบ

ลูกเรือแต่ละคนต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอซึ่งถือเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงความเหนื่อยล้า และความตึงเครียด ซึ่งอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนเรือ ดังนั้น บริษัทฯ 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 ซึ่งคือ อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ค.ศ. 2006 (MLC 2006) โดยมีการให้สัตยาบันในเดือนสิงหาคม 2555 และได้มีผลบังคับใช้ในภายในเดือนสิงหาคม 2556 เรือที่ชักธงไทยของบริษัทฯ อยู่ในระหว่างการดำเนินการเพื่อขอใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 หลังจากได้รับการตรวจสอบโดยองค์กรที่รับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม ณ ปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่ได้รับรองอนุสัญญาดังกล่าว และยังไม่มีความชัดเจนว่าประเทศไทยจะรับรองอนุสัญญาดังกล่าวก่อนเดือนสิงหาคม 2557 หรือไม่ หลังจากช่วงเวลาผ่อนผันหนึ่งปีซึ่งเสนอโดย ILO โดยจะสิ้นสุดในเดือนสิงหาคม 2557 ใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 ของเรือชักธงไทยจะไม่เป็นที่ยอมรับจากประเทศที่รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ปัจจัยดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดอุปสรรคในการเดินเรือภายใต้ธงไทย

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

**โจรสลัด** ได้แสดงไว้ในหัวข้อ “รายงานจากคณะกรรมการ” โจรสลัดเป็นภัยคุกคามหลักที่เรือของบริษัทฯ ต้องเผชิญ คนประจำเรือ/ลูกเรือต้องวิตกกังวลอยู่เสมอเมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่ที่ทราบว่ามีโจรสลัดติดอาชญากรรม โดยเฉพาะแถบมหาสมุทรอินเดีย/บริเวณทะเลอาหรับ รวมไปถึง ปากอ่าวเปอร์เซียตั้งแต่ทางเหนือจนถึงทางใต้ของสาธารณรัฐมาดากัสการ์ บริษัทฯ จัดให้ภัยคุกคามนี้อยู่ในระดับร้ายแรงมาก โดยให้เรือทุกลำของบริษัทฯ แล่นออกนอกเส้นทางเหล่านี้โดยให้แล่นอยู่ใกล้แถบชายฝั่งอินเดียซึ่งเป็นบริเวณที่ปลอดภัย อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยลงเรือไปด้วยเมื่อแล่นผ่านเขตพื้นที่เสี่ยงภัย กรณีเรือของบริษัทฯ จะต้องผ่านบริเวณพื้นที่เสี่ยงภัยสูง จะมีการจึงลวดหนามรอบตัวเรือเพื่อให้ยากต่อโจรสลัดในการปีนขึ้นมานบนเรือ ทั้งนี้ บริษัทฯ สัญญาว่าจะทำทุกวิถีทางในการสร้างความปลอดภัยให้แก่เรือของบริษัทฯ รวมทั้งคนประจำเรือและลูกเรือทุกคน

**การทำงานเป็นทีม** บริษัทฯ มีความแตกต่างจากบริษัทเจ้าของเรือขนส่งรายอื่นที่มักจะจ้างบริษัทอื่นเป็นผู้บริหารเรือให้ การบริหารการเดินเรือของบริษัทฯ จะจัดการโดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะรับผิดชอบด้านการบริหารการเดินเรือ สำหรับกองเรือทั้งหมดของบริษัทฯ โดยเจ้าหน้าที่ทุกคนมีการทำงานเป็นทีมและมีการประสานงานที่ดี ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการบริหารการเดินเรือ นอกจากนั้น บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ยังได้รับประกาศนียบัตรของ ISM Code และยังได้รับประกาศนียบัตรการรับรองมาตรฐานคุณภาพ “ISO 9001:2008” และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม “ISO 14001:2004” อีกด้วย

**การฝึกรบและการพัฒนา** ตลอดหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่เพียงแต่มีการฝึกรบความชำนาญด้านการบริหารการเดินเรือเท่านั้น แต่ยังได้มีการพัฒนาด้านคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่สำนักงานอีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เห็นว่าจะสามารถประสบความสำเร็จตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือได้ด้วยการอุทิศตนและความซื่อสัตย์ของลูกเรือ ผู้จัดการฝ่ายต่างๆ และฝ่ายตรวจสอบบนเรือ บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพของคนประจำเรือและให้โอกาสพวกเขาได้มีความก้าวหน้าในองค์กรต่อไป

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



บริษัทฯ มีกลไกที่ให้พนักงาน และลูกเรือบนเรือ สามารถส่งข้อร้องเรียน หรือข้อแนะนำต่างๆ มายังสำนักงานของ บริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ หวังว่ากลไกนี้จะสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมบนเรือ โดยนำโปรแกรมวิดีโอเกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือที่ดีที่สุดมาใช้ อีกด้วย เพื่อให้เกิดแรงจูงใจต่อพนักงานประจำเรือใหม่ และให้เกิดการเรียนรู้ตลอดเวลาที่ประจำการบนเรือ บริษัทฯ จึงกำหนดให้ทำกิจกรรมร่วมกับนายประจำเรืออาวุโส และเพื่อทดสอบวัดระดับความสามารถ บริษัทฯ ได้จัดหาคอมพิวเตอร์สำหรับวัดระดับความสามารถไว้ประจำบนเรือ โดยผลของการทดสอบดังกล่าวทำให้พนักงานประจำเรือสามารถทราบจุดอ่อนของตนเอง และกำหนดแนวทางแก้ไขเพื่อปรับปรุงจุดอ่อนดังกล่าวต่อไป

**ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง** บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทางทะเล และหอบังคับการเดินเรือจำลอง ณ สำนักงานใหญ่ กรุงเทพฯ โดยศูนย์ฝึกอบรมดังกล่าวของบริษัทฯ ได้เปิดให้ใช้งานได้อย่าง สมบูรณ์ในเดือนมีนาคม 2551 โดยสิ่งเหล่านี้จะเป็นการวางรากฐานที่มั่นคงของกระบวนการฝึกอบรมต่างๆ ของบริษัทฯ และ ทำให้ทั้งพนักงานและลูกเรือได้พัฒนาในเรื่องการเดินเรือทะเลที่ทันสมัย สำหรับหอบังคับการเดินเรือจำลองถูกสร้างให้เหมือน หอบังคับการจริงของเรือ โดยจำลองสถานการณ์ขณะนำเรือเข้าสู่ท่าเรือหลัก เพื่อให้พนักงานและลูกเรือได้เห็นภาพและเข้าใจ ระบบการนำเรือเข้าเทียบท่า ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลได้จัดอบรมหลักสูตรใหม่ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อพัฒนานายช่างกลเรือ เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการบนเรือและลูกเรือ ในทุกระดับ ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลนี้เป็นก้าวที่สำคัญของ บริษัทฯ ที่จะ ดำเนินการฝึกอบรมให้พนักงานและลูกเรือมีการดูแลตัวเองที่ดีและดูแลเรือที่ต้องประจำการ ทั้งหมดนี้คือความมุ่งมั่นเพื่อให้ มั่นใจในความปลอดภัยของลูกเรือและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย

โปรแกรมฝึกอบรมหลักโดยศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลของบริษัทลำห้วยปี พ.ศ. 2556

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2556				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			ฝ่ายเดินเรือ ระดับ บริหาร	ฝ่ายเดินเรือ ระดับ บริหาร	ฝ่ายเดินเรือ ระดับ บริหาร	ฝ่ายเดินเรือ ระดับ บริหาร	ฝ่ายเดินเรือ ระดับ บริหาร	ฝ่ายเดินเรือ ระดับ บริหาร	ฝ่ายเดินเรือ ระดับ บริหาร	ฝ่ายเดินเรือ ระดับ บริหาร	
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรเดินเรือทะเล (MRM)	หลักสูตรนี้ทางบริษัทได้เปิดสอนตามข้อตกลงที่ได้รับใบอนุญาตจากสโมสรสวีเดน โดยมุ่งเน้นไปที่ตำแหน่งกัปตันเรือ นายประจำเรือและผู้บริหารฝ่ายเครื่องจักรกลเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะสร้างทีมเวิร์คที่ดี และทัศนคติที่ดีในการจัดการทรัพยากร และสร้างทักษะที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดจากความผิดพลาดของการจัดการ	4 วัน	13	42	14	ไม่มี	24	24	24	ไม่มี	1,656
หลักสูตรเพิ่มความสามารรถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง I (BTC-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะความสามารถด้านต่างๆและความรู้ของพนักงานเดินเรือให้ดีขึ้น เพื่อการเดินเรือที่ปลอดภัย	3 วัน	ไม่มี	64	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	18	ไม่มี	ไม่มี	1,152
หลักสูตรเพิ่มความสามารรถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 2 (BTC-II)	หลักสูตรนี้เน้นการลงมือปฏิบัติจริงเพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ในการ บังคับเรือ หลบหลีกเรือ และการทอดสมอในสภาวะต่างๆ ภายใต้ปัจจัยของกำลังที่ควบคุมได้	3 วัน	21	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	18	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	378
หลักสูตรการบริหารจัดการชุดทำงานและทรัพยากรบนสะพานเดินเรือ รวมถึงการบริการจราจรทางเรือ (BTM, VTS&SMCP)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะฝึกกัปตันเรือและนายประจำเรือ ในการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพบนสะพานเดินเรือ และการจัดการทรัพยากรในสถานการณ์ต่างๆ รวมถึงการจัดการบนสะพานเดินเรือในภาวะฉุกเฉิน หลักสูตรนี้ยังพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือ ในการติดต่อกับฝ่ายบริการจราจรเรือโดยการใช้อักษรกลางที่ใช้ทางทะเล (SMCP) ในรูปแบบต่างๆผ่านวิทยุสื่อสาร (VHF) และ อุปกรณ์สื่อสาร GMDSS ในสะพานเดินเรือจำลอง	5 วัน	22	58	ไม่มี	ไม่มี	30	30	ไม่มี	ไม่มี	2,400

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2556				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			ฝ่ายเดินเรือ ระดับ บริหาร	ฝ่ายเดินเรือ ระดับ ปฏิบัติการ	ฝ่ายเดินเรือ ระดับ บริหาร	ฝ่ายเดินเรือ ระดับ ปฏิบัติการ	ฝ่ายเดินเรือ ระดับ บริหาร	ฝ่ายเดินเรือ ระดับ ปฏิบัติการ	ฝ่ายเดินเรือ ระดับ บริหาร	ฝ่ายเดินเรือ ระดับ ปฏิบัติการ	
หลักสูตรรวมคำแนะนำนำใหม่ ๆ จากมืออาชีพเดินเรือเดินเรือโดยสรุป (MPB)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับเรือ นกข ประจําเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้ รับทราบถึงกฎข้อบังคับล่าสุดและข้อผิดพลาดใหม่ ๆ เกี่ยวกับการเดิน เรือ โดยผู้ที่ปฏิบัติงานในตำแหน่งเหล่านี้ในบริษัทได้ร่วมกัน สอนหลักสูตรนี้ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาดังต่อไปนี้ 1. การประกัน ทางทะเลและการป้องกันความเสียหาย 2. การดำเนินการของ สินค้าและเรือพาณิชย์ 3. การตรวจตราควบคุมเรือโดยหน่วยงาน ของรัฐหรือเมืองท่าต่างๆ และการป้องกันมลพิษ 4. การจัดระดับ ความปลอดภัยระหว่างเรือกับเมืองท่า (ISPS) และเพิ่มพูน การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยบนเรือตามหลักสากล (ISM) รวมถึงเอกสารที่เกี่ยวข้อง การทาสีและบำรุงรักษา ตัวเรือ 5. การรู้ถึงความปลอดภัยของการจัดการระบบแวดล้อม (EMS) และการรักษาความปลอดภัยบนเรือ	2 วัน	46	ไม่มี	36	ไม่มี	12	ไม่มี	12	ไม่มี	984
หลักสูตรหน้าทึบขยายระดับปฏิบัติการ (OOW)	หลักสูตรนี้มีขึ้นเพื่อเพิ่มมาตรฐานของการปฏิบัติหน้าที่ของ นายยามทั้งขณะเรือเดินและขณะอยู่ในท่า หลักสูตรนี้จะช่วย ให้นายประจำเรือระดับปฏิบัติการเข้าใจหน้าที่ที่ตนต้องทำบน เรือ และตระหนักถึงความสำคัญของหน้าที่เหล่านั้น และยัง ช่วยให้ผู้อบรมสามารถนำความรู้ไปช่วยให้ธุรกิจเรือโดยรวม ประสบความสำเร็จ	3 วัน	ไม่มี	97	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	18	ไม่มี	ไม่มี	1,746
หลักสูตรเดินเรือ (CMC)	หลักสูตรนี้เสริมสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับเรือและความสามารถ ของเดินเรือให้แข็งแกร่งมากขึ้น และยังเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อขึ้นสู่ตำแหน่งขั้นสูงในเรือให้กับคนที่มีประสบการณ์	3 วัน	11	25	ไม่มี	ไม่มี	18	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	648
หลักสูตรการบังคับบัญชา (Command)	ความมุ่งหมายของหลักสูตรนี้คือฝึกปฏิบัติในทักษะทุกๆ ด้านที่จำเป็น และเตรียมความพร้อมให้กับเดินเรือที่จะขึ้นมา เป็นกัปตัน หลักสูตรนี้ครอบคลุมถึงหลักเกณฑ์การเป็นผู้นำ ความรู้ในธุรกิจและกฎหมาย การกระหว่างประเทศ รวมถึง ข้อบังคับ ประมวลกฎหมาย และธรรมเนียมปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง สัญญาเช่าแบบกำหนดระยะเวลาและสัญญาเช่าเป็นเที่ยว เรือ ต่างๆ ที่เกี่ยวกับสินค้า ประภาศนียंत्र เอกสารต่างๆ เกี่ยวกับ เรือและสินค้า การจัดการเรือ เทคนิคการนำเรือและการนำเรือ ไปทอดสมอเป็นต้น	5 วัน	37	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	30	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	1,110

หลักสูตรการใช้คอมพิวเตอร์	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้ขออบรมปี พ.ศ.2556				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวน ชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		
			ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	
หลักสูตรการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์และระบบข้อมูล (ECDIS)	หลักสูตรนี้ฝึกฝนเพื่อให้แน่ใจว่าผู้เรียนได้รับการฝึกอบรมอย่างถูกต้องในการใช้ระบบปฏิบัติการของแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS) พร้อมทั้งช่วยให้ผู้เรียนคุ้นเคยกับอุปกรณ์ต่างๆ บนเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือจากการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์และการเรียนรู้ข้อจำกัดของข้อมูลที่ได้จากการใช้ (ซึ่งเป็นข้อกำหนดใหม่ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ – IMO) รวมถึงการใช้สิ่งพิมพ์และข้อมูลระบบดิจิทัลควบคู่ไปกับการใช้แผนที่อิเล็กทรอนิกส์	2 วัน	10	11	ไม่มี	ไม่มี	12	12	ไม่มี	ไม่มี	252
หลักสูตรหน้าที่ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล (EMC and EOW)	หลักสูตรฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล ให้มีความรู้ด้านการจัดการและมีทักษะที่หลากหลายซึ่งจำเป็นต่อการปฏิบัติงานบนเรือได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ นายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลระดับปฏิบัติการที่ได้รับการฝึกอบรมในหลักสูตรนี้ จะได้รับการฝึกในหน้าที่นายยามในห้องเครื่อง การเฝ้าดูสถานะการทำงานของเครื่องจักร เครื่องยนต์ การใช้งานการบำรุงรักษา ความปลอดภัย และการป้องกันมลพิษ รวมไปถึงการเก็บบันทึกข้อมูลที่ถูกต้อง	5 วัน	ไม่มี	ไม่มี	37	92	ไม่มี	ไม่มี	30	30	3,870
หลักสูตรการใช้เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex (Wartsila RT-Flex Engine Familiarization)	หลักสูตรนี้ช่วยให้ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องกลเรือได้คุ้นเคยกับเครื่องจักรแบบใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex” ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรใหญ่ชนิดนี้ โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	3 วัน	ไม่มี	ไม่มี	64	106	ไม่มี	ไม่มี	18	18	3,060
หลักสูตรภาษาอังกฤษพื้นฐาน (Basic)	หลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้นักเรียนได้เรียนรู้และมีความเข้าใจในทักษะทางด้านภาษาอังกฤษทั้งหมดในระดับพื้นฐาน และสามารถนำไปใช้ได้อย่างถูกต้อง เช่น ระบบการออกเสียงของภาษาอังกฤษ การฟัง การพูด การอ่าน และการเขียนด้วยคำศัพท์และโครงสร้างไวยากรณ์ที่เหมาะสมในบริบทต่างๆ	10 วัน	-	24	-	15	-	30	-	30	1,170

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2556				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวน ชั่วโมง เรียนรวม คน x ชม
			ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		
			ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	
หลักสูตรภาษาอังกฤษเดินเรือขั้นต้น ระดับ 1 (EMT-I)	หลักสูตรนี้จัดทำขึ้นเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษของนักเรียนไปสู่ระดับภาษาอังกฤษขั้นต้น ระดับ 2 ( Elementary-II level) และให้นักเรียนได้ผ่านพ้นความยากของการใช้ภาษาอังกฤษในแต่ละบุคคล รวมถึงการพัฒนาความรู้ภาษาอังกฤษไปใช้ในชีวิตประจำวัน	10 วัน	-	18	4	7	-	30	30	30	870
หลักสูตรภาษาอังกฤษเดินเรือขั้นต้น ระดับ 2 (EMT-II)	หลักสูตรนี้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษของนักเรียนไปสู่ระดับภาษาอังกฤษชั้นกลาง(Intermediate Level) และให้นักเรียนได้ฝึกทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษในขอบข่ายที่กว้างขึ้นทั้งทางด้าน การเดินเรือและการใช้ทั่วไปในระดับภาษาอังกฤษขั้นต้น 2 (Elementary-II level)	10 วัน	1	6	9	7	30	30	30	30	690
หลักสูตรภาษาอังกฤษชั้นกลาง ระดับ 1 (IMD-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีมุ่งหมายที่จะพัฒนาการออกเสียงภาษาอังกฤษ และพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษของผู้เรียนทั้ง 4 ด้าน คือ พูด ฟัง อ่าน และเขียน หลังจากจบหลักสูตรแล้วผู้เรียนจะสามารถพูดภาษาอังกฤษด้วยสำเนียงที่ชัดเจน ออกเสียงถูกต้องมากขึ้น เน้นถ้อยคำและเน้นเสียงสูงต่ำได้ชัดเจนสื่อสารในชีวิตประจำวันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เลือกใช้คำศัพท์และสำนวนได้อย่างเหมาะสม และสามารถสร้างประโยคภาษาอังกฤษแบบต่างๆ ได้โดยผิดไวยากรณ์น้อยลง	10 วัน	8	2	1	1	30	30	30	30	360
หลักสูตรภาษาอังกฤษชั้นกลาง ระดับ 2 (IMD-II)	หลักสูตรการฝึกอบรมขั้นสูงนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษด้านต่างๆ ของผู้เรียนให้มากขึ้นโดยเน้นที่โครงสร้างไวยากรณ์ขั้นสูง คำศัพท์เกี่ยวกับธุรกิจ การฝึกเขียนอีเมลล์และจดหมายแบบต่างๆ (ซึ่งเป็นเนื้อหาหลักของหลักสูตรนี้) นักเรียนจะได้เรียนรู้คำและวลีต่างๆ ที่ใช้ในการโต้ตอบอีเมลล์และจดหมายภาษาอังกฤษ และเรียนรู้ที่จะเขียนอีเมลล์และจดหมายโดยเลือกใช้ถ้อยคำ รูปแบบการเขียน และระดับความทางการในโอกาสที่ต่างกันได้อย่างถูกต้องเหมาะสม	10 วัน	5	1	2	1	30	30	30	30	270



หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2556				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวน ชั่วโมง เรียนรวม คน x ชม
			ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		
			ระดับ บริหาร	ระดับ ปฏิบัติการ	ระดับ บริหาร	ระดับ ปฏิบัติการ	ระดับ บริหาร	ระดับ ปฏิบัติการ	ระดับ บริหาร	ระดับ ปฏิบัติการ	
หลักสูตรการฝึกภาษาอังกฤษด้านการเดินเรือผ่านคอมพิวเตอร์และโปรแกรมการอบรมผ่านวิดีโอ (Maritime English CBT & VBT)	หลักสูตรนี้เพิ่มความรู้ด้านภาษาอังกฤษที่ใช้ในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศตามหลักสากล (IMO SMCP) คำศัพท์และวลีที่ใช้บ่อยๆในการเดินเรือ การใช้เครื่องจักรกลเรือ การจัดการสินค้าและการปฏิบัติงานอื่นบนเรือ เป็นต้น รวมถึงโปรแกรมการอบรมผ่านวิดีโอควบคู่ไปกับหลักสูตรการอบรมภาษาอังกฤษหลัก	10 วัน	14	51	16	31	30	30	30	30	3,360
ชั่วโมงการอบรมเฉลี่ยต่อคนต่อปี = $23,976 / ((188 + 399 + 183 + 260) / 2) = 46.56$			188	399	183	260					23,976

ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ = กัปตันเรือ ต้นเรือ  
ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ = เจ้าหน้าที่เดินเรือระดับ 2 – 4  
ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ = ต้นกล รองต้นกล  
ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ = นายช่างกลเรือระดับ 3 - 5

สรุปพนักงานที่เข้าร่วมการอบรมแบ่งตามตำแหน่งงาน

หลักสูตรอบรม	ตำแหน่งกัปตันเรือ	ตำแหน่งต้นเรือ	ตำแหน่งต้นหน	ตำแหน่งผู้ช่วยต้นเรือระดับ 3 และ 4	ตำแหน่งต้นกลเรือและรองต้นกล	ตำแหน่งนายช่างกลระดับ 3, 4 และ 5
MRM	24	24	24	24	24	-
BTM	30	30	30	30	30	-
BTC - I	-	-	18	18	18	-
BTC - II	18	18	-	-	-	-
CMC	-	18	18	-	-	-
MPB	12	12	-	-	12	-
OOW & SS	-	-	18	18	-	-
Command	30	30	-	-	-	-
English Course	30	30	30	30	30	30
Maritime English CBT	30	30	30	30	30	30
ECDIS	12	12	12	12	-	-
EMC & EOW	-	-	-	-	30	30
Wartsila RT-Flex Engine	-	-	-	-	18	18
รวมจำนวนชั่วโมงอบรม/ปี/คน	186	204	180	162	192	108

**ระบบการกู้ภัยเรือร่วมกัน Automated Mutual assistance Vessel Rescue System (AMVER) :** โดยได้รับการสนับสนุนจากหน่วยควบคุมรักษาชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งเป็นโครงการที่มีเอกลักษณ์โดดเด่นเฉพาะ โดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์ควบคุม และมีเรือพาณิชย์ทั่วโลกสมัครใจเข้าร่วมโครงการในการรายงานข่าวสาร การค้นหา และการกู้ภัยเรือที่ครอบคลุมทั่วโลก เพื่อช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยในทะเล ซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าร่วมโครงการนี้อย่างต่อเนื่องและมีผลการปฏิบัติงานที่ดีจากการรับรองโดย USCG โดยบริษัทฯ ได้รับรางวัล AMVER ทุกปีจากตัวแทนของสถานทูตสหรัฐอเมริกา ณ กรุงเทพฯ อ้างอิงถึงข้อความในจดหมายชมเชยจากหน่วยควบคุมรักษาชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงรางวัลที่ได้รับ “บริษัทฯ ควรภาคภูมิใจในเจ้าหน้าที่และลูกเรือที่มีความมุ่งมั่นและรับผิดชอบในด้านความปลอดภัยของชีวิตเมื่ออยู่กลางทะเล”

## การพัฒนาชุมชนและสังคม

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่าชุมชนและสังคมที่เข้มแข็งเป็นปัจจัยหลักที่สนับสนุนธุรกิจของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงสนับสนุนและมีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม และเอาใจใส่ในผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนดไว้ รวมถึงการค่อยๆ เข้าไปมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบต่อสังคม การจัดตั้งและขยายกองทุนเพื่อทำกิจกรรมชุมชนและสังคมจะช่วยให้เกิดกรอบความคิดและการทำงานอย่างยั่งยืน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ ต่อไป

ในปี 2554 เหตุการณ์อุทกภัยครั้งใหญ่ในประเทศไทย ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคนจำนวนนับล้าน ทรัพย์สินเกิดความเสียหาย และถูกทำลายอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน ซึ่งเหตุการณ์ครั้งนี้ พนักงานของบริษัทฯ เองก็ได้รับผลกระทบด้วยเช่นกัน บ้านของพนักงานหลายคนต้องจมอยู่ใต้น้ำที่ความสูง 2 เมตร! และถึงแม้ว่าพนักงานเหล่านี้จะต้องเผชิญกับความยากลำบากของสภาพที่อยู่อาศัย รวมถึงสิ่งของมีค่าต่างๆ เสียหาย แต่พนักงานยังคงมาปฏิบัติหน้าที่ตามปกติ ซึ่งบริษัทฯ รู้สึกขอบคุณเป็นอย่างยิ่งถึงความมุ่งมั่นของพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ โดยทางบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายให้ความช่วยเหลือแก่พนักงานที่เดือดร้อนจากอุทกภัยในด้านต่างๆ เพื่อช่วยแบ่งเบาภาระและความเดือดร้อนโดยกำหนดให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคลทำหน้าที่รับเรื่องและประสานงานสำหรับพนักงานที่ไม่สามารถเดินทางมาปฏิบัติหน้าที่ได้ บริษัทฯ ได้อนุญาตให้ลาหยุดเป็นกรณีพิเศษ สำหรับพนักงานที่ได้รับความเดือดร้อนในด้านที่พักอาศัย บริษัทฯ ได้จัดเตรียมที่พักอาศัยใจกลางเมืองให้แก่พนักงานและครอบครัว นอกจากนี้พนักงานที่จัดหาที่พักอาศัยเองก็สามารถนำค่าใช้จ่ายมาเบิกกับบริษัทฯ ได้

### สำหรับกิจกรรมด้านสังคมและชุมชน ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ ให้การสนับสนุนการฝึกอบรมบุคลากรของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (Merchant Marine Training Center) โดยการให้ทุนการศึกษาแก่ผู้ที่มีผลการเรียนดีโดยมอบรางวัลเหรียญทองแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่มีผลการเรียนดีเด่นและประพฤติดีเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีอย่างสม่ำเสมอด้วย
- บริษัทฯ ได้จัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (MMTC) โดยในปี 2556 ปี 2555 ปี 2554 และปี 2553 บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษารวมทั้งสิ้น 1,345,400 บาท 2,131,900 บาท 2,339,800 บาท และ 2,355,120 บาท ตามลำดับ แก่นักเรียนที่ขาดแคลนเงินทุน
- บริษัทฯ ได้รับนักเรียนที่จบการศึกษาจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมาเป็นพนักงาน/ลูกเรือของบริษัทฯ และให้การส่งเสริมเพื่อพัฒนาคุณภาพของพนักงาน/ลูกเรือไทยเหล่านี้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งพนักงาน/ลูกเรือเหล่านี้สามารถทำงานกับเจ้าของเรือไทยทั่วไปได้โดยไม่มีข้อจำกัดว่าจะต้องทำงานกับบริษัทฯ เพียงแห่งเดียวเท่านั้น
- จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา ในการปรับปรุงความรู้ และส่งเสริมการเรียนการสอน สำหรับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งตามบันทึกความเข้าใจนี้ บริษัทฯ ได้สร้างหอพักเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักศึกษาสำเร็จตามโครงการที่วางไว้เรียบร้อยแล้ว และได้ส่งมอบหอพักดังกล่าวให้กับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งมีมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 25.40 ล้านบาท บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือ

ทางการเงินอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียน รวมการซื้อหนังสือและอุปกรณ์ทางการศึกษาในห้องสมุด ทางด้านวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ได้เพิ่มหลักสูตรการเรียนใหม่โดยมีบริษัทฯ เป็นที่ปรึกษาเพื่อเป็นการฝึกหัดและพัฒนาวิศวกรสำหรับการดำเนินอาชีพการเดินเรือในอนาคต ในการนี้ ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการได้มอบรางวัลโล่เกียรตินิยมให้แก่บริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช

- บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชยนาวินานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตรการเดินเรือ การมอบทุนการศึกษางวดสุดท้ายภายใต้โครงการนี้ได้ถูกจ่ายในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553
- ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 137,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 15” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวินา เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ช่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านหนองแค จังหวัดสระแก้ว ได้แก่ 1) ในปี 2554 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 113,160 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวินา เพื่อนำไปจัดสร้างห้องอาหาร สำหรับโรงเรียนวัดตะพังคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา 2) ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 139,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวินา เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ สำหรับโรงเรียนโนนผาสุก จังหวัดสระแก้ว 3) ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวินา เพื่อไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทำเวทีกิจกรรมสำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และ 4) ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวินา เพื่อไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียนและปรับปรุงห้องสมุดให้แก่ โรงเรียนบ้านใบสีทอง จังหวัดสุพรรณบุรี
- เมื่อเดือนมกราคม 2556 บริษัทฯ ได้บริจาคเงินจำนวน 5,000 บาท ให้แก่กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เพื่อจัดหาของขวัญให้แก่เด็กๆ ในงานวันเด็กที่สนามเสือป่า พระราชวังดุสิต
- ในปี พ.ศ 2553 บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 28 เครื่อง แก่โรงเรียนมัธยมวชิราลงกรณ์ โรงเรียนสุโขทัย โรงเรียนบ้านค้อ โรงเรียนสัตตยาสัย และสำนักงานบริหารชุมชน อำเภอปากเกร็ด บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษแก่เด็กยากจนอย่างต่อเนื่อง จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 15 เครื่อง เพื่อใช้ในกิจกรรมการเรียนการสอนของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ และได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีความทันสมัยเพิ่มอีกจำนวน 3 เครื่อง (Dell Celeron 2 GHZ, Hard Disk 40 GB) แก่โรงเรียนเพื่อใช้ในการเรียนการสอนในโรงเรียนมีความทันสมัยมากขึ้นด้วย
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 40,000 บาท ให้กับยุวมุสลิม บ้านปากลัด อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อใช้สนับสนุนเครื่องมือเครื่องใช้ทางการศึกษาและเป็นทุนการศึกษาในกิจกรรมวันเด็กเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2551
- โดยปกติแล้วบริษัทฯ มักจะจัดให้มีการบริจาคเงินและสิ่งของสำหรับผู้ที่มีความจำเป็นและผู้ที่ยากไร้ เช่น บริษัทฯ ร่วมกับพนักงาน ได้บริจาคเงินกว่า 1 ล้านบาท ผ่านสภาอากาศไทยสำหรับผู้ประสบภัยธรรมชาติจากคลื่นยักษ์สึนามิในประเทศไทย และเมื่อต้นปี 2547 บริษัทฯ ได้บริจาคคอมพิวเตอร์แก่โรงเรียนระดับประถมและมัธยม จำนวน 4 แห่ง ในจังหวัดระยอง ที่มีนักเรียนจำนวน 877 คน ให้มีโอกาสดูแลศึกษา
- บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือในการสร้างโรงเรียนสำหรับเด็กที่ประสบภัยจากแผ่นดินไหวในภาคตะวันตกของประเทศไทย เมื่อปี 2544 และในที่สุดโรงเรียนมิตรภาพ อินโด-ไทย ก็เกิดขึ้นและสามารถเปิดดำเนินการได้แล้ว ซึ่งสามารถรับนักเรียนได้ จำนวน 700 คน ทั้งในระดับประถม มัธยมต้น รวมทั้งมัธยมปลาย ซึ่งทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องต่างๆ รู้สึกซาบซึ้งและประทับใจอย่างมากในความช่วยเหลือจากประเทศไทย

- บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยทางภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิ เมื่อเดือนธันวาคม 2547 โดยบริษัทฯ และพนักงานได้บริจาคเงินช่วยเหลือจำนวน 590,000 บาท ให้กับหมู่บ้านทะเลนอก จังหวัดระนอง และปรับปรุง/ซ่อมแซมเรือประมงเพื่อให้สามารถนำกลับมาประกอบอาชีพได้ และบริษัทฯ ได้อาสาดูแลและเข้ามาเยี่ยมเยียนหมู่บ้านนี้อย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้เด็กที่ขาดแคลนได้รับทุนการศึกษา โดยปัจจุบันบริษัทฯ ยังให้ทุนการศึกษาเด็กผู้หญิงคนหนึ่ง ที่กำลังศึกษาอยู่ในโรงเรียนแห่งหนึ่งที่กรุงเทพฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดหาแหล่งประกอบอาชีพให้แก่เยาวชนและให้การสนับสนุนการพัฒนาทางร่างกายและสติปัญญาของเด็กหนุ่มในหมู่บ้านแห่งนี้ เพื่อที่จะก้าวเข้ามาฝึกอบรมอาชีพการเดินเรือขั้นพื้นฐาน โดยทางบริษัทฯ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะเข้ามาประกอบอาชีพการเดินเรือให้กับบริษัทฯ ได้อย่างสมบูรณ์และตรงกับสายงานอาชีพในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 1,325,867 บาท ในปี 2551 เพื่อสร้างบ้านพิลึกส์ เคมี และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เซมังกูดี ทามิล นาฑูล ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547
- บริษัทฯ ได้ประสานงานกับสภาอากาศไทยให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ มาตั้งแต่อดีต และในปี 2556 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมกราคม และเดือนกรกฎาคม มีจำนวนโลหิตรวม 43,200 ซีซี
- ในทุกๆ ปี บริษัทฯ จัดกิจกรรมวิ่ง 5 กิโลเมตร เรียกว่า “ฟิเอสแอลวิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี” ที่สวนลุมพินีเพื่อสนับสนุนให้พนักงานบริษัทฯ มีนิสัยรักการออกกำลังกายและมีสุขภาพที่ดี และในปี 2555 บริษัทฯ ไม่ได้จัดกิจกรรมวิ่งดังกล่าว โดยบริษัทฯ ได้นำเงินจำนวนนี้ ไปช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากน้ำท่วมในไทยแทน
- บริษัทฯ เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนงานวันกีฬาประจำปี ณ ศูนย์ฝึกพณิชยนาวิ ซึ่งบริษัทฯ ให้ความร่วมมือในการขยายด้านกีฬารวมถึงการศึกษา (ที่ได้กล่าวไปแล้ว) และช่วยในเรื่องการพัฒนาของคณะนักเรียนพณิชยนาวิ
- บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือพนักงานด้วยการให้ทุนการศึกษาประจำปี สำหรับค่าเล่าเรียนแก่บุตรของพนักงานที่ไม่สามารถหาเงินค่าเล่าเรียนของบุตรตนเองได้
- 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





กัปตันนพวงศ์ รัตนชัยพรพันธ์ ผู้จัดการอาวุโส - Post Fixture และคุณสมปรรตนา เทพณาเพลิน  
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) รับมอบรางวัล CSRI Recognition 2013 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

## การบริจาคโลหิต ปี 2556

ในเดือนมกราคม และ เดือนกรกฎาคม 2556 หน่วยเคลื่อนที่  
รับบริจาคโลหิตจากสภาอากาศไทยมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น  
2 ครั้งมีจำนวนโลหิตที่ได้รับบริจาครวมทั้งสิ้น 43,200 ซีซี





## รางวัลให้แก่ผู้บริจาคโลหิต

เดือนมีนาคม 2556 พระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าโสมสวลี ได้ประทานรางวัลให้แก่นายสตีเฟน โกลา ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) ของบริษัทฯ เนื่องจากได้บริจาคโลหิตมากกว่า 36 ครั้ง



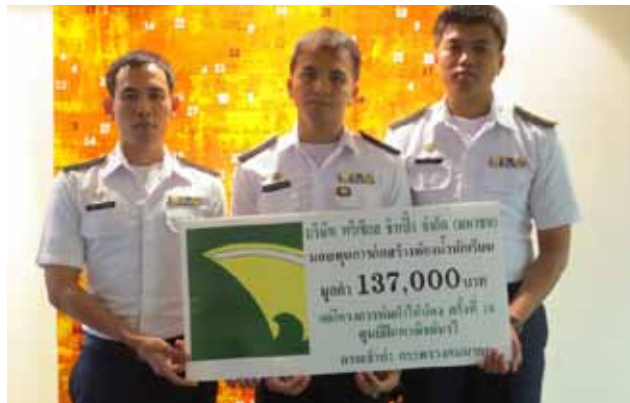
## มอบทุนการศึกษาประจำปี 2556

ในเดือนกรกฎาคม 2556 บริษัทฯ ได้มอบทุนการศึกษา จำนวน 1,345,400 บาท ให้แก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่ได้รับคัดเลือก เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายของนักเรียนตลอดปีการศึกษา ภาพแสดงนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี พร้อมด้วย นายโคคา วี. สุตาการ์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือฟิเอสแอล



## โครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 15” คณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์วอศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

เมื่อเดือนตุลาคม 2556 บริษัทฯ ได้บริจาคเงินจำนวน 137,000 บาทให้แก่โครงการห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 15 ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำอาหาร ซ่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านหนองแค จังหวัดสระแก้ว



## งานวันเด็ก

เมื่อเดือนมกราคม 2556 บริษัทฯ ได้บริจาคเงินจำนวน 5,000 บาทให้แก่กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เพื่อจัดหาของขวัญให้แก่เด็กๆ ในงานวันเด็กที่สนามเสือป่า พระราชวังดุสิต



## กรอบการรายงานตาม GRI (Global Reporting Initiatives) Version 3

### การเปิดเผยข้อมูล

#### 1. กลยุทธ์และบทวิเคราะห์

GRI Ref.	ดัชนี GRI	รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
1.1	สารจากผู้นำระดับอาวุโสขององค์กร	81	สารจากคณะกรรมการบริษัท
		32-51	รายงานจากคณะกรรมการ
1.2	คำอธิบายเกี่ยวกับผลกระทบ ความเสี่ยงและโอกาสหลัก	41-49	ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่
		118-124	ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

#### 2. ข้อมูลเชิงองค์กร

GRI Ref.	ดัชนี GRI	รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
2.1	ชื่อองค์กร	หน้าปก	หน้าปกรายงาน
2.2	ตราผลิตภัณฑ์ สินค้า และ/หรือบริการหลัก	12-15	ลักษณะของธุรกิจ
2.3	โครงสร้างการปฏิบัติงานขององค์กร บริษัทสาขา และกิจการร่วมค้า	6-7	โครงสร้างกลุ่มบริษัท
2.4	สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่	8	ข้อมูลอื่นๆตามมาตรา 114
2.5	จำนวนประเทศ ที่ซึ่งองค์กรปฏิบัติงานอยู่ ชื่อประเทศที่มีการดำเนินงานหลัก หรือที่เกี่ยวข้องเป็นพิเศษกับประเด็นทางความยั่งยืนที่ครอบคลุมอยู่ในรายงาน	9-11	สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม
2.6	ลักษณะของการเป็นเจ้าของและรูปแบบทางกฎหมาย	8 30-31	ข้อมูลอื่นๆตามมาตรา 114 โครงสร้างองค์กร
2.7	ตลาดที่มีการจัดส่งสินค้า (รวมทั้งการแบ่งส่วนทางภูมิศาสตร์ ภาคส่วนที่มีการจัดส่งสินค้า และประเภทของลูกค้า/ผู้รับผลประโยชน์)	12-25	ลักษณะของธุรกิจและอุตสาหกรรม
2.8	ขนาดกิจการ	4-5 9-10	จุดเด่นทางการเงิน ชื่อและประเภทของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมที่บริษัทถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไปของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น
2.9	การเปลี่ยนที่มีนัยสำคัญระหว่างช่วงการรายงาน ในด้านขนาด โครงสร้าง หรือการเป็นเจ้าของ	4-5 27 36-37 49	จุดเด่นทางการเงิน โครงสร้างรายได้ การปรับอายุกองเรือ โครงการร่วมทุน
2.10	รางวัลที่ได้รับในระยะเวลาการรายงาน	35	รางวัลและเกียรติยศ

#### 3. ตัวแปรเสริมการรายงาน

GRI Ref.	ดัชนี GRI	รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
3.1	ช่วงเวลาการรายงาน (เช่น ปีงบประมาณ/ปีตามปฏิทิน) สำหรับข้อมูลที่ให้ไว้	หน้าปก	หน้าปกรายงาน
3.2	วันที่ของการรายงานครั้งล่าสุด (ถ้ามี)	-	21 กุมภาพันธ์ 2556
3.3	รอบการรายงาน (ประจำปี, ประจำปีสองปี เป็นต้น)	หน้าปก	หน้าปกรายงาน
3.4	ผู้ติดต่อ สำหรับคำถามเกี่ยวกับรายงานหรือเนื้อหาการรายงาน	8	ข้อมูลอื่นๆตามมาตรา 114
3.5	กระบวนการกำหนดเนื้อหาการรายงาน	82-83	กระบวนการในการกำหนดเนื้อหาในรายงาน, ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย

GRI Ref.	ดัชนี GRI	รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
3.6	กรอบของรายงาน (เช่น ประเทศ หน่วย บริษัท สาขา สิ่งก่อสร้าง ที่ให้เข้า กิจกรรมร่วมค้า ตัวแทนจำหน่าย) คู่มือจากข้อเสนอแนะในการกำหนดขอบเขตรายงาน	82	ขอบเขตของรายงาน
3.7	แจ้งข้อจำกัดใดๆ ของขอบเขต และกรอบของการรายงาน (คู่มือการว่าด้วยความสมบูรณ์เพื่ออธิบายเกี่ยวกับขอบเขต)	82	กรอบและข้อจำกัดของรายงาน
3.8	หลักการที่ใช้ในการรายงานเกี่ยวกับกิจการย่อย บริษัท สาขา สิ่งก่อสร้างที่ให้เข้า การจ้างบุคคลภายนอก และกิจการอื่นๆที่สามารถเปรียบเทียบผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ระหว่างช่วงเวลา และ/หรือระหว่างองค์กร	82	ภาพรวมของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน
3.12	ตารางระบุจุด หรือบริเวณของการเปิดเผยข้อมูลตามมาตรฐานในรายงาน	112-117	กรอบการรายงานตาม GRI (Global Reporting Initiatives) Version 3

#### 4. ธรรมชาติ พันธกรณี และการมีส่วนร่วม

GRI Ref.	ดัชนี GRI	รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
4.1	โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร รวมทั้งคณะกรรมการกำกับดูแลองค์กรสูงสุด ที่รับผิดชอบต่อการกิจเฉพาะ เช่นการกำหนดกลยุทธ์หรือการพิจารณาประเด็นความผิดพลาด	30-31	โครงสร้างองค์กร
4.2	แจ้งว่าประธานของคณะกรรมการกำกับดูแลองค์กรสูงสุด เป็นผู้บริหารหรือไม่	28-29	คณะกรรมการบริษัท
4.3	สำหรับองค์กรที่มีโครงสร้างคณะกรรมการแบบเดี่ยว ให้แจ้งจำนวนและเพศของสมาชิกในคณะกรรมการกำกับดูแลองค์กรสูงสุดที่เป็นอิสระ และ/หรือ สมาชิกที่ไม่ใช่ฝ่ายบริหาร	28-29	คณะกรรมการบริษัท
		68-70	โครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ
4.4	กลไกสำหรับผู้ถือหุ้นและพนักงาน ในการให้คำแนะนำหรือเสนอแนะแนวทางแก่คณะกรรมการกำกับดูแลองค์กรสูงสุด	58-59	การประชุมผู้ถือหุ้น
4.5	ความเชื่อมโยงระหว่างการให้คำตอบแทนแก่สมาชิกของคณะกรรมการกำกับดูแลองค์กรสูงสุด ผู้จัดการระดับอาวุโส และผู้บริหาร (รวมทั้งข้อตกลงการลงจากตำแหน่ง) กับผลการดำเนินงานขององค์กร (รวมทั้งผลการดำเนินงานทางสังคมและสิ่งแวดล้อม)	75-76	การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ
		64-67, 76	คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร
4.6	กระบวนการที่ใช้กับคณะกรรมการกำกับดูแลองค์กรสูงสุด เพื่อช่วยยืนยันเรื่องการหลีกเลี่ยงผลประโยชน์ทับซ้อน	71-72	ความขัดแย้งทางผลประโยชน์
4.7	กระบวนการที่ใช้กำหนดองค์ประกอบ คุณสมบัติและความชำนาญ ของสมาชิกคณะกรรมการกำกับดูแลองค์กรสูงสุดและคณะกรรมการ รวมทั้งการพิจารณาเพศและความหลากหลายใดๆ	131	คณะกรรมการสรรหา
4.8	ค่าเฉลี่ยขององค์กรเกี่ยวกับภารกิจหรือค่านิยม จรรยาบรรณ และหลักการที่เกี่ยวข้องกับผลการดำเนินงานทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและสังคม และสถานะของการลงมือปฏิบัติ	1	ภารกิจที่สำคัญ
		71	จริยธรรมธุรกิจ
4.9	ขั้นตอนที่คณะกรรมการกำกับดูแลองค์กรสูงสุดใช้ควบคุมดูแลและติดตามผลการดำเนินงานทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคมขององค์กร รวมทั้งความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวข้อง และการปฏิบัติตามหรือให้ความร่วมมือกับมาตรฐาน จรรยาบรรณ และหลักการที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล	32-51	รายงานจากคณะกรรมการ
		118-124	ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ
4.10	กระบวนการประเมินผลการดำเนินงานของคณะกรรมการกำกับดูแลองค์กรสูงสุด โดยเฉพาะในด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและสังคม	32-51	รายงานจากคณะกรรมการ
4.13	สมาชิกภาพในสมาคมระดับสากล (เช่น บริษัทในเครืออุตสาหกรรม) และ/หรือ องค์กรผู้สนับสนุนแห่งชาติ/นานาชาติ	63	แนวร่วมปฏิบัติเพื่อการต่อต้านการทุจริตของภาคเอกชน



GRI Ref.	ดัชนี GRI	รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
4.14	ตัวอย่างรายชื่อกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่มีส่วนร่วมกับองค์กร	82-83	ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย
		61-62	บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย
4.15	พื้นฐาน วิธีการระบุตัวตน และการคัดเลือกผู้มีส่วนได้เสีย	82-83	ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย
		61-62	บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย
4.16	แนวทางในการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้งความถี่ของการมีส่วนร่วม แบ่งตามประเภทและกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	82-83	ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย
		61-62	บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย
4.17	ประเด็นและความกังวลหลักที่ได้มีการยกขึ้นกล่าวถึง ผ่านทางการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย และวิธีที่องค์กรได้ตอบสนองต่อประเด็นและความกังวลหลักเหล่านี้ผ่านทางการรายงาน	82-83	ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย
		61-62	บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย
การเปิดเผยข้อมูล - ผลการดำเนินงาน			
เศรษฐกิจ			
ผลการดำเนินงานเชิงเศรษฐกิจ		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
	แนวทางการจัดการ		
EC1	มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรง ที่ได้สร้างขึ้นและแจกจ่าย รวมถึงรายได้ ค่าดำเนินงาน เงินชดเชยสำหรับพนักงาน เงินบริจาค และการลงทุนในชุมชนอื่นๆ ค่าไรสะสม และเงินที่ชำระแก่เจ้าของเงินทุนและรัฐบาล	84	มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้นและแจกจ่าย
		84	รายได้จากการเดินเรือ
		84	ต้นทุนจากการเดินเรือ
		84	ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน
		84	เงินปันผลจ่าย, การจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหุ้น
		84	ดอกเบี้ยที่ชำระแก่ผู้ให้สินเชื่อ
		84	ภาษีจ่ายให้รัฐ
		84	เงินลงทุนในชุมชนและสังคม
EC3	การคุ้มครองต่อพันธะในแผนงานผลประโยชน์ที่กำหนดไว้	96-97	ผลตอบแทนสำหรับพนักงาน
EC4	ความช่วยเหลือทางการเงินที่สำคัญจากรัฐบาล	-	ไม่มี
บทบาทในตลาด		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
EC7	ขั้นตอนการทำงานในพื้นที่ และอัตราส่วนของผู้ปฏิบัติงานในระดับจัดการอาวุโส ที่ได้รับการจ้างจากชุมชนท้องถิ่น ณ พื้นที่ปฏิบัติงานที่สำคัญ	68	โครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ
		98	จำนวนและสัดส่วนของพนักงานที่สำนักงานแบ่งตามเพศและสัญชาติ
		69	คำจำกัดความในรายงานการกำกับดูแลกิจการ
ผลกระทบเชิงเศรษฐกิจทางอ้อม		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
EC8	การพัฒนาและผลกระทบของการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน และการบริการ ที่จัดสรรขึ้นเพื่อสาธารณประโยชน์เป็นหลัก	106-111	การพัฒนาสังคมและชุมชน



ผลกระทบเชิงเศรษฐกิจทางอ้อม		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
EC9	การเข้าใจและอธิบายถึงผลกระทบเชิงเศรษฐกิจทางอ้อมที่สำคัญอันรวมถึงขอบเขตของผลกระทบนั้น	118-124	ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ
		32-51	รายงานจากคณะกรรมการ
สิ่งแวดล้อม			
พลังงาน		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
EN6	ความคิดริเริ่มในการจัดหาสินค้าและบริการ ที่ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ หรือใช้พลังงานหมุนเวียน และการลดลงของข้อกำหนดทางพลังงาน อันเนื่องมาจากความคิดริเริ่มดังกล่าว	92-94	การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่
การปล่อยก๊าซ น้ำทิ้ง และของเสีย		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
EN18	แผนงานนำร่อง เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และผลการลดปริมาณการปล่อยก๊าซที่เกิดขึ้น	94-95	การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และของเสีย
สินค้าและบริการ		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
EN26	แผนงานริเริ่มการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของสินค้าและบริการ รวมถึงขอบเขตของการลดผลกระทบ	94-95	การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และของเสีย
ความร่วมมือ		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
EN28	ตัวเลขของค่าปรับและยอดรวมของมาตรการการลงโทษอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการเงินจากการละเมิดบัญชีและข้อบังคับทางสิ่งแวดล้อม	-	หมายเหตุ: ไม่มีการละเมิด
สังคม: การปฏิบัติต่อแรงงานและงานที่มีคุณค่า			
การจ้างงาน		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
LA1	กำลังแรงงานรวม ตามประเภทการจ้างงาน สัญญาการว่าจ้าง และภูมิภาคโดยแบ่งตามเพศ	97	ตารางการดำเนินงานด้านสังคม
LA3	สวัสดิการสำหรับพนักงานประจำ ซึ่งพนักงานชั่วคราวไม่ได้รับ โดยแบ่งตามพื้นที่การปฏิบัติงานที่สำคัญ	-	ไม่มี
LA15	อัตราการกลับมาทำงานและการคงอยู่ของพนักงาน หลังการลาหยุดเพื่อเลี้ยงบุตร โดยแบ่งตามเพศ	97	ตารางการดำเนินงานด้านสังคม
ความสัมพันธ์ระหว่างแรงงานและการจัดการ		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
LA4	ร้อยละของพนักงาน ที่อยู่ภายใต้ข้อตกลงเกี่ยวกับการร่วมเจรจาต่อรอง	97	ตารางการดำเนินงานด้านสังคม
LA5	ระยะเวลาการแจ้งล่วงหน้า เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงด้านการดำเนินงานที่สำคัญ รวมถึงการแจ้งว่ามีกำหนดอยู่ในข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้างงานหรือไม่	-	หมายเหตุ: ปฏิบัติตามกฎหมาย

อาชีพอนามัย และความปลอดภัย		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
LA6	ร้อยละของกำลังแรงงานรวม ที่อยู่ในคณะกรรมการร่วมเพื่อสุขภาพและความปลอดภัยของแรงงาน และการจัดการ ซึ่งมีส่วนร่วมในการดูแล และให้คำแนะนำเกี่ยวกับแผนงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย	97	ตารางการดำเนินงานด้านสังคม
LA7	อัตราการบาดเจ็บ โรคที่เกิดจากการทำงาน วันขาดงานและการขาดงานรวมถึงจำนวนผู้เสียชีวิตจากการปฏิบัติงาน แบ่งตามภูมิภาคและเพศ	97-99	ตารางการดำเนินงานด้านสังคม, ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย
การฝึกอบรมและการศึกษา		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
LA10	จำนวนชั่วโมงโดยเฉลี่ยของการฝึกอบรมต่อปีต่อพนักงานหนึ่งคน ตามเพศและประเภทของพนักงาน	101-105	โปรแกรมฝึกอบรมโดยศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลของบริษัท
LA11	แผนงานเพื่อการจัดการทักษะและการเรียนรู้ตลอดชีวิต ที่เอื้อต่อการจ้างงานต่อเนื่อง และช่วยเหลือพนักงานในการจัดการเป้าหมายในการทำงาน	101-105	โปรแกรมฝึกอบรมโดยศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลของบริษัท
LA12	ร้อยละของพนักงานที่ได้รับการตรวจสอบพัฒนาการด้านอาชีพ และผลการปฏิบัติงาน โดยแบ่งตามเพศ	99-106	การฝึกอบรมและการพัฒนา
ความหลากหลายและความเท่าเทียมทางโอกาส		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
LA13	องค์ประกอบของโครงสร้างการบริหาร และการแยกย่อยจำนวนพนักงาน ต่อประเภทพนักงาน โดยแบ่งตามเพศ กลุ่มอายุ การเป็นชนกลุ่มน้อย และตัวชี้วัดความหลากหลายอื่นๆ	97-98	ตารางการดำเนินงานด้านสังคม
สิทธิมนุษยชน			
การไม่เลือกปฏิบัติ		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
HR4	จำนวนทั้งหมดของกรณีการเลือกปฏิบัติและมาตรการแก้ไข	-	หมายเหตุ: ไม่มีเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น
สิทธิชนพื้นเมือง		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
HR9	จำนวนทั้งหมดของกรณีละเมิดสิทธิชนพื้นเมือง และมาตรการที่ใช้	-	หมายเหตุ: ไม่มีเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น
การประเมิน		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
HR10	ร้อยละและจำนวนทั้งหมดของการดำเนินงาน ที่ต้องผ่านการทบทวนด้านสิทธิมนุษยชน และ/หรือการประเมินผลกระทบ	-	ร้อยละ 100 ซึ่งพิจารณาจากจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ
การฟื้นฟู		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
HR11	จำนวนข้อร้องทุกข์เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชน ที่มีการยื่นจัดการ และแก้ไข ผ่านทางกลไกการร้องทุกข์อย่างเป็นทางการ	-	หมายเหตุ: ไม่มีเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น

สัปดาห์: ชุมชน			
ชุมชนท้องถิ่น		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
SO1	ร้อยละของการดำเนินงานที่ได้ลงมือทำ และบรรลุผลในชุมชนท้องถิ่น โดยมีการประเมินผลกระทบและแผนงานพัฒนาท้องถิ่นนั้น	106-111	การพัฒนาชุมชนและสังคม
การท่องเที่ยว		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
SO4	การกระทำเพื่อตอบสนองต่อกรณีทุจริต	-	หมายเหตุ: ไม่มีเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น
นโยบายสาธารณะ		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
SO5	จุดยืนของนโยบายสาธารณะ และการมีส่วนร่วม ในการพัฒนา นโยบายสาธารณะและการลือบบ	63	นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน, นโยบายการจ้างเหมา
SO6	มูลค่าของการสนับสนุนทั้งหมด ทั้งด้วยเงิน และของต่างตอบแทนอื่นๆ ให้กับพรรคการเมือง นักการเมือง และสถาบันที่เกี่ยวข้อง ตามแต่ละประเทศ	-	ไม่เกี่ยวข้อง
พฤติกรรมต่อต้านการแข่งขัน		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
SO7	จำนวนของการดำเนินการทางกฎหมายทั้งหมด ที่ใช้สำหรับพฤติกรรมต่อต้านการแข่งขัน การต่อต้านความเชื่อใจ และแนวปฏิบัติผูกขาด รวมถึงผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น	-	ไม่เกี่ยวข้อง
ความร่วมมือ		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
SO8	มูลค่าเงินค่าปรับ และจำนวนทั้งหมดของการลงโทษอันมิได้ตีเป็นเงิน สำหรับการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบ	-	หมายเหตุ: ไม่มีการปรับที่มีนัยสำคัญ
สัปดาห์: ความรับผิดชอบต่อผลิตภัณฑ์			
การติดตามสินค้าและบริการ		รายงานประจำปี 2556 หน้า	อ้างอิงรายงานประจำปี 2556
PR3	ชนิดของข้อมูลสินค้าและบริการที่จำเป็นในกระบวนการ รวมถึงร้อยละของสินค้าและบริการ ที่อยู่ภายใต้กรอบของข้อมูลที่จำเป็นดังกล่าว	12-15	ลักษณะของธุรกิจ
PR4	จำนวนทั้งหมดของกรณีไม่ปฏิบัติตามระเบียบและบรรทัดฐาน โดยความสนใจ เกี่ยวกับข้อมูล รวมถึงการตีราคาสินค้าและบริการ โดยแบ่งตามประเภทของผลลัพธ์ที่ตามมา	-	ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ
PR5	แนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับความพึงพอใจของลูกค้า รวมถึงผลการสำรวจระดับความพอใจของลูกค้า	62, 95-96	ลูกค้า, ความสัมพันธ์กับลูกค้า

# ปัจจัยความสำคัญที่สำคัญ

บริษัทฯ ได้แบ่งประเภทปัจจัยความสำคัญๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ เป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน และความเสี่ยงทางการตลาด จากการที่ตลาดขนส่งสินค้าแห่งแรกของไทยยังคงอยู่ในสภาพที่ย่ำแย่ตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2551 นั้น บริษัทฯ จึงได้กำหนดปัจจัยความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษอีกหนึ่งปัจจัย ซึ่งเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับการทดแทนและการขยายกำลังกองเรือ โดยได้อธิบายอยู่ภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่า และการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ” ในปีนี้ แม้ว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการบ้างแล้วในการจัดการความเสี่ยงนี้ แต่ความเสี่ยงดังกล่าวยังคงส่งผลกระทบต่ออยู่ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงเปิดเผยความเสี่ยงนี้จนกว่าจะจัดการความเสี่ยงนี้ให้หมดไปได้ นอกจากนี้แล้ว บริษัทฯ ยังคงเสนอปัจจัยความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากวิกฤตการเงินโลก รวมทั้งผลพวงจากวิกฤตการเงินโลกที่เกิดขึ้น และรุนแรงขึ้นจากวิกฤตเศรษฐกิจยุโรปที่ยังคงส่งผลกระทบต่อเนื่อง ภายใต้หัวข้อ “ผลกระทบจากวิกฤตการเงินโลก” ซึ่งปัจจัยความเสี่ยงในแต่ละประเภทมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯ ต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุน (หรือ ผู้ถือหุ้น) ของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ รวมถึงความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนดังกล่าว ซึ่งบริษัทฯ ได้อธิบายไว้อยู่ภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงจากการลงทุน”

## ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ

ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยไม่มีข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ใดๆ อาจต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากภัยพิบัติทางน้ำ ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม ความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและทรัพย์สินต่างๆ และการสะดุดหยุดลงของธุรกิจอันเกิดมาจากเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง ความผิดพลาดของเจ้าหน้าที่การเคลื่อนไหวยานพาหนะในเมืองในประเทศต่างๆ การหยุดงานประท้วงของพนักงาน การก่อการร้าย โจรสลัด ความแปรปรวนของสภาพดินฟ้าอากาศ สถานการณ์และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะนำไปสู่ต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นหรือการสูญเสียดังกล่าว อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือในนานาน้ำสากล ได้ทำประกันภัยคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ โดยมีการทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยที่เป็นสากลและครอบคลุมความเสี่ยงทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนี้เอาไว้แล้ว

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบพาณิชย์อื่นๆ การไม่ดำเนินการตามกฎหมายเหล่านี้อาจทำให้มีความเสี่ยงในการถูกกักเรือซึ่งทำให้เสียเวลา และนำไปสู่การเสียหายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer รวมถึงค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเรือและการเปลี่ยนแปลงระเบียบปฏิบัติในการเดินเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ระมัดระวังในประเด็นเหล่านี้และได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลตลอดมา

การดำเนินธุรกิจการเดินเรือและการบริหารงานของบริษัทฯ ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยนั้น ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ว่าจะเป็นลูกเรือที่ต้องควบคุมการเดินเรือ หรือผู้จัดการระดับต่างๆ ในบริษัทฯ ที่ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจการเดินเรือ การจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านี้เป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งถือว่ายังคงเป็นความเสี่ยงที่สำคัญมากโดยเฉพาะในช่วงแผนการปรับลดอายุกองเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม สืบเนื่องจากรับรองนโยบายที่ยุติธรรมและเหมาะสมต่อพนักงาน บริษัทฯ จึงประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อจูงใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีปัญหาด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศกำลังประสบปัญหาการขาดแคลนลูกเรือที่มีคุณภาพ โดยเฉพาะในส่วนของการนำประจำเรือซึ่งจะต้องทำงานประจำบนเรือ

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 ลูกค้าจะเป็นผู้รับภาระ เนื่องจากอัตราค่าระวางเรือที่กำหนดและเรียกเก็บจากลูกค้านั้นได้รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลงไว้ด้วย และในกรณีการให้บริการเป็นแบบระยะเวลา (Time Charter) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจะตกเป็นภาระของลูกค้าโดยตรง

## ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ คือ เรือเดินทะเลก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือเดินทะเลมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้น จึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้ยืมในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีหนี้เงินกู้และวงเงินสินเชื่อเพื่อการสั่งต่อเรือใหม่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น อย่างไรก็ตาม จากผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก และข้อจำกัดบางประการของผู้ให้กู้ภายในประเทศ ที่ไม่สามารถขยายระยะเวลาเงินกู้ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐในช่วงเริ่มต้นของปี 2552 ทำให้หนึ่งในวงเงินกู้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐที่บริษัทฯ มีอยู่ต้องถูกแปลงเป็นสกุลเงินไทยบาทเมื่อระยะเวลาเบ็กลอนได้ถูกขยายต่อไปอีกหนึ่งปี อย่างไรก็ตาม จากการที่บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ จึงได้ทำสัญญากับผู้ให้กู้อย่างกว้างขวางเพื่อแปลงหนี้เงินกู้จากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยผ่านสัญญา Swap USD/THB ดังนั้น เงินต้นจะถูกแปลงเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งจะขจัดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากหนี้เงินกู้ โดยมีหนี้เงินกู้สกุลเงินไทยบาทจำนวน 1,502.35 ล้านบาทที่เบ็กลอนเพื่อใช้ในการซื้อเรือ 2 ลำ และได้ถูกแปลงสภาพโดยการ swap เป็นหนี้เงินกู้สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐทันที ซึ่งมีตารางการชำระคืนตรงกับเงินกู้สกุลไทยบาท ดอกเบี้ยที่เกิดจากเงินกู้ดังกล่าวยังคงต้องชำระเป็นเงินสกุลไทยบาท และบริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงนี้ นอกจากนี้ เงินกู้และวงเงินสินเชื่อทั้งหมดของบริษัทฯ อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น

อีกทั้ง เงินฝากเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ยังคงฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนกับบัญชีเหล่านี้เมื่อเทียบเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม ก็ควรตระหนักว่าบริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินบาทที่มาจากการแปลงค่าสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาท เนื่องจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในการแปลงค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาทในงบการเงินบาท รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในสกุลเงินบาท

วงเงินสินเชื่อมีหลักประกันของบริษัทฯ มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวตามอัตรา LIBOR (อัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารในกรุงลอนดอน) ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย LIBOR ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ติดตามความเคลื่อนไหว และเฝ้าระวังอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินอย่างสม่ำเสมอ ในปี 2555 บริษัทฯ ได้ทำสัญญา Interest Rate Swap (IRS) สำหรับดอกเบี้ยของเงินกู้จำนวน 64.82 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเดิมเป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวจะถูกแปลงเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เห็นว่าอัตราดอกเบี้ยน่าจะยังคงไม่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจนถึงปี 2557 ดังนั้น อัตราดอกเบี้ยคงที่จะเริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นไป



เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือเดินทะเลซึ่งมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากในระดับหนึ่ง เรือเหล่านั้นจะต้องถูกขาย เพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกปลดระวาง ทำให้ความสามารถของกองกำลังเรือลดลง ดังจะเห็นได้จากในช่วงหลายปีที่ผ่านมามีบริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 35 ลำ จากที่มีอยู่ในกองเรือทั้งสิ้น 54 ลำ และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถของกองเรือโดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ จะต้องดำเนินโครงการการทดแทนเรือเก่า หรือเรือที่ถูกปลดระวาง (เรือที่ถูกขายไป) ทั้งนี้ การซื้อเรือเข้ามาใหม่จะต้องมีการระดมเงินทุนซึ่งอาจจะมาจากเงินทุนของบริษัทฯ หรือจากเงินกู้ หรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกองกำลังเรือของบริษัทฯ ก็จะต้องลดลง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวนี้ บริษัทฯ จึงได้ลงนามในสัญญาสินเชื่อสำหรับซื้อเรือเพิ่มทำให้บริษัทฯ สามารถซื้อเรือต่อใหม่ (ถ้าสามารถส่งมอบเรือได้ทันที) หรือเรือมือสอง รวมถึงสามารถส่งต่อเรือใหม่กับเรือต่อเรือได้โดยตรง

## ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีการขึ้นลงเป็นวัฏจักร มีความผันผวนในเรื่องของการทำกำไร มูลค่าเรือ และอัตราค่าระวาง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจ บริษัทฯ เชื่อมั่นว่า เรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่ม คืออยู่ในกลุ่มเรือเนกประสงค์ขนาดเล็กซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์มากกว่าอุปทาน จะเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ ในอดีตลูกค้าในกลุ่มนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนไปในช่วง 5-6 ปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของตลาดค่าระวาง ทำให้บริษัทฯ และลูกค้าปรับเปลี่ยนแผนการตลาด โดยเรือของบริษัทฯ มีการทำสัญญา Long Term Charter ทำให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงจากการผันผวนของราคาตลาดปัจจุบันและทำให้มั่นใจว่าจะมีกระแสรายได้ที่เห็นได้ชัดเจนและมั่นคง อย่างไรก็ตาม จากสภาพตลาดที่อ่อนตัวลงมากในปีนี้ จึงเป็นไปได้ยากที่บริษัทฯ ทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวางเรือ

อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับ การค้าโลกและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วง 7-8 ปีที่ผ่านมาเป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดีย และประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ ดังนั้น ถ้าอุปสงค์จากประเทศจีนลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะในอีกสองถึงสามปีข้างหน้า ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ซึ่งเข้าสู่ตลาดขนส่งแล้วในช่วงสองถึงสามปีที่ผ่านมา (ปี 2552 – ปี 2556) อาจส่งผลกระทบในทางลบต่ออุปสงค์และอุปทานที่มีอยู่ในตลาดการขนส่ง ซึ่งจะทำให้อัตราค่าระวางลดลงอย่างต่อเนื่องและรวมถึงการลดลงของมูลค่าเรือเช่นกัน บริษัทฯ ได้ซื้อเรือมือสองเข้ามาเพิ่มเติม ณ ราคาตลาด จำนวนหลายลำ ในปี 2546 และอีกสองสามลำ ในปี 2547 ซึ่งตลาดอยู่ในช่วงขาขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ อาจประสบกับความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างมีสาระสำคัญ อย่างไรก็ตาม ตลาดมิได้ปรับตัวลดลงอย่างมีนัยสำคัญอย่างที่คาดการณ์ และบริษัทฯ ยังสามารถสร้างรายได้อย่างมากและได้รับผลตอบแทนอย่างดีเยี่ยมจากเรือที่ได้ซื้อเข้ามา นอกจากนี้ในช่วงระหว่างเดือนธันวาคม 2549 ถึงไตรมาสแรกของปี 2550 บริษัทฯ ได้ขายเรือในกองเรือบริษัทฯ จำนวน 10 ลำ ซึ่งมีอายุมากที่สุด โดยมีอายุเฉลี่ยที่มากกว่า 26 ปี ในราคาขายที่ดีเหมาะสมทำให้ความเสี่ยงดังกล่าวลดลง เนื่องจากเรือมีอายุมากขึ้นเท่าใด ความเสี่ยงดังกล่าวนี้ก็จะเพิ่มขึ้นมากขึ้นเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ในปี 2552-2553 บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 25 ลำในราคาที่ดีเหมาะสม ซึ่งได้ช่วยขจัดความเสี่ยงจากการที่เรือเก่าเหล่านี้จะไม่มีผู้ให้บริการ และ/หรือ ถูกปล่อยให้บริการในอัตราที่ต่ำตามภาวะของตลาดปัจจุบัน (Spot Market) เมื่อสัญญาระยะยาวของเรือเหล่านั้นได้สิ้นสุดลง ในด้านรายได้จากเรือ

ที่คงเหลืออยู่ในกองเรือ บริษัทฯ ได้พยายามดำเนินการตามแผนงานเพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว โดยนำกองเรือของบริษัทฯ เข้าทำสัญญาระยะยาว (Long Term) ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ทำให้บริษัทฯ สามารถคงรายได้ในอนาคตที่อัตราค่าระวางที่สูงกว่า จึงเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายในการดำเนินธุรกิจที่สำคัญของบริษัทฯ ในปี 2547 กล่าวคือ บริษัทฯ ได้เปลี่ยนการดำเนินธุรกิจจากให้บริการแบบสัญญาระยะสั้น (Spot Market) มาเป็น การทำสัญญาระยะยาว (Long Term Charter) ในช่วงปี 2550 ตลาดมีการปรับตัวสูงขึ้นอีกอย่างมีนัยสำคัญจนถึงจุดสูงสุด ในกลางปี 2551 ซึ่งหลังจากนั้นได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วจนเกือบจะใกล้กับระดับต่ำสุดเท่าที่เคยเกิดขึ้น และตลาดสินค้าแห้งเทกองได้ปรับตัวขึ้นตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2552 จนถึงสิ้นไตรมาส 2 ปี 2554 แต่สถานการณ์ยังคงเลวร้ายลงเนื่องจากเรือต่อใหม่จำนวนมากได้เข้ามาสู่ตลาดในช่วงปี 2552 - 2556 อย่างไรก็ดี ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็วนั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสม เมื่อโอกาสเอื้ออำนวยเพื่อรองรับหากเกิดการตกลงอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางในตลาดค่าระวางปัจจุบัน (Spot Market) กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้ว เมื่อบริษัทฯ ยังคงมีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดที่มีความผันผวนในช่วง 2-3 ปี ที่ผ่านมามาอย่างใดก็ตาม ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น มีความเป็นไปได้ยากที่จะทำสัญญาแบบ Long Term Charter ในอัตราที่เหมาะสมในสถานการณ์ที่ตกต่ำในปัจจุบันเช่นนี้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงในตลาดปัจจุบัน (Spot Market) ต่อไปอีกระยะหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม กลยุทธ์ในการเข้าทำสัญญาระยะยาว (Long Term) ในอัตราค่าระวางที่สูงเมื่อสภาพตลาดกำลังไปได้ดีนั้น ได้ส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในด้านความเสี่ยงจากคู่สัญญา เมื่อเกิดภาวะตลาดตกต่ำและเป็นผลให้อัตราค่าระวางลดลง และถ้าภาวะการถดถอยดังกล่าวยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง ลูกค้า (Charterer) ของบริษัทฯ ที่ทำสัญญาเป็นระยะยาว อาจไม่ปฏิบัติตามสัญญาได้ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถมีอัตราค่าระวางที่สูงตามที่ทำสัญญาไว้ และอาจถูกบังคับให้ทำสัญญา ณ อัตราตลาดปัจจุบันซึ่งตกต่ำ และมีอัตราค่าระวางต่ำกว่าที่ทำสัญญาไว้ บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญาในระยะยาว ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญา Long Term Charters โดยเลือกลูกค้านั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุด ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงทำให้ ณ เวลาที่ตลาดซบเซา บริษัทฯ ไม่ได้ประสบกับปัญหาจากการที่ลูกค้า (Charterers) ของบริษัทฯ ไม่ปฏิบัติตามสัญญา และแม้กระทั่งในสถานการณ์ตกต่ำในช่วงปัจจุบันนี้ บริษัทฯ ยังคงไม่ประสบกับปัญหาการไม่ปฏิบัติตามสัญญาของลูกค้าสัญญาระยะยาว

เรือของบริษัทฯ เดินเรือในน่านน้ำสากลทั่วโลกและกระจายการให้บริการในสัดส่วนเท่าๆ กันทั่วโลก โดยไม่ได้เฉพาะเจาะจงที่ส่วนใดส่วนหนึ่งเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงด้านภูมิศาสตร์ในการตลาดและลูกค้าของบริษัทฯ ดังนั้น ความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งของโลกอันเนื่องมาจากสงคราม หรือการก่อการทางการเมือง หรือด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม จะไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ ลดลงได้

รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนของลูกค้าหลากหลายและไม่ขึ้นต่อลูกค้ายรายใดรายหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงต่อการที่จะต้องทำธุรกิจกับลูกค้าเพียงรายเดียว หรือได้รับผลกระทบรุนแรง หรือสูญเสียรายได้ หากลูกค้ายรายนั้นๆ ประสบภาวะขาดทุนอย่างมีนัยที่สำคัญ

## ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น สินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือเดินทะเลซึ่งเป็นสินทรัพย์ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด เมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่งเรือเหล่านี้จะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกปลดระวาง เป็นเหตุให้กำลังความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับกำลังความสามารถของกองเรือ บริษัทฯ จำเป็นต้องทดแทนเรือเก่าที่ถูกปลดระวางไปแล้ว (หรือถูกขาย) ทั้งนี้ ในช่วงประมาณ 3 ปี (ปี 2550 และปี 2553) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 35 ลำ ทำให้ขนาดของกองเรือบริษัทฯ ลดลง ซึ่งถ้าบริษัทฯ ต้องการคงกำลังความสามารถนี้ก็จะจำเป็นต้องหาเรือมาทดแทนเรือที่ได้ขายไปแล้ว การทดแทนเรือที่ถูกปลดระวาง/เรือที่ได้ขายไปแล้ว สามารถทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสองจากตลาด “ซื้อ-ขาย” เรือเสรี (the open “Sale & Purchase” market) อย่างไรก็ดี เนื่องจากการขายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศในช่วงที่ผ่านมา ทำให้มูลค่า (ราคา) ของเรือมือสองสูงขึ้นอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และบริษัทฯ เห็นว่าไม่เป็นการรอบคอบ

ที่จะซื้อเรือในราคาสูงมาก ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อมูลค่าของสินทรัพย์ (เรือ) อันเป็นผลมาจากมูลค่าเรือในตลาดลดลงในช่วงตลาดขาลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2551 ดังนั้นถ้าราคาเรือมือสองไม่ได้ลดลงอยู่ในระดับที่เหมาะสม หรือกลับเพิ่มสูงขึ้น แม้ว่าบริษัทฯ อาจต้องการที่จะหาเรือทดแทนเรือที่ขาย/ปลดระวาง ด้วยเรืออายุน้อยที่มีขนาดใหญ่กว่าก็ตาม แต่บริษัทฯ อาจไม่สามารถซื้อเรือเก่ามือสองได้เพียงพอต่อความต้องการ (หรือแม้แต่เรือต่อใหม่ที่พร้อมจะส่งมอบทันที) และไม่สามารถซื้อเรือในราคาที่เหมาะสมได้ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทดแทนความสามารถในการให้บริการขนส่งที่หายไปจากการขายเรือเก่าของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 บริษัทฯ สามารถซื้อเรือต่อใหม่และเรือมือสองได้ในราคาที่เหมาะสม แสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงในการไม่สามารถหาเรือทดแทนหรือลดอายุของเรือได้ถูกจัดการอย่างมาก แม้ว่าความเสี่ยงนี้ยังไม่หมดไปก็ตาม

อนึ่ง เมื่อพิจารณาถึงระยะเวลานานที่เรือมีราคาสูง บริษัทฯ ได้พยายามที่จะลดความเสี่ยงในการทดแทนกำลังกองเรือดังกล่าว ด้วยการทำสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ในปี 2550 และในปี 2551 กับผู้ต่อเรือ ABG ในราคาที่เหมาะสมมีคุณสมบัติที่สอดคล้องกับความต้องการและความจำเป็นของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจในการทดแทนกำลังกองเรือและขยายกองเรือ เมื่อเรือสั่งซื้อใหม่ได้ถูกส่งมอบตามที่ระบุในสัญญา อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการต่อเรือดังกล่าวมีความล่าช้า บริษัทฯ จึงได้ยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือหลายฉบับที่ได้ทำไว้กับผู้ต่อเรือ ABG โดย ณ เดือนธันวาคม 2556 ยังคงเหลือสัญญาสั่งซื้อเรือกับผู้ต่อเรือ ABG เพียง 1 ฉบับ ทั้งนี้ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่หลายฉบับกับผู้ต่อเรือในประเทศจีน เพื่อส่งมอบเรือขนส่งซีเมนต์และเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของหลายลำ ตามที่ได้รายงานไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ขณะเดียวกันความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการตลาดของเรือสั่งซื้อใหม่ที่จะได้รับมอบ จะเป็นสิ่งที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ส่วนความเสี่ยงที่เกิดจากสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่สามารถสรุปได้ดังนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับผู้ต่อเรือ (Ship Builder) :** บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่เกิดจากผู้ต่อเรือหลายแห่งในเรื่องการส่งมอบเรือตามกำหนด และ/หรือ ส่งมอบเรือที่มีคุณภาพตามสัญญา กล่าวคือ อาจจะไม่สามารถส่งมอบเรือด้วยเหตุผลใดๆก็ตาม หรือส่งมอบเรือล่าช้า และ/หรือ ส่งมอบเรือที่มีสภาพไม่ตรงตามที่คาดหมายและที่กำหนดไว้ในสัญญา บริษัทฯ ได้มุ่งมั่นที่จะจัดการความเสี่ยงเหล่านี้ด้วยการใช้ความระมัดระวังประเมินความสามารถของผู้ต่อเรือแต่ละแห่ง ไม่ว่าจะเป็นตารางเวลาการส่งมอบซึ่งยอมรับทั้งสองฝ่ายและการคงไว้ซึ่งคุณภาพ และการเรียกหลักประกันในรูปของสัญญาค้ำประกันธนาคาร เพื่อให้ครอบคลุมเงินงวดที่ได้ชำระก่อนรับมอบเรือ และ/หรือ การส่งมอบล่าช้า อีกทั้งมีค่าปรับที่เข้มงวด ที่ได้รับในสัญญาเรื่องของการส่งมอบเรือล่าช้า และการส่งมอบเรือที่ไม่ถูกต้องตามที่ระบุ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งและจ้างทีมงานที่มีประสบการณ์พาณิชย์นาวีเพื่อควบคุมการต่อเรือที่ผู้ต่อเรือแต่ละแห่ง ในกรณีที่เรือลำใดลำหนึ่งหรือหลายลำไม่สามารถส่งมอบให้กับบริษัทฯ ได้ทันเวลาที่กำหนด บริษัทฯ ยังสามารถจำหน่ายและแปลงหนี้ของสัญญาสั่งซื้อเรือเหล่านี้ได้ ดังที่ได้มีการดำเนินการในสามปีที่ผ่านมา หรือบริษัทฯ สามารถยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือตามเงื่อนไขข้อสัญญา ซึ่งบริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบทางการเงินโดยตรงเนื่องจากบริษัทฯ จะได้รับเงินงวดที่ชำระไปแล้วทั้งหมดคืนพร้อมดอกเบี้ย แม้ว่าบริษัทฯ สูญเสียโอกาสในการหาเรือทดแทน และพลาดโอกาสจากรายได้อื่นเนื่องมาจากการได้รับเรือล่าช้า/การยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงจากคู่สัญญาซึ่งคือผู้ต่อเรือแต่ละแห่ง โดยหากผู้ต่อเรือนั้นไม่สามารถชำระคืนเงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระไปแล้วได้ บริษัทฯ จะใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันจากธนาคาร และเมื่อมีการใช้สิทธิตามสัญญาค้ำประกันธนาคารดังกล่าว มีความเป็นไปได้ที่บริษัทฯ อาจจะไม่ได้รับดอกเบี้ยที่เกิดจากเงินงวดดังกล่าวทั้งหมด เช่นเดียวกับกรณีการทำสัญญาแปลงหนี้ใหม่ แม้ว่าจะมีผู้ซื้อรายใหม่ก็ตาม แต่ยังคงมีความเป็นไปได้ที่ผู้ซื้อรายใหม่อาจจะผัดผ่อนไม่ปฏิบัติตามสัญญาแปลงหนี้ใหม่ อันจะส่งผลให้บริษัทฯ อาจไม่ได้รับชำระเงินจากสัญญาการแปลงหนี้ใหม่นี้ ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ ก็สามารถใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันธนาคารที่ได้จากผู้ต่อเรือแต่ละแห่งได้เช่นเดียวกัน
- **ความเสี่ยงที่เกิดจากวัฏจักรของอุตสาหกรรม :** บริษัทฯ มีความเสี่ยงเมื่อได้รับเรือที่สั่งซื้อใหม่หรือทันทีที่ได้ซื้อเรือมือสอง จากตลาดขนส่งสินค้าที่ยังคงอยู่ในช่วงขาลงต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง อันจะส่งผลให้นอกจากมูลค่าเรือจะลดต่ำลงแล้ว บริษัทฯ ยังอาจจะไม่สามารถปล่อยเรือสั่งซื้อใหม่ให้บริการ Charter ในอัตราที่คาดการณ์ไว้

ทำให้บริษัทฯ เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากการดำเนินธุรกิจ (รวมทั้งความเสี่ยงจากการขาดเงินสด) หากเกิดการขาดทุน หรือ หากอัตราค่าระวางยังคงตกต่ำอยู่เช่นนี้ต่อไป อาจส่งผลให้บริษัทฯ ผิดนัดในเรื่องข้อตกลงในการชำระหนี้ รวมทั้งข้อตกลงทางการเงินอื่นๆ ตามสัญญาเงินกู้หลายฉบับของบริษัทฯ ได้

ยิ่งไปกว่านั้น ถ้าเรือต่อใหม่ถูกส่งมอบในขณะที่อุตสาหกรรมยังคงอยู่ในช่วงขาลงอย่างต่อเนื่อง ราคาตลาดของเรือต่อใหม่อาจจะลดลงจนถึงระดับที่ต่ำกว่าราคาเรือเมื่อตอนซื้ออย่างมากและในกรณีที่ลดลงอย่างถาวร อาจส่งผลกระทบต่อรายการค้าในงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทฯ อาจจะต้องผิดสัญญาในเงื่อนไขของหนี้สินต่อมูลค่าเรือ ที่ต้องดำรงสัดส่วนตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้

- **ความเสี่ยงที่เกิดจากการระดมทุน :** บริษัทฯ มีความเสี่ยงซึ่งเกิดจากการไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนสำหรับเรือต่อใหม่ ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ จำเป็นต้องใช้กระแสเงินสดภายในจากการดำเนินงานเพื่อเรือต่อใหม่ ทำให้บริษัทฯ อาจจะเหลือกระแสเงินสดไม่เพียงพอหรือเหลือเงินสดส่วนเกินไม่เพียงพอต่อการจ่ายเงินปันผลหรือเพื่อการลงทุนอื่นๆ เพื่อจัดการความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ ได้จัดหาสินเชื่อสำหรับสัญญาต่อเรือใหม่จำนวน 3 ฉบับ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปแล้วในปีนี้ได้ยังไม่ได้เบิกถอนสินเชื่อเพื่อชำระเงินงวดก่อนส่งมอบเรือดังกล่าว นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคงมีวงเงินสินเชื่อที่ยังไม่ได้เบิกถอนสำหรับซื้อเรือมือสองเพื่อทดแทนเรือเก่าที่ได้ขายไป โดยวงเงินดังกล่าวนี้สามารถใช้สำหรับเรือต่อใหม่เมื่อรับมอบเรือได้อีกด้วย

## ผลกระทบของวิกฤตการณ์โลก

ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญซึ่งเกิดขึ้นและเป็นผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการณ์โลกต่ออุตสาหกรรมการขนส่งสินค้ารวมทั้งบริษัทฯ มีสาระสำคัญสรุปได้ดังต่อไปนี้

- **ความเสี่ยงจากการไม่มีอุปสงค์ :** วิกฤตการณ์ได้นำไปสู่การปิดกิจการหรือการลดขนาดของภาคธุรกิจในประเทศที่พัฒนาแล้วทั่วโลก ประกอบกับการลดช่องทางการเงินในระบบการค้า (Trade Finance) ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าทั่วโลก รวมทั้งทำให้ไม่มีอุปสงค์ต่อการบริการขนส่ง ทำให้อัตราค่าระวางเรือล่มสลายลงในปี 2551 และต้นปี 2552 แม้ว่าอุปสงค์ได้มีการปรับตัวขึ้นเล็กน้อยในช่วงครึ่งหลังของปี 2552 จนถึงครึ่งแรกของปี 2554 ในช่วงปี 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินแผนงานด้วยการทำสัญญา Long Term Charters ในอัตราค่าระวางที่สูงและซึ่งช่วยพยุงรายได้ของบริษัทฯ จากผลกระทบของการลดลงและรุนแรงของอัตราค่าระวาง อย่างไรก็ตาม จากวิกฤตเศรษฐกิจยุโรปและภาวะเศรษฐกิจตกต่ำของสหรัฐอเมริกาที่ต่อเนื่อง ทำให้อุปสงค์ไม่สามารถปรับตัวสูงขึ้นทันกับการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือต่อใหม่ ดังจะเห็นได้จากภาวะตลาดค่าระวางที่ตกต่ำต่อเนื่องในช่วง 5-6 ไตรมาสนับตั้งแต่ครึ่งปีหลังของปี 2554 จนถึงกลางปีนี้ ในกรณีที่ภาวะตกต่ำของตลาดค่าระวางอย่างต่อเนื่อง รายได้ของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ กำลังถูกกดดันให้ต้องปล่อยเรือลำที่ยังไม่มีสัญญา Charter ระยะยาวหรือเรือลำที่สัญญาให้บริการได้สิ้นสุดลง ด้วยอัตรา Charter ที่ต่ำมากนอกจากนี้หากสถานการณ์ยังคงเป็นอยู่เช่นนี้ บริษัทฯ อาจถูกกดดันให้ต้องปลดระวางเรือเก่าที่มีอายุไม่มากนัก เนื่องจากไม่มีอุปสงค์ในเรือดังกล่าว หรือเนื่องจากไม่สามารถปล่อยให้บริการ Charter เรือเหล่านี้ในอัตรา ณ จุดคุ้มทุน
- **ปัจจัยเสี่ยงจากคู่สัญญา :** ในกรณีของวิกฤตการณ์โลก หรือผลกระทบสู่ประเทศอื่นๆ หลังจากสหรัฐอเมริกาและยุโรป บริษัทหลายแห่งซึ่งให้บริการขนส่งสินค้า รวมถึงลูกค้าของบริษัทฯ หรือ “Charterers” ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำสัญญาปล่อยเรือให้บริการระยะยาว (Long Term Period Charters) ในอัตราที่สูงอาจต้องปิดกิจการลงหรือล้มละลาย หรือประสบกับปัญหาทางการเงินในอนาคต ทำให้ไม่สามารถชำระค่า Charter เรือให้กับบริษัทฯ หรือยกเลิกสัญญา Charter ก่อนถึงกำหนด อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นบริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา Charters ได้ ดังนั้น บริษัทฯ ได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญาระยะยาว โดยเลือกเฉพาะลูกค้าชั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุดเท่านั้น

- **ปัจจัยเสี่ยงจากภาวะสินเชื่อดึงตัว (Credit Crunch) :** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่ภาวะสินเชื่อดึงตัวเนื่องจากนโยบายการยอมรับความเสี่ยงของธนาคารทั่วโลกเพื่อเพิ่มหรือคงไว้ซึ่งทุนสำรอง ดังนั้นจึงเป็นการยากที่จะขอสินเชื่อใหม่จากธนาคารระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธนาคารสัญญายุโรปซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ปล่อยเงินกู้ให้แก่อุตสาหกรรมการเดินเรือ ซึ่งหากสถานการณ์นี้ยังคงอยู่ต่อไป บริษัทฯ อาจจะไม่สามารถหาสินเชื่อใหม่หรือต่ออายุสัญญาขอสินเชื่อปัจจุบันที่บริษัทฯ มีอยู่ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อระดมทุนในการซื้อหรือส่งต่อเรือเข้ามาทดแทนหรือขยายกำลังกองเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อเพื่อใช้ในการส่งต่อเรือใหม่ และได้ต่อสัญญาวงเงินสินเชื่อ (การขยายระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อใช้ในการซื้อเรือมือสองเรือต่อใหม่เพิ่ม

## ความเสี่ยงจากการลงทุน

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯ ต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุนที่ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

- มูลค่าหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอาจผันผวนจากหลากหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อตลาดทุนไทยโดยรวม ซึ่งไม่เกี่ยวข้องใดๆ กับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ กล่าวคือ ความไม่แน่นอนหรือความไม่มีเสถียรภาพทางการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจไทย นโยบายทางการเงินของธนาคารกลางสหรัฐ การยกเลิกแผนการกระตุ้นทางเศรษฐกิจของรัฐบาลประเทศส่งออกหลักๆ การชะลอตัวของเศรษฐกิจของประเทศแถบเอเชียหรือประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ
- การซื้อหุ้นนั้นอยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาท ผู้ลงทุนจึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงินต้นทางต่อสกุลเงินไทยบาท ซึ่งอาจทำให้ผู้ลงทุนขาดทุนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินต้นทางเป็นสกุลเงินไทยบาทหากสกุลเงินไทยบาทมีมูลค่าลดลง รวมถึงเมื่อขายหุ้นไป เงินที่ได้จะถูกแปลงจากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินต้นทางของผู้ลงทุน
- ผู้ลงทุนอาจขาดทุนหากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน ตัวอย่างเช่น การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายภาษีอากรในการซื้อขายหุ้น
- หากรัฐบาลไทยมีการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนในเงินลงทุนที่ส่งเข้ามาในประเทศหรือส่งออกนอกประเทศ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนของผู้ลงทุนอาจเพิ่มขึ้น และ/หรือ ผู้ลงทุนอาจไม่สามารถส่งเงินที่ได้จากการขายหุ้นออกนอกประเทศได้
- นอกจากนั้น ผู้ลงทุนยังมีความเสี่ยงอื่นๆ เช่น การขาดมาตรฐานในหลักการค้ากับดูแลกิจการของบางบริษัทที่เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การไม่เพียงพอของกฎหมายในตรวจสอบและถ่วงดุลทางการบริหารของบริษัท สัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลใดเฉพาะเจาะจงอันอาจส่งผลให้เกิดการควบคุมที่มากเกินไป จากคนเหล่านั้น การขาดแคลนกรรมการบริษัทที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ เป็นต้น



# ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายปันผล

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ตามสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ ปี 2555					
ลำดับที่	ชื่อ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
		จำนวนหุ้น	ร้อยละ	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
	บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	266,625,206	25.65%	266,625,206	25.65%
	น.ส. นิจิต้า 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	* รวม จำนวนหุ้นที่อยู่ภายใต้การควบคุมของน.ส. นิจิต้า ซาห์	447,479,606	43.04%	447,479,606	43.04%
	นายกาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม (รวมหุ้นจำนวน 20,000 หุ้น ถือโดยบริษัทหลักทรัพย์)	87,610,850	8.43%	87,610,850	8.43%
	นายมนูรี มอยนูดดิน ฮาซิม (รวมหุ้นจำนวน 1,728,000 หุ้น ถือโดยบริษัทหลักทรัพย์)	94,567,850	9.10%	94,567,850	9.10%
2	** รวม จำนวนหุ้นที่ถือครองโดยตรงโดยตระกูล ฮาซิม	182,178,700	17.53%	182,178,700	17.53%
3	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	76,026,758	7.31%	70,480,808	6.78%
4	STATE STREET BANK EUROPE LIMITED	34,600,500	3.33%	12,760,300	1.23%
5	STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY	15,309,518	1.47%	13,536,986	1.30%
6	HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD	14,479,000	1.39%	12,263,000	1.18%
7	GEDRA ENTERPRISES INC	11,634,294	1.12%	11,634,294	1.12%
8	PICTET & CIE	9,619,000	0.93%	9,619,000	0.93%
9	J.P.MORGAN IRELAND (NOMINEES) LIMITED 574	9,349,818	0.90%	8,631,100	0.83%
10	บริษัท ทุนภัทร จำกัด (มหาชน)	8,533,600	0.82%	0	0.00%
11	ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ (นอกจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ข้างต้น)	230,309,806	22.16%	270,936,806	26.06%
รวมทั้งหมด		1,039,520,600	100.00%	1,039,520,600	100.00%
		ผู้ถือหุ้น : 4,692 ราย		ผู้ถือหุ้น : 6,496 ราย	

หมายเหตุ : \* น.ส. นิจิต้า ซาห์ ผู้ซึ่งเป็นกรรมการบริษัทฯ และเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นในบริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด บริษัท เกรนเทรต จำกัด และบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด  
 \*\* นายกาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม เป็นพี่ชายของ นายมนูรี มอยนูดดิน ฮาซิม  
 ไม่มีข้อตกลง (shareholder agreement) ระหว่างผู้ถือหุ้นลำดับที่ 1 และ 2

## นโยบายการจ่ายปันผล

“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. คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
4. คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน
5. คณะกรรมการสรรหา

## การแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ

การแต่งตั้งกรรมการกระทำโดยที่ประชุมผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีหนึ่งคะแนนเสียง โดยที่ผู้ถือหุ้นแต่ละคน ต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมด เลือกบุคคลคนเดียว หรือหลายคนเป็นกรรมการ บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมา เป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งให้เป็นการถาวรเท่ากับจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น และในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากัน ทำให้เกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ผู้เป็นประธานเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

### 1. คณะกรรมการบริษัทฯ

ปัจจุบันคณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 12 คน ประกอบด้วย

- กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 9 คน โดยในจำนวนนี้มีกรรมการอิสระจำนวน 5 คน
- กรรมการที่เป็นผู้บริหารจำนวน 3 คน

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ประกอบด้วย

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ล่าสุด
1. นายธีระ วิภูชนิน	ประธานคณะกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ	26 มีนาคม 2555
2. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ	26 มีนาคม 2555
3. นายมนูรี มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการบริหาร	14 มีนาคม 2554
4. นายคุณฐู คล้า วาเดีย	กรรมการบริหาร	14 มีนาคม 2554
5. นายไจบาล มั่นสุขานี	กรรมการ	14 มีนาคม 2554
6. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	กรรมการอิสระ	14 มีนาคม 2554
7. นางสาวนิชิต้า ซาห์	กรรมการ	26 มีนาคม 2555
8. นายกิริต ซาห์	กรรมการ	26 มีนาคม 2555
9. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	กรรมการอิสระ	1 เมษายน 2556
10. รองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์	กรรมการอิสระ	1 เมษายน 2556
11. นายกำธร ศิลาอ่อน	กรรมการอิสระ	1 เมษายน 2556
12. นายอิชฎ์ชาญ ซาห์	กรรมการ	1 เมษายน 2556

## อำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งจัดการกิจการของบริษัทฯภายในขอบเขตของกฎหมายวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีอำนาจกระทำการใดๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ ภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 คณะกรรมการบริษัทฯมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ด้วยความเป็นอิสระและเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น
2. กรรมการ มีหน้าที่กระทำการใดๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ
3. องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องไม่น้อยกว่าจำนวน 2 ใน 3 ของจำนวนคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด อย่างไรก็ดี ในกรณีฉุกเฉิน องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ สามารถเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับบริษัทฯ ได้
4. คณะกรรมการบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีอำนาจกำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ซึ่งปัจจุบันกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ มีรายชื่อดังต่อไปนี้ โดยสองในสามท่านลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
  - 1) นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม
  - 2) นายมูนิร มอยนุดดิน ฮาซิม
  - 3) นายคูซรู คาลิ วาเดีย
5. คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขาย หรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใดๆ ให้อนุญาโตตุลาการพิจารณา
6. สอบทานและให้ความเห็นชอบเกี่ยวกับพันธกิจ ภารกิจที่สำคัญ และจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ ตามช่วงเวลาที่เหมาะสม หรืออย่างน้อยทุก 5 ปี
7. พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์ที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร เลือกสรรและอนุมัติในประเด็นสำคัญเกี่ยวกับทิศทางธุรกิจและนโยบายของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร
8. ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความคืบหน้าเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
9. ดูแลกำกับให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม
10. ดูแลให้มีการกำกับตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ โดยผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอก
11. อนุมัติงบการเงินประจำปีไตรมาสและประจำปี และดูแลให้มีการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
12. ดูแลให้มีระบบที่เหมาะสมในการสื่อสารเรื่องต่างๆ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และสาธารณชน
13. กำหนดนโยบาย และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง และดูแลให้ผู้บริหารมีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
14. กำหนดนโยบาย และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้การปฏิบัติงานของกรรมการและผู้บริหารเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
15. กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

## 2. คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการ 3 ท่าน เพื่อเป็นกรรมการบริหาร โดยมีรายชื่อต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง
1. นายคลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายมนูร์ มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการ - การพาณิชย์
3. นายคุซรู คาลี วาเดีย	กรรมการ - การเงิน

### อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร สรุปไว้ดังนี้

1. มีหน้าที่บริหารกิจการของบริษัทฯ ภายใต้มติและระเบียบข้อบังคับของคณะกรรมการบริษัทฯ
2. มีอำนาจทำความตกลงหรือทำสัญญาผูกพันบริษัทฯ โดยข้อตกลงหรือสัญญานั้นจะต้องอยู่ในขอบเขต อำนาจหน้าที่ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ไว้และจะต้องให้มีกรรมการบริหารสองคนลงนามและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
3. มีอำนาจกระทำการใดๆ ในนามและเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในการดำเนินธุรกิจ
4. มีหน้าที่รายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อรับทราบและหารือถึงกิจการที่คณะกรรมการบริหารได้ดำเนินการลงไป อย่างไรก็ดี สำหรับประเด็นที่เกี่ยวกับนโยบายของบริษัทฯ หรือเรื่องที่จะก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ หรือเรื่องที่กฎหมายกำหนดให้ต้องกระทำโดยคณะกรรมการบริษัทฯ หรือเรื่องซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ ทั้งนี้รวมถึงเรื่องที่คณะกรรมการบริหารเห็นสมควรเสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายเรื่อง หรือตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้เสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ ก่อน
5. จัดทำและทบทวนวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงินและนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
6. ทบทวนอำนาจดำเนินการในเรื่องต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในตารางการมอบอำนาจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
7. แต่งตั้ง ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานตั้งแต่ระดับหัวหน้าฝ่ายลงมาถึงผู้จัดการระดับกลาง
8. ติดตามและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความก้าวหน้าในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
9. ติดต่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียภายนอกองค์กรตามความจำเป็นในแต่ละครั้ง ตามอำนาจที่ได้รับมอบหมาย
10. จัดทำและทบทวนนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงรวมถึงดูแลให้ผู้บริหารมีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
11. จัดทำและทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดไว้

## 3. คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ตามกฎระเบียบ และคำแนะนำตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการให้ความเห็นต่อรายงานทางการเงินให้เป็นไปอย่างถูกต้อง เชื่อถือได้ และโปร่งใส สนับสนุนการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนทำหน้าที่ประสานงานกับคณะกรรมการบริษัทฯ ในการจัดการความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในขององค์กร ทั้งนี้ เพื่อมุ่งหวังให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและความเป็นอิสระในการตรวจสอบการทำงานของฝ่ายจัดการ รวมถึงการตรวจสอบความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องกันที่อาจเกิดขึ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบครั้งแรก เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2541 มีวาระการดำรงตำแหน่ง ท่านละ 2 ปี ต่อมาในวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้เปลี่ยนแปลงชื่อของคณะกรรมการตรวจสอบ เป็น “คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ทั้งนี้ เนื่องจากบทบาท และหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบได้รวมหน้าที่ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการอยู่แล้ว และเพื่อให้มั่นใจว่าคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้มุ่งเน้นในการให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ และพัฒนาการกำกับดูแลกิจการอย่างต่อเนื่องต่อไป ปัจจุบันคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ **	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. นายกำธร ศีลาอ่อน *, **	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. รองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ *, **	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี

\* นายกำธร ศีลาอ่อน และรองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกระหน่ง โดยมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2556

\*\* กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน ทั้งนี้ รายละเอียดของประสบการณ์ ได้กล่าวไว้ในหัวข้อ “ประวัติคณะกรรมการบริษัทฯ” ในรายงานประจำปีนี้

## คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีหน้าที่สอบทานและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัท ในเรื่องดังต่อไปนี้

1. สอบทานรายงานทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีการจัดทำอย่างถูกต้องและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและครบถ้วน
2. ดูแลเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพภายใต้ระบบการตรวจสอบภายใน รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่ามีระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง ปรับเปลี่ยนตำแหน่งโยกย้าย หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน
3. สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อปรับปรุงให้เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
4. สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. สอบทานการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
6. คัดเลือก และเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ รวมทั้งเสนอคำตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอก โดยพิจารณาถึงความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี และพิจารณาเรื่องสำคัญอื่นๆ อย่างเป็นอิสระ เพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะต้องประชุมกับผู้สอบบัญชีภายนอกอย่างน้อยปีละ 1 ครั้งโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย
7. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยอย่างถูกต้องและครบถ้วน



8. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ
9. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายและด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

## 4. คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางการจ่ายคำตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงอย่างเป็นอิสระ และนำเสนอคำตอบแทนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและรับรองทั้งหมด รับรองเป็นบางส่วน หรือไม่รับรองทั้งหมด เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีภายใต้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับคำตอบแทนที่จัดทำโดยคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ไม่มีอำนาจในการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการ แต่จะนำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับคำตอบแทนดังกล่าวเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

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

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายกำธร ศีลาอ่อน *	ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. รองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ *	กรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายกิริต ขาห์ **	กรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี

\* นายกำธร ศีลาอ่อน ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน และรองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ กรรมการพิจารณาคำตอบแทน ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง โดยมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2556

\*\* นายกิริต ขาห์ กรรมการพิจารณาคำตอบแทน ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง โดยมติของที่ประชุมคณะกรรมการ บริษัทฯ ครั้งที่ 5/2556 เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2556

สำหรับปี 2556 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ โดยมีการประชุมคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน จำนวนทั้งสิ้น 2 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุม

### บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางการจ่ายคำตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
2. นำเสนอคำตอบแทนของกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ จัดทำข้อเสนอแนะและแสดงความเห็น เพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น
3. ให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับคำตอบแทนของบริษัทต่างๆ ในประเทศไทยและต่างประเทศ เสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
4. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

## 5. คณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางในการเสนอแต่งตั้งกรรมการใหม่ การสรรหา และการคัดเลือกผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและตัดสินใจในการรับรองหรือไม่รับข้อเสนอแนะ 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. นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ **	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายกำธร ศิลาอ่อน *	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี

\* นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ประธานคณะกรรมการสรรหา และนายกำธร ศิลาอ่อน กรรมการสรรหา ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง โดยมีมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2556

\*\* นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ กรรมการสรรหา ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง โดย มติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 5/2556 เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2556

สำหรับปี 2556 คณะกรรมการสรรหาได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ โดยมีการประชุมคณะกรรมการสรรหา จำนวนทั้งสิ้น 2 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุม

### บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางในการคัดเลือกและสรรหา บุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
2. ทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทฯ และจัดทำแผนสืบทอดงานของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
3. นำเสนอรายชื่อผู้สมัครที่เข้าเกณฑ์ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
4. ให้การช่วยเหลือ/แนะนำในการดำเนินการสอบทานการปฏิบัติงานของกรรมการ ตามความต้องการของคณะกรรมการบริษัทฯ
5. จัดทำรายงานเกี่ยวกับแนวโน้มและข้อปฏิบัติที่เป็นปัจจุบันในการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
6. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

## 6. เลขานุการบริษัทฯ

เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ คือ คุณสมปราวณา เทพณาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรับผิดชอบในการดูแล และให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูลของบริษัทฯ

# ประวัติคณะกรรมการบริษัท

## นายธีระ วัชรสิน

ตำแหน่ง  
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ  
อายุ  
ประวัติการศึกษา

ประธานคณะกรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ  
13 กรกฎาคม 2543  
64 ปี  
ปริญญาตรีทางบริหารธุรกิจและเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยวิสคอนซิน  
- Stevens Point สหรัฐอเมริกา

### ประวัติการอบรม

- 2548
- 2544

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

### ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

- 2551 - มีนาคม 2554
- 2548 - ปัจจุบัน

กรรมการตรวจสอบ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ  
บริษัท สหอุตสาหกรรม น้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน)  
กรรมการตรวจสอบ บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)  
ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทเงินทุน กรุงเทพมหานคร จำกัด (มหาชน)

- 2546 - ปัจจุบัน
- ปัจจุบัน

### ประสบการณ์อื่นๆ

- 2543 - ปัจจุบัน
- 2543 - 2546

กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
รองกรรมการผู้จัดการ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย  
กรรมการ บริษัท ชันโย ยูนิเวอร์แซล อิเล็กทรอนิกส์ จำกัด (มหาชน)  
กรรมการและเหรัญญิก มูลนิธิเอกชนพัฒนาภูมิภาค ประเทศไทย  
กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัทของ ท.ศ.ท. และ ก.ส.ท.  
กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัทของ ป.ต.ท.  
อนุกรรมการ คณะอนุกรรมการบริหารศูนย์ระดมทุน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย  
รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส กลุ่มบริษัท ฟรีเมีย  
ผู้แทนประจำประเทศไทย บริษัท พรูเด็นเชียล แอสเชต แมเนจเม้นท์ เอเชีย จำกัด  
รองประธาน (การลงทุน) บริษัท อเมริกัน อินเตอร์เนชั่นแนล แอสเชตส์ จำกัด  
ผู้จัดการสินเชื่อบริษัท เครดิตการพาณิชย์ (ประเทศไทย) จำกัด  
ประจำกองพลทหารม้า  
กรรมการบริษัท

### อาชีพหลัก

#### 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 กรุงเทพมหานคร จำกัด (มหาชน)
4. ประธานคณะกรรมการและกรรมการอิสระ บริษัท อินเตอร์ไฮด์ จำกัด (มหาชน)

- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ  
1 บริษัท
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ  
(บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)
- กิจการ/องค์กรอื่น

บริษัท โอรา แอดไวเซอร์ จำกัด

ไม่มี

ไม่มี

#### จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556

- โดยตนเอง
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

กรรมการ สมาคมเจ้าของเรือไทย

ไม่มี

60,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

#### จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556

- โดยตนเอง
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

ไม่มี

ไม่มี

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

## นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ* / กรรมการอิสระ / กรรมการสรรหา
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	11 มกราคม 2537
อายุ	67 ปี
ประวัติการศึกษา	อัสสัมชัญพาณิชย
ประวัติการอบรม	ทำงานและเรียนจากประสบการณ์ในการร่วมลงทุนกับบริษัทใหญ่ที่มีชื่อเสียง ซึ่งมีทั้งชาวญี่ปุ่น อเมริกัน และอินเดีย เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006 จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
• 2549	
ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน	ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ บริษัท ฟรีเชิส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน) กรรมการตรวจสอบ บริษัท ฟรีเชิส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน)
• มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน	
• 2541 - 2554	
ประสบการณ์อื่น ๆ	กรรมการ บริษัท ฟรีเชิส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท ฟรีเชิส ชิฟปีง จำกัด (แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537) ประธานหอการค้าอินเดีย-ไทย (2 สมัย) บริหารบริษัทต่างๆ ของครอบครัว
• 2537 - ปัจจุบัน	
• 2532 - 2536	
• 2550 - 2554	
อาชีพหลัก	
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	1. กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทยฟิลาเมนต์เท็กซ์ไทล์ จำกัด 2. กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทย-อัมบิก้า เคมีคัลส์ จำกัด 3. กรรมการผู้จัดการ บริษัท แรมแบรนด์ทอส์เตล คอร์ปอเรชั่น จำกัด
3 บริษัท	ไม่มี
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
• กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556	800,000 หุ้น (ร้อยละ 0.08 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
*หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด	

## นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม

ตำแหน่ง	กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	11 มกราคม 2537
อายุ	60 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการเงิน มหาวิทยาลัยบอมเบย์
ประวัติการอบรม	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005
• 2548	
ประสบการณ์	กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเชิส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน) กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเชิส ชิฟปีง จำกัด (แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน จำกัด เมื่อปี 2537) หัวหน้าแผนกชิฟปีง บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด
• 2537 - ปัจจุบัน	
• 2534 - 2536	
• 2527 - 2534	

• 2522 - 2526	ผู้บริหารอาวุโส บริษัท แพนโอเชียน นาวิกชั้น แอน เทรดิง ฟู้ดส์ จำกัด
อาชีพหลัก	กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อย 60 บริษัท
60 บริษัท	(บริษัทย่อยที่ 1 - 60 ในหน้า 9 - 10 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. 2556	
• โดยตนเอง	87,610,850 หุ้น (ร้อยละ 8.43 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
นายกาคิต มอยนูดดิน ฮาซิม เป็นพี่ชายของนายมนูร์ มอยนูดดิน ฮาซิม แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด	

## นายมนูร์ มอยนูดดิน ฮาซิม

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการบริหาร
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	11 มกราคม 2537
อายุ	57 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการตลาด มหาวิทยาลัยบอมเบย์
ประวัติการอบรม	
• 2548	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005
ประสบการณ์	
• 2537 - ปัจจุบัน	กรรมการ (การพาณิชย์) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2534 - 2536	กรรมการ (การพาณิชย์) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (แปรรูปเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537)
• 2529 - 2534	หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด
• 2524 - 2528	หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการพาณิชย์ บริษัท มัลดีฟส์ ชิปปิง จำกัด
อาชีพหลัก	กรรมการ (การพาณิชย์) และ กรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ
59 บริษัท	(บริษัทย่อยที่ 1 - 59 ในหน้า 9 - 10 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
• กิจการ/องค์กรอื่น	
1 แห่ง	กรรมการ UK Defence Club, ประเทศอังกฤษ
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556	
• โดยตนเอง	94,567,850 หุ้น (ร้อยละ 9.10 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
นายมนูร์ มอยนูดดิน ฮาซิม เป็นน้องชายของนายกาคิต มอยนูดดิน ฮาซิม แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด	



## นายคุณุร ภาลี วาเดียม

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการบริหาร
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	20 สิงหาคม 2542
อายุ	50 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี - สถิติ, คณิตศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตจากสถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย อินเดีย
ประวัติการอบรม	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 64/2005
ประสบการณ์	กรรมการ (การเงิน) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรรมการ (การเงินและบัญชี) กลุ่มบริษัท แม็กชีวัน จำกัด ผู้อำนวยการ (การเงินและการจัดการ) บริษัท ชั่วเท็กซ์ จำกัด ผู้จัดการแผนกบัญชีและการเงิน กลุ่มบริษัท แม็กชีวัน จำกัด ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัท เอ.เอฟ.เพอร์กูสัน แอนด์ โค กรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
อาชีพหลัก	
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนและนีลสัน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
1 บริษัท	
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้อง* กับธุรกิจของบริษัทฯ	1. กรรมการ บริษัท แม็กชีวัน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและ ด้านบริหารจัดการ)
2 บริษัท	2. กรรมการ บริษัท ดี เอเทรียม โฮเตล จำกัด
* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 273 - 274 ของรายงานประจำปีฉบับนี้	
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1 - 60 ในหน้า 9 - 10 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
60 บริษัท	ไม่มี
• กิจการ/องค์กรอื่น	
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556	745,100 หุ้น (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556	ไม่มี
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด	

## นายไอลา มานสุขานี

ตำแหน่ง	กรรมการ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	11 มกราคม 2537
อายุ	63 ปี
ประวัติการศึกษา	Directorate of Marine Engineering Training ระหว่างปี 2510 – 2514
ประวัติการอบรม	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 64/2005
ประสบการณ์	กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537) ผู้จัดการฝ่ายเทคนิค บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด รองผู้ควบคุมวิศวกร บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิกชน จำกัด ผู้ช่วยผู้ควบคุมวิศวกร บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิกชน จำกัด

• 2520 - 2524	หัวหน้าวิศวกรประจำเรือ บริษัท สกินเดีย สติม นาวิกชั้น จำกัด
• 2514 - 2519	วิศวกรประจำเรือ บริษัท สกินเดีย สติม นาวิกชั้น จำกัด
อาชีพหลัก	กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
	กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด (บริษัทย่อย)
<b>การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น</b>	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	1. กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด
2 บริษัท	2. กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส โปรเจกส์ ฟิฟตี ลิมิเตด ประเทศสิงคโปร์ (บริษัทย่อยที่ 37 และ 51 ในหน้า 10 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.
<b>จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556</b>	
• โดยตนเอง	270,000 หุ้น (ร้อยละ 0.03 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
<b>จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556</b>	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด	

## นางสาวนิชิตา ช่าง

ตำแหน่ง	กรรมการ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	23 สิงหาคม 2545
อายุ	33 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) มหาวิทยาลัยบอสตัน โรงเรียนการจัดการ
<b>ประวัติการอบรม</b>	
• 2550	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย
• 2549	“Directors Certification Program” (DCP) Class 83/2007
• 2547	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006 จัดโดย สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
	สำเร็จการฝึกอบรม “Anatomy of Shipping” course, Seatrade Academy/Cambridge Academy of Transport
<b>ประสบการณ์</b>	
• 2545 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
อาชีพหลัก	ผู้บริหาร กลุ่มบริษัท จีพี กรุ๊ป
<b>การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น</b>	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ *	1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
6 บริษัท	2. กรรมการ บริษัท เกรนเทอร์ จำกัด
	3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด * (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)
	4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทาว์ เอเยนซี่ จำกัด * (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)
	5. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด * (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพนักงานงาน ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)
	6. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด * (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ)

\* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 272 - 274 ของรายงานประจำปีฉบับนี้

<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)</li> </ul>	37 บริษัท	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1- 37 ในหน้า 9 - 10 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
<ul style="list-style-type: none"> <li>กิจการ/องค์กรอื่น</li> </ul>	ไม่มี	
<b>จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>โดยตนเอง</li> </ul>	98,586,000 หุ้น (ร้อยละ 9.48 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ</li> </ul>	ไม่มี	
<b>จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>โดยตนเอง</li> </ul>	ไม่มี	
<ul style="list-style-type: none"> <li>โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ</li> </ul>	ไม่มี	
นางสาวนิชิตา ซาห์ เป็นบุตรของนายกิริต ซาห์ และเป็นพี่สาวของนายอิชฎฐ์ชาญ ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด		

นายกิริต ซาห์		
ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการพิจารณาคำตอบแทน	
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	24 เมษายน 2550	
อายุ	60 ปี	
ประวัติการศึกษา	สำเร็จการศึกษาจาก H.R. College of Commerce, กรุงเทพมหานคร	
ประวัติการอบรม	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005	
ประสบการณ์	กรรมการ และกรรมการพิจารณาคำตอบแทน บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) รองประธานคณะกรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟินิกซ์ พัลพ แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ กรรมการผู้จัดการ บริษัท จี.เปรมจี จำกัด กรุงเทพฯ ผู้บริหารบริษัท	
อาชีพหลัก	ผู้บริหารบริษัท	
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	กรรมการ และรองประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไฟเซแอนซ์ จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด กรรมการบริหาร บริษัท เกรนเทรด จำกัด กรรมการ บริษัท เปรมไทย อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด * (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ) กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด * (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ) กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและ ห้องพักพนักงานของบริษัทฯและบริษัทย่อย)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ</li> </ul>	2 บริษัท	
<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ *</li> </ul>	6 บริษัท	
* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 272 - 274 ของรายงานประจำปีฉบับนี้		
<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)</li> </ul>	2 บริษัท	1. กรรมการ บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเต็ด ประเทศไทย 2. กรรมการ บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิเต็ด (บริษัทย่อยที่ 60 และบริษัทร่วมที่ 61 ในหน้า 10 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
<ul style="list-style-type: none"> <li>กิจการ/องค์กรอื่น</li> </ul>	ไม่มี	
<b>จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>โดยตนเอง</li> </ul>	ไม่มี	
<ul style="list-style-type: none"> <li>โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ</li> </ul>	ไม่มี	

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556

- โดยตนเอง
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

ไม่มี

ไม่มี

นายกิตติ หาด เป็นบิดาของนางสาวนิจิตา หาด และนายอิชฎิชา หาด แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือ  
คณะผู้บริหารท่านใด

## นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

14 มีนาคม 2554

อายุ

54 ปี

ประวัติการศึกษา

- 2527
- 2524

บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การเงิน) Illinois Benedictine College  
วิทยาศาสตรบัณฑิต (Metallurgy) Lehigh University

ประวัติการอบรม

- 2546
- 2548

ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP)  
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)  
ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรบทบาทของประธานกรรมการ 2000  
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

- 2546 - 2556
- 2553 - พฤศจิกายน 2554

กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บรู๊คเคอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)  
กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ  
บริษัท ธารักษ์ พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด  
กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ ธนาคารชนชาติ จำกัด (มหาชน)

ประสบการณ์อื่นๆ

- มิถุนายน 2556 – ปัจจุบัน
- มิถุนายน 2555 – มิถุนายน 2556
- พฤษภาคม 2555 – ปัจจุบัน
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน

กรรมการตรวจสอบ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย  
กรรมการ บริษัท ตลาดอนุพันธ์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย  
กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการสรรหา  
บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
ประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร  
บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด  
ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้อำนวยการ  
บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)  
กรรมการและเลขานุการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา  
กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน  
กรรมการอิสระ บริษัท จี สติล จำกัด (มหาชน)  
ประธานกรรมการ โรงเรียนนานาชาติแห่งใหม่ แห่งประเทศไทย  
ประธานกรรมการ บริษัท เอ็คโก คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด  
หุ้นส่วนผู้จัดการ บริษัท แคปเม็กซ์ จำกัด  
กรรมการอิสระ บริษัท แปซิฟิค แอสเซท จำกัด (มหาชน)  
ที่ปรึกษาประธาน องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย  
กรรมการและกรรมการบริหาร ธนาคารกรุงไทยจำกัด (มหาชน)  
กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายพาณิชย์ธนกิจ ซาโลมอน สมิทส์ บาร์นี  
กรรมการ บริษัท ฟินิกซ์ ฟลอป แอนด์ เปเปอร์ จำกัด  
รักษาการ กรรมการผู้จัดการ บริษัท พรีเมียร์ ไฟแนนซ์ แอนด์ ซีเคียวริตี้ส์  
กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายพาณิชย์ธนกิจ สวิส เบงก์ / เอสบีซี วอร์เบิร์ก  
ผู้จัดการ, Thailand Private Banking ลอยด์ส์ เบงก์  
ผู้จัดการ, ฝ่ายพาณิชย์ธนกิจ ภัทรธนกิจ  
เจ้าหน้าที่พัฒนาธุรกิจ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

- 2552 - ปัจจุบัน

- 2550 - ปัจจุบัน

- ปัจจุบัน

- ปัจจุบัน

- 2547 - 2552

- 2546 - 2551

- 2546 - 2550

- 2542 - 2550

- 2542 - 2546

- 2542 - 2543

- 2542

- 2538 - 2542

- 2538 - 2542

- 2536 - 2538

- 2534 - 2538

- 2532 - 2534

- 2531 - 2532

- 2528 - 2531

อาชีพหลัก

ประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร  
บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด

#### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ  
1 บริษัท

ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้อำนวยการ  
บริษัทหลักทรัพย์ ซิมิโก้ จำกัด (มหาชน)

- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ  
1 บริษัท

ประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร  
บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซิมิโก้ จำกัด

- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ  
(บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)
- กิจการ/องค์กรอื่น  
3 แห่ง

ไม่มี  
ไม่มี

1. กรรมการและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา
2. กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน
3. กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

#### จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556

- โดยตนเอง
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

ไม่มี  
ไม่มี

#### จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556

- โดยตนเอง
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

ไม่มี  
ไม่มี

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

### รายนามศาสตราจารย์ ดร. กวิตา ปาเนบนท์

#### ตำแหน่ง

กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ \* /  
กรรมการพิจารณาข้อเสนอแนะ

#### วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

14 มีนาคม 2554

#### อายุ

46 ปี

#### ประวัติการศึกษา

- 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  
Bachelor of Accountancy (Accounting), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- 2532

#### ประวัติการอบรม

- 2554

หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP)  
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- 2555

หลักสูตร Audit Committee Program (ACP รุ่น 41)  
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

#### รางวัลและทุนการศึกษาที่ได้รับ

- 2556 – 2557

กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5610054  
(เรื่อง Assessing the merit of home-country support for outward foreign direct  
investment in neighboring countries)

- 2556

ได้รับการเสนอชื่อจากสาขาฯ ในการพิจารณารางวัลครูดีเด่นสาขาสังคมศาสตร์  
ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

- 2552 – 2555

กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5280032  
(เรื่อง Competitive Strategies of Thai Multinationals in the Global Economy)

- 2551

Best Teacher Award จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
ทุนการศึกษาระดับปริญญาเอก จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

- 2539 – 2544

ทุนการศึกษาหลักสูตร MBA จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

- 2535 – 2537

#### ประสบการณ์

- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน

กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ  
และกรรมการพิจารณาคำตอบแทน บริษัท ฟรีเชิส ซิฟนิ่ง จำกัด (มหาชน)



• 2553 - 2555	หัวหน้าสาขา สาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลจิสติกส์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
• 2549 - ปัจจุบัน	รองศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
• 2546 - 2549	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
• 2535 - 2546	อาจารย์ประจำ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ตำแหน่งอื่นๆ	
• 2556 – 2557	ประธานการจัดงาน Euro-Asia Management Studies Association Annual Conference 2014 กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย
• 2556 – 2557	ประธานการจัดกลุ่มวิจัยเรื่อง Home Economies and the MNE ในงานสัมนา Academy of International Business Annual Conference 2014 เมืองแวนคูเวอร์ ประเทศแคนาดา
• เมษายน 2556	Visiting Fellow, Henley Business, School University of Reading, สหราชอาณาจักร
• 2556 – ปัจจุบัน	รองประธาน (ทวีปเอเชีย) Euro-Asia Management Studies Association
• 2553 – 2556	สมาชิกคณะกรรมการที่ปรึกษา Euro-Asia Management Studies Association
• 2552 – ปัจจุบัน	สมาชิกคณะบรรณาธิการที่ปรึกษา Southeast Asia Research
อาชีพหลัก	ข้าราชการพลเรือนในสถาบันอุดมศึกษา
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
(บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	
• กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด	

## นายไกรร ศีลาอ่อน

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ* / กรรมการสรรหา
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	14 มีนาคม 2554
อายุ	43 ปี
ประวัติการศึกษา	
• 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
ประวัติการอบรม	
• 2551	หลักสูตร Executive Development Program (EDP) จากสถาบันวิทยาการตลาดทุน และสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
• 2554	หลักสูตร Director Certification Program (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)
• 2555	หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการ บริษัทไทย (IOD)

## ประสบการณ์

• มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน

กรรมการอิสระ ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน  
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการสรรหา  
บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2554 - ปัจจุบัน

รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บมจ. หลักทรัพย์บัวหลวง

• 2547 - 2554

รองกรรมการผู้จัดการ สายงานพาณิชย์ธนกิจ 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

หัวหน้าสายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บริษัทหลักทรัพย์ บัวหลวง จำกัด (มหาชน)

## อาชีพหลัก

### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

ไม่มี

• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

ไม่มี

• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

ไม่มี

• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

ไม่มี

(บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)

• กิจการ/องค์กรอื่น

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านวิชาการประจำสาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ  
โลจิสติกส์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

### จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556

• โดยตนเอง

ไม่มี

• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

ไม่มี

### จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556

• โดยตนเอง

ไม่มี

• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

ไม่มี

\* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

## นายอิทธิชัย ชาญ

ตำแหน่ง

กรรมการ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

14 มีนาคม 2554

อายุ

25 ปี

ประวัติการศึกษา

• 2553

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

• 2549

ประวัติการอบรม

• 2554

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

• 2554

ประสบการณ์

• มีนาคม 2556 – ปัจจุบัน

กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไฟซ์เอ็นซ์ จำกัด (มหาชน)

• มกราคม 2555 – ปัจจุบัน

กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)

• มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน

กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2551 - ปัจจุบัน

กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด

• 2551 - ปัจจุบัน

กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด

## อาชีพหลัก

### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)

2 บริษัท

กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไฟซ์เอ็นซ์ จำกัด (มหาชน)

- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ\*

5 บริษัท

1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
2. กรรมการ บริษัท เกรนเทอร์ค จำกัด
3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด\* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)
4. กรรมการ บริษัท แอมบีเค้า ทัวร์ เอเยนซี จำกัด\* (ขายตั๋วเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)
5. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด \* (ให้บริการด้านโรงแรมและ  
ด้านการบริหารจัดการ)

\* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 272 - 274 ของรายงานประจำปีฉบับนี้

- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี  
(บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)

- กิจการ/องค์กรอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556

- โดยตนเอง ไม่มี
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556

- โดยตนเอง ไม่มี
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

นายอิชฎิชาญ ซาห์ เป็นบุตรของนายกฤษิต ซาห์ และเป็นน้องชายของนางสาวนิชิต้า ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

# คณะผู้บริหาร

นายคาจิต มอยนุดดิน ฮาซิม *	กรรมการผู้จัดการ
นายมูนิร มอยนุดดิน ฮาซิม *	กรรมการ (การพาณิชย์)
นายอุซรุ คาลี วาเดีย *	กรรมการ (การเงิน)
นายไอบาล มันสุขานี *	กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเจนซี่ จำกัด (บริษัทย่อยของบริษัทฯ)
* สำหรับประวัติ และจำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง - กรุณาดูหัวข้อ ประวัติคณะกรรมการบริษัท	

## นายซิลาล โกปีนาราน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
อายุ	56 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย ประกาศนียบัตรการเดินเรือ Norottam Morarjee Institute of Shipping บอมเบย์ ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	
• 2542 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2532 - 2541	ผู้จัดการฝ่ายบริการเช่าเรือ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556	700,000 หุ้น
• โดยตนเอง	(ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556	ไม่มี
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

## นายโคคา เวนคาตารามานา สดาการ์

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ)
อายุ	65 ปี
ประวัติการศึกษา	Cadet, Directorate of Marine Engineering Training
ประสบการณ์	
• 2542 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2532 - 2541	ผู้จัดการกองเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเจนซี่ จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556	10,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556	ไม่มี
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

## นายนิลากันตัน วาสูเดวัน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย)
อายุ	52 ปี
ประวัติการศึกษา	Post Graduate Diploma in International Trade, Institute of Foreign Trade, เมืองนิวเดลี ประเทศอินเดีย Master's degree in Management Studies (M.M.S) มหาวิทยาลัยมุมไบ เมืองมุมไบ ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	
• 2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2542 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2538 - 2541	ผู้จัดการฝ่ายประกันภัย บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2528 - 2538	รองผู้จัดการ บริษัท Shipping Corporation of India Ltd. ไม่มี
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556	80,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว) 22,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556	ไม่มี
• โดยตนเอง	2,000 หุ้น
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

## นายสตีเฟน โกลา

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM)
อายุ	57 ปี
ประวัติการศึกษา	First Class Marine Engineer Graduate Directorate of Marine Engineering Training Kolkatta ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	
• 2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2547 - 2548	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2539 - 2547	Quality Systems Manager (ISM Team) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2537 - 2539	Technical Superintendent บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด
• 2531 - 2537	Technical Superintendent, ESSAR SISCO Ship Management Co., Chennai, ประเทศอินเดีย
• 2529 - 2531	ต้นกลประจำเรือ (Chief Engineer)
• 2521 - 2529	นายช่างประจำเรือ (Marine Engineer) ไม่มี
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556	50,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว) ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556	33,000 หุ้น
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	



## นายโกดาการาจิกิล มุราลี เมนนอน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยกา (เทคนิค)
อายุ	58 ปี
ประวัติการศึกษา	Marine Engineer (Class One), Marine Engineering College ประเทศอินเดีย Qualified for membership of the Institute of Chartered Shipbrokers
ประสบการณ์	
• 2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยกา (เทคนิค) บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2541 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยกา (เทคนิค) บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2535 - 2541	Superintendent (เทคนิค) บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2531 - 2535	Chief Engineer บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2527 - 2531	Chief Engineer, Seaarland Ship management, Austria
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556	
• โดยตนเอง	248,000 หุ้น (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

## นายกาบาล กุมาร ดู

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยกา (เทคโนโลยีสารสนเทศ)
อายุ	48 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโท สาขา Computer Science มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
ประสบการณ์	
• 2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยกา (เทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2543 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยกา (เทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2539 - 2543	ผู้จัดการอาวุโส (ISM) บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2539	กัปตันเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด
• 2531 - 2539	นายประจำเรือ (Deck Officer) บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556	
• โดยตนเอง	15,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556	
• โดยตนเอง	15,000 หุ้น
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

## นายนิชکانท์ โกรวิน ถิชา

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (โครงการ)
อายุ	61 ปี
ประวัติการศึกษา	Naval Architecture Engineering, Indian Institute of Technology (IIT-Kgp) ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>พฤษภาคม 2553 - ปัจจุบัน</li> <li>2541 - พฤษภาคม 2553</li> <li>2538 - 2541</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
	ผู้จัดการโครงการ (ต่อเรือ), CKMI Shipyard ประเทศเกาหลี
	ไม่มี
	40,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556	ไม่มี
	ไม่มี
	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

## นายประธาน มหาลิกัม

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (จัดซื้อ)
อายุ	49 ปี
ประวัติการศึกษา	Directorate of Marine Engineering Training Bachelor's degree in Marine Engineering Diploma in Ship Management; Lloyd's Maritime Academy, UK
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>พฤษภาคม 2556 - ปัจจุบัน</li> <li>2538 - 2556</li> <li>2537 - 2538</li> <li>2536 - 2537</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ผู้อำนวยการ (จัดซื้อ) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556	ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
	Chief Engineer บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
	Engineer บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
	ไม่มี
	ไม่มี
	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556	ไม่มี
	ไม่มี
	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

## นายกิริณ กิษชาธินาท ไวด้

ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชี และการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)
อายุ	44 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี การพาณิชย์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาต สถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย
ประสบการณ์	
• 2536 - ปัจจุบัน	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชี และการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS) บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

## นางสาวสมปราภนา เทพณาเพลิน

ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) เลขานุการบริษัทฯ
อายุ	43 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต จากสภาวิชาชีพบัญชี
การฝึกอบรม	
• มิถุนายน 2553	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Effective Minute Taking” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
• ตุลาคม 2547	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
ประสบการณ์	
• พฤษภาคม 2551 - ปัจจุบัน	เลขานุการบริษัทฯ บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2542 - ปัจจุบัน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2539 - 2542	ผู้จัดการการเงิน บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2535 - 2539	ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท เอสจีวี ฌ ฌ ฌ จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

## นายย้งยว กัวเฮ

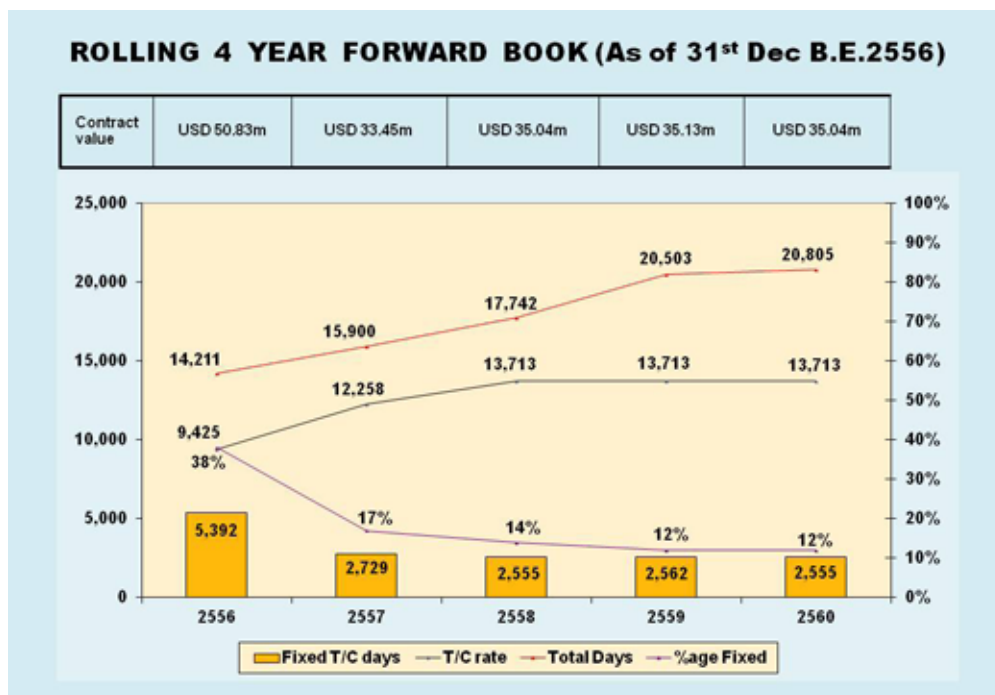
ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัทฯ)
อายุ	43 ปี
ประวัติการศึกษา	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (บัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>2539 - ปัจจุบัน</li> <li>2536 - 2539</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัทฯ) บริษัท ฟรีเซียส จีพี จำกัด (มหาชน)
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2556	ผู้สอบบัญชี บริษัท คีลอยท์ ทัช ไรมาทสุ ไชยศ จำกัด
	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2556	ไม่มี
	ไม่มี
	ไม่มี
	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

ทั้งนี้ ไม่มีกรรมการหรือผู้บริหารของบริษัทฯ ท่านใดที่เคยถูกลงโทษทั้งทางอาญาและทางแพ่งโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

# คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

## 1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานประจำปีฉบับนี้)

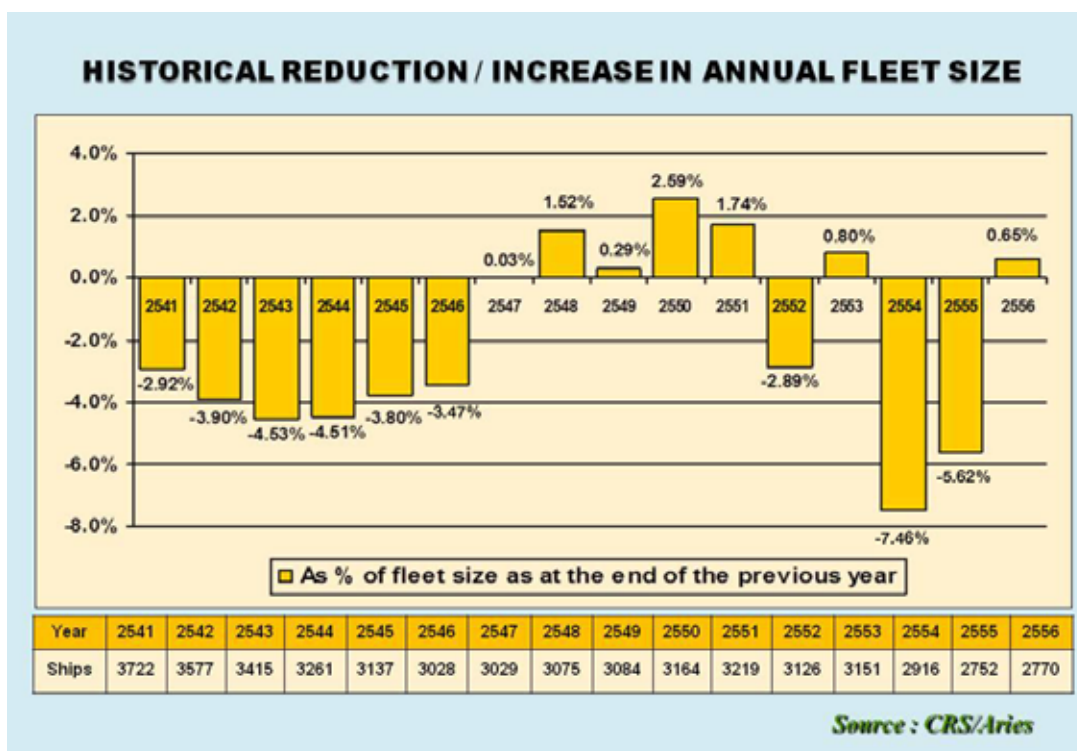
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“ฟรีเมสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือเนกประสงค์ขนาดเล็กสำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง อย่างไรก็ตาม ในไตรมาส 4 ของปี 2554 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือประเภทซูปราแมกซ์จำนวน 2 ลำ และเริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือประเภทซูปราแมกซ์ อีกทั้งบริษัทฯ มีแผนจะเริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือประเภทอัลตราแมกซ์ในปี 2557 โดยได้ทำสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ จำนวน 6 ฉบับในกลุ่มเรือขนาดดังกล่าว ตั้งแต่ปี 2547 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง ซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าว มีตั้งแต่ 3 เดือน ถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้น ตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาสสามปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วทำให้ไม่สามารถต่อสัญญา หรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าสนใจได้ ในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวน้อยมาก เนื่องจากตลาดค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำมากในช่วงครึ่งแรกของปี 2556 และได้เริ่มฟื้นตัวในไตรมาสสุดท้ายของปี 2556 ทั้งนี้ เป็นที่คาดการณ์ว่าตลาดจะยังคงฟื้นตัวต่อไปในปี 2557 ดังนั้นสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่บริษัทฯ มีอยู่ตามกราฟด้านล่างนี้จะดีขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับที่ผ่านมาเร็วขึ้น



จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมด ตามรูปด้านบน มาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 40 ลำ ณ สิ้นปี 2556 โดยมีสมมติฐานว่า ไม่รวมเรือที่จะซื้อเข้ามาใหม่อีก แต่ได้รวมเรือประเภทแซนด์แมกซ์ ขนาดระวาง 39,000 เดทเวทตัน จำนวน 6 ลำ ซึ่งมีกำหนดรับเรือในระหว่างปี 2558-2559 เรืออัลตราแมกซ์ ขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 6 ลำ มีกำหนดรับเรือในปี 2557-2559 และเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ ที่ได้สั่งซื้อเรือในระหว่างปี 2555 - 2556 สร้างในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และมีกำหนดรับเรือในปี 2557 โดยเรือที่กล่าวมาได้ถูกนำมารวมไว้ในประมาณการนี้ตามกำหนดการรับเรือ

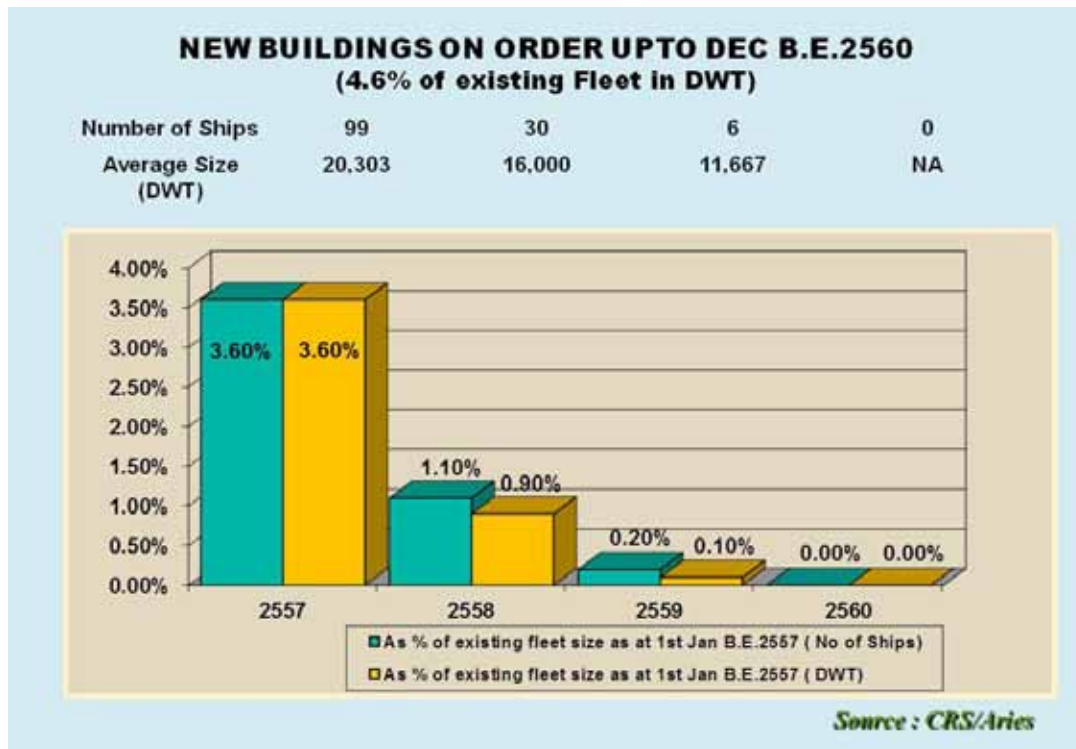
โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาด ประกอบได้ทั้ง รายงานจากคณะกรรมการบริษัท ที่แสดงในรายงานฉบับนี้

## 2. ภาพรวมอุตสาหกรรม กิจการอุปสงค์ อุปทานของโลก สำหรับเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

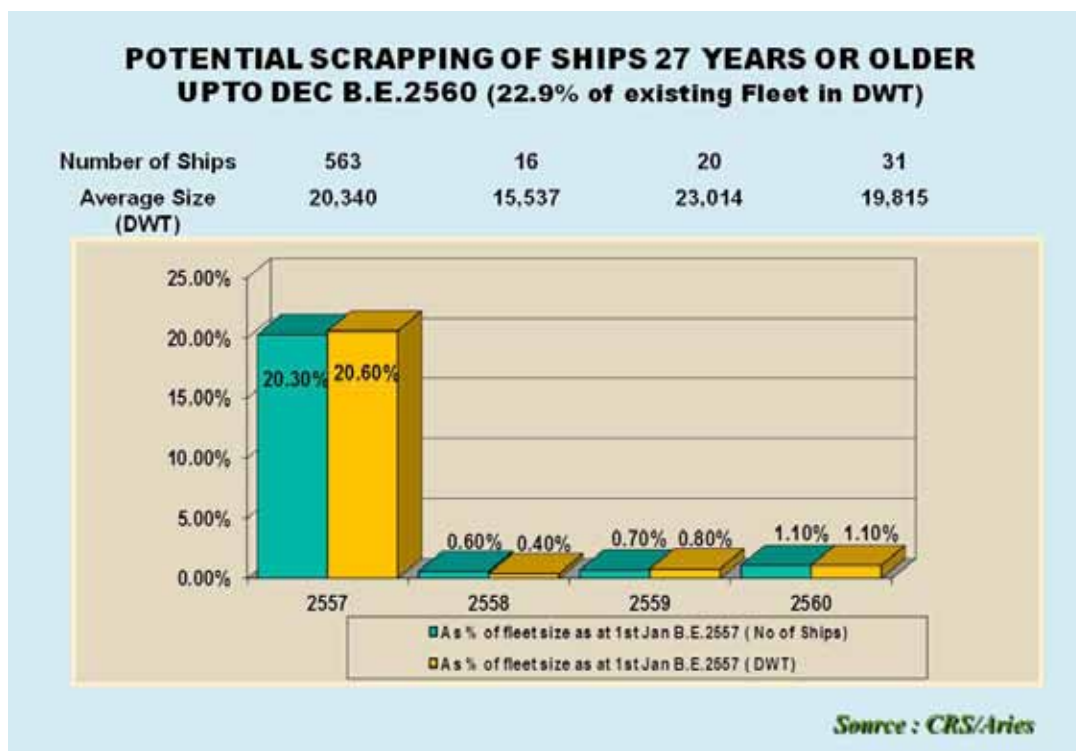


จากกราฟข้างต้นแสดงถึงการลดลงอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปี 2546 ของกองเรือโลกทั้งหมดในกลุ่มเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก อย่างไรก็ตามในระหว่างปี 2547 กองเรือโลกเพิ่มสุทธิจำนวน 1 ลำ ในระหว่างปี 2548 ปี 2549 ปี 2550 และ ปี 2551 กองเรือโลกเพิ่มขึ้นจำนวน 46 ลำ 9 ลำ 80 ลำ และ 55 ลำตามลำดับ เนื่องจากอัตราการปลดระวางเรือค่อยๆ ลดลง เป็นผลจากรายได้อัตราการระวางเรือในระหว่างปี 2547 - 2551 เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามตั้งแต่ไตรมาสที่ 2551 อัตราการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้น เนื่องจากรายได้การระวางเรือในตลาดเรือลดลง อุปทานของเรือจึงลดลง และจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในกองเรือโลกในปี 2551 มีเพียง 55 ลำเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในปี 2550 จำนวน 80 ลำ การปลดระวางเรือยังคงดำเนินต่อไปในช่วงต้นปี 2552 มีผลให้กองเรือโลกมีจำนวนเรือลดลงสุทธิ 93 ลำในปี 2552 อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการฟื้นตัวของตลาดการระวางเรือ เมื่อสิ้นปี 2552 ทำให้อัตราการปลดระวางเรือลดลงอีกครั้ง และอุปทานเรือใหม่จึงเพิ่มขึ้น ทำให้กองเรือโลกในปี 2553 เพิ่มขึ้นจำนวน 25 ลำ ในช่วงครึ่งหลังของปี 2554 และตลอดทั้งปี 2555 ค่าระวางเรือลดลงมาก เนื่องจากอุปทานของเรือใหม่ที่เพิ่มเข้ามาในกองเรือโลกทำให้มีการปลดระวางเรือในกองเรือโลกลดลงอีก 235 ลำ และ 164 ลำ ตามลำดับ ในสองปีนี้ ต่อมาตลาดเรือเริ่มฟื้นตัวดีขึ้นในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2556 ทำให้อัตราการปลดระวางเรือเริ่มชะลอตัวลงเล็กน้อย รวมถึงอุปทานของเรือใหม่ที่เพิ่มเข้ามา มีผลให้กองเรือโลกในปี 2556 มีจำนวนเพิ่มขึ้นสุทธิ 18 ลำ





จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่า อุปทานของเรือใหม่ในปี 2557 ยังมีมาก ในอีก 3 ปีข้างหน้า มีเรือที่ครบกำหนดส่งมอบประมาณร้อยละ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีจำนวนเรือถึงร้อยละ 20.3 ที่มีอายุมากกว่า 27 ปี ดังนั้น ดูเหมือนว่าอุปทานเรือในกลุ่มเรือของบริษัทฯ จะมีภาพเป็นที่น่าพอใจอย่างยิ่ง



จากกราฟข้างต้นและกราฟเกี่ยวกับอายุของกองเรือ (โปรดดูหัวข้อ 1.2 ในเรื่องลักษณะการประกอบธุรกิจ และอุตสาหกรรมซึ่งแสดงในรายงานประจำปีนี้) แสดงให้เห็นว่า ประมาณร้อยละ 28 ของเรือในประเภทเดียวกันกับของบริษัทฯ จะมีอายุเกิน 20 ปี การลดลงของค่าระวางเรือจะทำให้อัตราการปลดระวางเรือเก่าเพิ่มขึ้น ทั้งนี้อัตราการปลดระวางเรือลดลง

จากปี 2555 เนื่องจากการฟื้นตัวของค่าระวางเรือในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2556 ดังนั้นจากการคาดการณ์ว่าตลาดค่าระวางเรือจะฟื้นตัวในปี 2557 จะทำให้อัตราการปลดระวางเรือจะยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าปีก่อน

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะของตลาดนี้ ประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานประจำปีนี้

### 3. การซื้อและการขายเรือ

#### 3.1 สัญญาสั่งต่อเรือใหม่ในปี 2550 และ 2551 จำนวน 18 ลำ

ในปี 2550 และปี 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ลำกับ ABG Shipyard Limited (ABG หรือผู้ต่อเรือ) ประเทศอินเดีย สำหรับสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน (ในความเป็นจริงสามารถบรรทุกได้ถึง 34,000 เดทเวทตัน ดังนั้นเรือกลุ่มนี้จะขอก่อค่าต่อไปในรายงานฉบับนี้ ในขนาดระวางบรรทุก 34,000 เดทเวทตันต่อลำ) และเรือประเภทซูปราแมกซ์จำนวน 6 ลำ ซึ่งแต่ละลำมีขนาดระวาง 54,000 เดทเวทตัน โดยถึงเดือนมกราคม 2556 บริษัทฯ ได้รับเรือแล้วจำนวน 3 ลำจากจำนวนเรือทั้งหมดที่สั่งต่อ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บันทึกการแปลงหนี้ใหม่ (Novation) สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 3 ลำในปี 2554 และ 2 ลำในปี 2555 และรายการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญา สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือ จำนวน 9 ลำในปี 2556 ทั้งนี้เนื่องจาก การส่งมอบเรือจะล่าช้าเกินกว่าวันที่ในการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือแต่ละลำตามลำดับ

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีสัญญาสั่งต่อเรือที่เหลืออยู่เพียงหนึ่งลำกับผู้อู่ต่อเรือนี้ ซึ่งถ้าการส่งมอบเรือจะล่าช้ากว่าวันที่สามารถบอกยกเลิกสัญญา ก็เป็นไปได้ว่าสัญญานี้จะได้รับการยกเลิกด้วย

**สัญญาแปลงหนี้ใหม่ (Novation) สำหรับเรือสั่งต่อใหม่จำนวน 3 ลำที่ดำเนินการเสร็จสมบูรณ์ในปี 2554 มีดังนี้**

ลำดับที่	วันที่ในสัญญา Novation Agreement	เลขที่เรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ในสัญญาสั่งต่อเรือ	จำนวนเงินงวดที่บริษัทฯ จ่าย	วันที่ได้รับเงินตามสัญญา Novation Agreement	ราคาขาย (ล้านบาท)	กำไรจากการขาย (ล้านบาท)	ราคาขาย (ล้านเหรียญสหรัฐ)	กำไรจากการขาย (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	18 มีนาคม 2554	329	32,000	20 กรกฎาคม 2550	17,999,997	27 เม.ย. 2554	660.86	94.44	21.79	3.11
2	18 มีนาคม 2554	330	32,000	20 กรกฎาคม 2550	17,999,997	27 เม.ย. 2554	657.14	94.05	21.66	3.10
3	18 มีนาคม 2554	313	54,000	14 กันยายน 2550	22,799,998	5 ส.ค. 2554	849.57	130.68	28.02	4.31
รายการกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ (Novation) สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่							2,167.57	319.17	71.47	10.52

**รายละเอียดของรายการแปลงหนี้ใหม่สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือ จำนวน 2 ลำ ซึ่งรายการเสร็จสมบูรณ์แล้ว ในปี 2555 มีดังนี้**

ลำดับที่	วันที่ในสัญญา Novation Agreement	เลขที่เรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ในสัญญาสั่งต่อเรือ	จำนวนเงินงวดที่บริษัทฯ จ่าย	วันที่ได้รับเงินตามสัญญา Novation Agreement	ราคาขาย (ล้านบาท)	กำไรจากการขาย (ล้านบาท)	ราคาขาย (ล้านเหรียญสหรัฐ)	กำไรจากการขาย (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	21 ธันวาคม 2554	333	32,000	20 กรกฎาคม 2550	17,999,997	26 ก.ย. 2555	723.06	143.44	23.13	4.59
2	25 มกราคม 2555	315	54,000	14 กันยายน 2550	22,799,998	1 ต.ค. 2555	891.99	162.01	28.53	5.18
กำไรจากสัญญาแปลงหนี้ใหม่							1,615.05	305.45	51.66	9.77

**รายละเอียดของรายการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญา สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือ ที่บันทึกการยกเลิกในปี 2556**

ลำดับที่	วันที่ในสัญญา Novation/ Cancellation Agreement	เลขที่เรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ในสัญญาสั่งต่อเรือ	จำนวนเงินงวดที่บริษัทฯ จ่าย	วันที่ได้รับเงินตามสัญญา Novation/ Cancellation Agreement	ราคาขาย (ล้านบาท)	กำไรจากการขาย (ล้านบาท)	ราคาขาย (ล้านเหรียญสหรัฐ)	กำไรจากการขาย (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	10 กันยายน 2555	336	32,000	20 กรกฎาคม 2550	5,999,999	28 ม.ค. 2556	251.34	72.64	8.48	2.45
2	10 กันยายน 2555	340	32,000	20 กรกฎาคม 2550	5,999,999	22 มี.ค. 2556	252.62	74.02	8.53	2.50
3	10 กันยายน 2555	347	54,000	11 กุมภาพันธ์ 2551	15,199,998	27 มี.ค. 2556	710.62	243.72	23.98	8.22
4	10 กันยายน 2555	316	54,000	14 กันยายน 2550	15,199,998	3 มี.ย. 2556	735.63	260.45	24.37	8.63
5	10 มิถุนายน 2556	337	32,000	20 กรกฎาคม 2550	17,999,997	4 ก.ย. 2556	606.42	32.30	19.19	1.02
6	10 มิถุนายน 2556	348	54,000	11 กุมภาพันธ์ 2551	22,799,998	4 ก.ย. 2556	784.93	45.61	24.84	1.44
7	29 กรกฎาคม 2556	349	54,000	11 กุมภาพันธ์ 2551	22,799,998	4 ก.ย. 2556	785.49	45.16	24.85	1.43
8	16 กันยายน 2556	338	32,000	20 กรกฎาคม 2550	17,999,997	7 ต.ค. 2556	638.94	55.33	19.97	1.75
9	6 ธันวาคม 2556	339	32,000	20 กรกฎาคม 2550	17,999,997	7 ม.ค. 2557	645.80	67.37	20.18	2.11
กำไรจากสัญญาแปลงหนี้ใหม่/ การยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ							5,411.79	896.60	174.39	29.55

### 3.2 สัญญาส่งต่อเรือใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์

#### (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 ลำ นั้น Charterer จะพิจารณาที่จะรับบริการเพิ่มเติมซึ่งต้องยืนยันก่อนวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2555 แต่ Charterer ขอขยายเวลาและในเวลาต่อมาได้แจ้งว่าจะรับบริการ) โดยรายละเอียดสำหรับการส่งมอบเรือทั้ง 4 ลำ มีดังนี้

##### ตารางการส่งมอบเรือ

- เรือลำที่ 1 - กำหนดส่งมอบเรือระหว่าง 30 กรกฎาคม 2554 ถึง 15 สิงหาคม 2554 ( คาดว่าจะส่งมอบเรือในเดือนกุมภาพันธ์ 2557)
- เรือลำที่ 2 - กำหนดส่งมอบเรือระหว่าง 1 พฤศจิกายน 2555 ถึง 31 มกราคม 2556
- เรือลำที่ 3 - กำหนดส่งมอบเรือระหว่าง 1 พฤศจิกายน 2556 ถึง 31 มกราคม 2557
- เรือลำที่ 4 - (หลังจากที่ Charterer ได้แจ้งความประสงค์จะใช้บริการเรือเพิ่ม) - กำหนดส่งมอบเรือระหว่าง 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 ซึ่งได้ขยายเวลาต่อให้อีก) โดยมีกำหนดระยะเวลา 15 ปี ซึ่ง Charterer สามารถต่อสัญญา Charters ดังกล่าวได้อีกครั้งละ 5 ปี เป็นจำนวน 2 ครั้ง (ซึ่งจะมีระยะเวลารวมทั้งสิ้น  $15+5+5 = 25$  ปี) สำหรับเรือแต่ละลำ

ทั้งนี้ Charterer ได้แจ้งความประสงค์ที่จะใช้บริการสำหรับเรือลำที่ 4 แล้ว ภายใต้เงื่อนไขที่ได้ตกลงไว้ ดังนั้นบริษัทฯ มีสัญญา Charters จำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ ภายใต้ MOU นี้

##### เรือ

เป็นเรือที่สั่งต่อขึ้นใหม่เพื่อการขนส่งซีเมนต์ โดยสั่งต่อขึ้นตามลักษณะที่ได้ตกลงไว้กับ 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 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับแต่ละช่วงเวลา ดังนั้น Charter Rate ในกรณีนี้จะเท่ากับ 17,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับระยะเวลา 15 ปีแรก และจะลดลง 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับแต่ละครั้งของการต่อสัญญาครั้งละ 5 ปี

## ค่าปรับ

กรณีที่เจ้าของเรือไม่สามารถส่งมอบเรือให้ Charterer ได้ภายในระยะเวลาตามตารางการส่งมอบเรือข้างต้น เจ้าของเรือจะต้องชำระค่าปรับจำนวน 4,250 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อลำเรือต่อวันที่ได้ส่งมอบล่าช้า บริษัท ABC One Pte. Ltd. (ABC One) ไม่สามารถส่งมอบเรือแก่ Charterer ได้ทันกำหนดเวลาส่งมอบเรือ คือ ก่อนหรือภายในวันที่ 15 สิงหาคม 2554 ได้จ่ายค่าปรับจำนวน 4,250 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อลำเรือต่อวันที่ได้ส่งมอบล่าช้า โดยเริ่มคำนวณตั้งแต่วันที่ 16 สิงหาคม 2554 โดย ABC One ได้จ่ายค่าปรับให้แก่ Charterers จนถึง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวนเงิน 3,693,250 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และ บริษัท ABC Two Pte. Ltd. (ABC Two) ได้จ่ายค่าปรับให้แก่ Charterer โดยเริ่มคำนวณตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2556 จนถึง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวนเงิน 1,419,500 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เช่นเดียวกัน

## (ข) การลงนามและการยกเลิกสัญญาสำหรับเรือ 3 ลำ เพื่อส่งต่อเรือสำหรับขนส่งสินค้า จำนวน 3 ลำ

เพื่อปฏิบัติตามสัญญา Charter ที่บริษัทฯ ได้มีการลงนามแล้ว บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะ (“บริษัทย่อย SPV”) ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte.Ltd (ABC) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้แก่ บริษัท ABC One บริษัท ABC Two และบริษัท ABC Three Pte. Ltd. (ABC Three) โดยทั้ง 3 บริษัทได้ลงนามในสัญญาส่งต่อเรือ สำหรับขนส่งสินค้า (“เรือ”) กับบริษัท ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย (“ผู้ต่อเรือ”) โดยมีต้นทุนเรือลำละ 28.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

การต่อสร้างเรือสำหรับขนส่งสินค้ากับผู้ต่อเรือ ABG มีความล่าช้า ดังนั้นในปี 2555 - 2556 บริษัทฯ (โดยผ่าน 3 บริษัทย่อย ได้แก่ บริษัท ABC Two บริษัท ABC Three และบริษัท ABC Four Pte. Ltd. (ABC Four)) ได้ทำสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 3 ลำ เพื่อส่งต่อเรือสำหรับขนส่งสินค้าจำนวน 3 ลำกับผู้ต่อเรืออีกแห่งในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งจะได้อธิบายไว้ต่อไปจากนี้ และในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือสำหรับขนส่งสินค้าทั้ง 3 ลำกับผู้ต่อเรือ ABG โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ลำดับที่	วันที่ในสัญญา Cancellation Agreement	เลขที่เรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ในสัญญาส่งต่อเรือ	จำนวนเงินงวดที่บริษัทฯ จ่าย	วันที่ได้รับเงินตามสัญญา Cancellation Agreement	ราคาขาย (ล้านบาท)	กำไรจากการขาย (ล้านบาท)	ราคาขาย (ล้านเหรียญสหรัฐ)	กำไรจากการขาย (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	18 มกราคม 2556	380	20,000	22 เมษายน 2553	5,700,000	18 ม.ค. 2556	198.66	22.14	6.70	0.75
2	10 มิถุนายน 2556	379	20,000	22 เมษายน 2553	11,400,000	4 ก.ย. 2556	389.73	15.30	12.33	0.49
3	6 ธันวาคม 2556	378	20,000	22 เมษายน 2553	17,100,000	7 ม.ค. 2557	602.75	1.37	18.34	0.03
กำไรจากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ							1,191.14	38.81	37.37	1.27

## (ค) การลงนามในสัญญาส่งต่อเรือ 4 ลำ เพื่อต่อเรือสำหรับขนส่งสินค้า จำนวน 4 ลำ

เพื่อให้สามารถส่งมอบเรือสำหรับขนส่งสินค้าจำนวน 4 ลำให้แก่ Charterer ได้เร็วที่สุด (และแทนเรือที่ได้ส่งต่อไว้ก่อนหน้านี้และต่อมายกเลิกสัญญาส่งต่อเรือดังกล่าวกับผู้ต่อเรือ ABG) บริษัทฯ โดยผ่านแต่ละบริษัทย่อยของบริษัทฯ กล่าวคือ ABC Two ABC Three และ ABC Four (โดยแต่ละบริษัทจะเรียกว่า “ผู้ซื้อ”) ซึ่งได้ลงนามสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 3 ลำ เพื่อส่งต่อเรือสำหรับขนส่งสินค้า ขนาดระวาง 20,000 เดทเวทตัน กับบริษัท China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. (ร่วมกัน เรียกว่า “ผู้ขาย”)

นอกจากเรือ 3 ลำดังกล่าวข้างต้น เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2555 บริษัท ABC ได้ลงนามในสัญญาออพชั่นกับผู้ขาย ภายใต้สัญญาดังกล่าว ABC มีออพชั่นในการตั้งบริษัทในกลุ่มเพื่อส่งต่อเรือสำหรับขนส่งสินค้า ขนาดระวาง 20,000 เดทเวทตัน เพิ่มอีก 1 ลำ (“เรือออพชั่น”) ในราคาและเงื่อนไขที่เหมือนกันกับเรือสำหรับขนส่งสินค้า จำนวน 3 ลำ ที่ได้ส่งไปก่อนหน้านี้ ทั้งนี้ ABC ได้ใช้สิทธิในการส่งต่อเรือออพชั่นในระหว่างปี 2556 ดังนั้น รายละเอียดเรือสำหรับขนส่งสินค้าจำนวน 4 ลำ ได้แก่ รายละเอียดของต้นทุนเรือ ตารางการจ่ายชำระ และวันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญาส่งต่อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง	ราคาเรือตามสัญญา Agreement (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2555 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2556 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่าย ณ 31 ธ.ค. 2556
1	บริษัท ABC Two Pte.Ltd.	CC200-01	5 ธ.ค. 2555	24 ม.ค. 2557	20,000	24,180,000	2,418,000	7,254,000	9,672,000
2	บริษัท ABC Three Pte.Ltd.	CC200-02	5 ธ.ค. 2555	30 เม.ย. 2557	20,000	24,180,000	2,418,000	4,836,000	7,254,000
3	บริษัท ABC Four Pte.Ltd.	CC200-03	3 เม.ย. 2556	31 ก.ค. 2557	20,000	24,180,000	-	4,836,000	4,836,000
4	บริษัท Associated Bulk Carriers Pte.Ltd.	CC200-04	30 ส.ค. 2556	30 พ.ย. 2557	20,000	24,480,000	-	4,896,000	4,896,000
เรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ - 4 ลำ					80,000	97,020,000	4,836,000	21,822,000	26,658,000

ราคาเรือแต่ละลำตามสัญญา จะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	ร้อยละ (%)
งวดที่ 1	ลงนามในสัญญา	10%
งวดที่ 2	ตัดแผ่นเหล็กขึ้นแรก	10%
งวดที่ 3	เสร็จสิ้นการวางกระดูกงูเรือ (โครงเรือ)	10%
งวดที่ 4	ปล่อยเรือลงน้ำ	10%
งวดที่ 5	ส่งมอบเรือ	60%
รวม		100%

### 3.3 แผนการปรับปรุงกองเรือสำหรับอนาคต

ในรายงานประจำปีสำหรับปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้กล่าวถึงการวางแผนระยะสั้น/ระยะกลางสำหรับการซื้อเรือ มือสอง หรือ การลงนามเพื่อส่งต่อเรือ/ซื้อสัญญาเรือส่งต่อใหม่ ซึ่งบริษัทฯ เฝ้ารอโอกาสสำหรับการจัดหาเรือใหม่และมีราคาที่เหมาะสม ซึ่งโอกาสดีนี้ได้เข้ามาในช่วงครึ่งหลังของปี 2554 เมื่อบริษัทฯ ได้รับข้อเสนอเรือใหม่ในราคาที่น่าสนใจ ต่อมาในปี 2555 บริษัทฯ (โดยผ่านบริษัทย่อย) ได้ซื้อเรือจำนวน 6 ลำ และเพื่อให้แผนการนี้ดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาส่งต่อเรือ จำนวน 12 ลำ เพื่อส่งต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของ จำนวน 12 ลำกับเรือต่อเรือหลายแห่งในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ดังต่อไปนี้

(ก) เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ ลงนามในสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 2 ลำสำหรับส่งต่อเรือ ขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำกับ Sainty Marine Corporation Ltd. รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวด และวันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	ราคาตามสัญญา (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2556 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่าย ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2556 (เหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และ/หรือ ตัวแทน	SAM 13009B	30 มิ.ย. 2557	64,000	27,400,000	4,110,000	4,110,000
2	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และ/หรือ ตัวแทน	SAM 13010B	30 มิ.ย. 2557	64,000	27,400,000	4,110,000	4,110,000
เรือประเภทอัลตราแมกซ์ - 2 ลำ				128,000	54,800,000	8,220,000	8,220,000

ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	ร้อยละ (%)
งวดที่ 1	ลงนามในสัญญา	15%
งวดที่ 2	ส่งมอบเรือ	85%
รวม		100%

(ข) เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนาดระวาง 38,500 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ กับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. (รวมเรียกว่า ผู้ขาย) รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวด และวันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	ราคาตามสัญญา (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2556 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่าย ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2556 (เหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)	BC385-11	31 พ.ค. 2558	38,500	22,318,000	2,231,800	2,231,800
2	บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)	BC385-12	31 ธ.ค. 2558	38,500	22,318,000	2,231,800	2,231,800
เรือประเภทแอสต์ไรส์ - 2 ลำ				77,000	44,636,000	4,463,600	4,463,600

ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	ร้อยละ (%)
งวดที่ 1	ลงนามในสัญญา	10%
งวดที่ 2	ตัดแผ่นเหล็กขึ้นแรก	10%
งวดที่ 3	เสร็จสิ้นการวางกระดูกงูเรือ (โครงเรือ)	10%
งวดที่ 4	ปล่อยเรือลงน้ำ	10%
งวดที่ 5	ส่งมอบเรือ	60%
รวม		100%

(ค) เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 8 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาดระวาง 39,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ และเรือขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวด และวันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีดังต่อไปนี้



ลำดับที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดกเวทตัน)	ราคาตามสัญญา (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2556 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่าย ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2556 (เหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130120	31 ส.ค. 2558	38,625	21,960,000	200,000	200,000
2	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130121	30 พ.ย. 2558	38,625	21,960,000	200,000	200,000
3	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130122	28 ก.พ. 2559	38,625	21,960,000	200,000	200,000
4	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130123	31 พ.ค. 2559	38,625	21,960,000	200,000	200,000
เรือประเภทแอสต์ไรซ์ - 4 ลำ				154,500	87,840,000	800,000	800,000
1	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130124	31 ก.ค. 2558	63,345	27,477,500	200,000	200,000
2	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130125	31 ต.ค. 2558	63,345	27,477,500	200,000	200,000
3	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130126	31 ม.ค. 2559	63,345	27,477,500	200,000	200,000
4	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130127	30 เม.ย. 2559	63,345	27,477,500	200,000	200,000
เรือประเภทอัลตราแม็กซ์ - 4 ลำ				253,380	109,910,000	800,000	800,000
รวม				407,880	197,750,000	1,600,000	1,600,000

ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	ร้อยละ (%)
งวดที่ 1	ลงนามในสัญญา	1%
งวดที่ 2	หลังได้รับสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวด	14%
งวดที่ 3	ปล่อยเรือลงน้ำ	10%
งวดที่ 4	ส่งมอบเรือ	75%
รวม		100%

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือจากการนำมาขายใหม่ (resale) สำหรับเรือประเภทซูปราแม็กซ์ จำนวน 3 ลำ สร้างโดย ผู้ต่อเรือ Hindustan ประเทศอินเดีย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ลำดับที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดกเวทตัน)	วันที่รับเรือ	ต้นทุนซื้อเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท ฟรีเซียส พอนด์ส์ จำกัด	วริยา นารี	2553	53,839	20 ก.พ. 2556	13.25
2	บริษัท ฟรีเซียส คอมเมิร์ซ จำกัด	วริยา นารี	2554	53,833	25 เม.ย. 2556	14.25
3	บริษัท ฟรีเซียส ออานาเม้นท์ส จำกัด	วิกานดา นารี	2556	53,857	31 ก.ค. 2556	16.00
เรือประเภทซูปราแม็กซ์ - 3 ลำ				161,529		43.50

## 4. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของ บริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีไทยที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และงบการเงินแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐ คำนิยามต่างๆ ที่เกี่ยวกับคำทางการเงินและการดำเนินงาน ดังนี้

**ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยแสดงเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (Opex)** - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ คำนวณโดยถือว่ามี 365 วันทำการในรอบปี ซึ่งไม่รวมค่าเสื่อมราคาแต่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี ตามนโยบายทางการเงินของบริษัท (กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.6) ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าเสื่อมราคาในงบการเงินของบริษัท ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นต้นทุนที่ต้องเกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค่าซ่อมแซม ค่าประกันภัย ค่าน้ำมันต้นทุนการจัดการ 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 อย่างไรก็ดี เมื่อบริษัทฯ จะรวมค่าใช้จ่ายรายเที่ยวที่อาจเกิดขึ้นนั้นในค่าระวางเรือที่บริษัทฯ จะคิดกับลูกค้า ทำให้อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทฯ กำหนดขึ้นในการเช่าแบบเป็นรายเที่ยวใกล้เคียงกับการเช่าแบบเป็นระยะเวลา

**ต้นทุนจากการเดินเรือรวม** - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงินหมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นรายเที่ยว

**รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยแสดงเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำ (TC Rate)** - ค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ โดยถือว่ามี 350 วันในรอบปี อัตราค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อลำคำนวณจากการนำรายได้สุทธิจากการเดินเรือหารด้วยจำนวนวันที่ใช้ในการเดินเรือเท่ากับ 350 วันและจำนวนเรือ

**รายได้จากการเดินเรือ** - รายได้จากการเดินเรือ หมายถึง รายได้ค่าเช่าเรือและรายได้ค่าระวางเรือที่ได้รับ ในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเรือแบบเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเรือแบบเป็นรายเที่ยว

**รายได้จากการเดินเรือสุทธิ** - รายได้จากการเดินเรือสุทธิ หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ ที่เรียกทั่วไปว่า Time Charter สุทธิ

**ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ** - บริษัทฯ ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห้งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษา และการปรับปรุงอื่นๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม โดยปกติ บริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครั้งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขึ้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายเรือตัดบัญชี และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชี (Dry-Docking Cost) ภายในระยะเวลาสองปีจากการสำรวจเรือขึ้นต้น และเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปีสำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม และสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคา แต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย (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 ค่าใช้จ่ายในการบริหารยังรวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือด้วย อย่างไรก็ตามสำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือ (Opex) บริษัทฯ ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องของค่าใช้จ่ายในการบริหารคือ ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ ไปรวมคำนวณในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

## 5. ววบินสืบเชื้อ/เบินกุ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

### 5.1 ววบินสืบเชื้อสำหรับจัดซื้อเรือมือสองจากธนาคารแห่งโตเกียว-มิทซุบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด (BTMU) และธนาคารอื่น 3 แห่ง

เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2553 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันจำนวน 250 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับ ธนาคารแห่งโตเกียว-มิทซุบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารธนชาติ (ทั้งหมดคือผู้จัดหางานและเป็นผู้ให้กู้) เพื่อบริษัทฯ ใช้เงินกู้ในการซื้อเรือมือสองเพิ่มเติม

เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาสินเชื่อมีหลักประกัน ฉบับที่ 3 โดยหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้สำหรับวงเงินสินเชื่อดังกล่าวจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2557

**เงื่อนไขหลักหลังจากที่ได้แก้ไขแล้วของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้**

<b>ผู้กู้</b>	บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (PSL) และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศ สิงคโปร์และ/หรือ ในประเทศไทยซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือ
<b>ผู้ให้กู้</b>	ธนาคารแห่งโตเกียว-มิทซุบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด (“BTMU”) ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) (“KBank”) และ ธนาคารธนชาติ (“Thanachart”)
<b>ผู้ให้บริการ Swap (สำหรับ IRS ถ้ามมี)</b>	BTMU และ KBank
<b>ตัวแทนผู้ให้กู้</b>	KBank
<b>ตัวแทนหลักประกัน</b>	BTMU
<b>จำนวนวงเงินสินเชื่อ</b>	วงเงินสินเชื่อมีหลักประกันสำหรับเบิกถอนได้หลายครั้งโดยรวมสูงสุดได้จำนวน 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับ
<b>วัตถุประสงค์</b>	เพื่อใช้ในการซื้อเรือขนส่งสินค้าแทกองจำนวนสูงสุดไม่เกินร้อยละ 60 ของราคาเรือ โดยเรือมีขนาดเคเวตตัน ระหว่าง 18,000 เคเวตตัน - 58,000 เคเวตตัน และอายุไม่เกิน 10 ปี เรือที่ซื้อจะจดทะเบียนในประเทศไทย หรือในประเทศสิงคโปร์ (หรือประเทศอื่นๆ ที่ยอมรับได้) และโดยเรือหนึ่งลำในเรือทุกๆ ลำที่ซื้อจะต้องจดทะเบียนเป็นเรือธงชาติสิงคโปร์
<b>ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้</b>	เบิกถอนได้จนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2557
<b>การชำระคืนเงินต้น</b>	เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากสิ้นสุดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้โดยชำระคืนเป็นรายไตรมาสเป็นเวลา 8 ปี ชำระงวดละ 1/32 ของจำนวนเงินกู้ที่ได้ เบิกถอนรวมทั้งหมด
<b>อัตราดอกเบี้ย</b>	LIBOR 3 เดือน + ส่วนเพิ่ม
<b>การป้องกันความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย</b>	ผู้ให้บริการ Swap จะจัดให้มีการป้องกันความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย กรณีที่ผู้กู้ร้องขอ โดยใช้หลักประกันเดียวกับสัญญาเงินกู้
<b>(Interest Rate Hedging)</b>	

ค่าธรรมเนียมการ  
จัดหางาน

ร้อยละ 1.25 ของวงเงินกู้

ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงินกู้  
หลักประกัน

ร้อยละ 0.70 ต่อปี ของวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกถอน

ผู้กู้จะต้องให้และส่งมอบหลักประกันดังต่อไปนี้ :

- ก. จดจำนองเรือเป็นลำดับแรกสำหรับเรือที่จะซื้อ (ทั้งนี้ จำนวนเงินกู้ทั้งหมด ณ เวลาสิ้นสุดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ จะต้องไม่เกินร้อยละ 65 ของมูลค่าเรือ);
- ข. จำนำหุ้นของผู้กู้ที่เกี่ยวข้อง ยกเว้น PSL;
- ค. โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้ของเรือ และบัญชีเงินรายได้ บัญชีเงินชำระคืนและบัญชีเงินหลักประกัน;
- ง. โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ; และ
- จ. โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาการประกันภัยเรือ

โดยหลักประกันทั้งหมดจะเป็นหลักประกันร่วมกันตลอดจนกว่าจะได้ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมด

ข้อตกลงทางการเงิน

PSL จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาส จากงบการเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาดังนี้ : -

- ก. อัตราส่วนเงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (Funded Debt to Total Shareholders Equity) ณ ช่วงเวลาที่กำหนด จะต้องไม่เกิน 2:1
- ข. อัตราส่วนเงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าใช้จ่ายตัดจ่าย (Funded Debt to EBITDA) ของ 4 ไตรมาสที่ผ่านมา ณ ช่วงเวลาที่กำหนดจะต้องไม่เกินกว่า 5:1
- ค. มียอดเงินสดคงเหลืออย่างน้อย 100,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งกลุ่มของ PSL เป็นเจ้าของ
- ง. อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio (“DSCR”) จะต้องไม่ต่ำกว่า 1.1 เท่า

ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ

มูลค่าตลาด (Fair Market Value) ของเรือทั้งหมดที่เป็นหลักประกัน ตลอดระยะเวลาของสัญญาเงินกู้ จะต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ

ข้อตกลงอื่นๆ

**เงินปันผล** - PSL และผู้ร่วม(บริษัทย่อยที่บริษัทถือหุ้นทั้งหมด) สามารถจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นได้ เว้นแต่เมื่อเกิดการผิดสัญญา หรือเหตุการณ์ใดๆ ที่จะนำไปสู่การผิดสัญญาและมีเงินกู้ที่ครบกำหนดค้างชำระ

**การเป็นบริษัทจดทะเบียน** - PSL จะคงการเป็นบริษัทจดทะเบียน ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยตลอดระยะเวลาของสัญญาเงินกู้

**ข้อตกลงเกี่ยวกับผู้บริหาร** - จะถือว่าเป็นการผิดสัญญาเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ผู้บริหาร คือนายคาลิด ฮาซิม นายมนูร์ ฮาซิม และ นายคูซรู วาเดีย พ้นจากการเป็นผู้บริหารของ PSL (เว้นแต่การเสียชีวิตและทุพพลภาพ) และเว้นแต่จะได้ผู้บริหารอื่นที่ยอมรับได้มาแทนที่ภายใน 90 วัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ยังไม่มีการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ

## 5.2 วววินสินเชื่อสำหรับการสั่งต่อเรือใหม่จากธนาคาร DNB Asia Ltd. ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารต่างประเทศอื่นๆ (วววินสินเชื่อสำหรับการสั่งต่อเรือใหม่)

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อที่มีหลักประกันระยะยาว ใช้สำหรับเรือที่สั่งต่อใหม่จากอู่ต่อเรือ ABG จำนวน 398,400,000 เหรียญสหรัฐอเมริก กับธนาคาร DNB Asia Ltd. ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารต่างประเทศอื่นๆ สำหรับเรือสั่งต่อใหม่จำนวน 15 ลำ (เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทแฮนด์ไฮส์จำนวน 9 ลำ โดยแต่ละลำมีระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตันและเรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทซูปราแมกซ์จำนวน 6 ลำ โดยแต่ละลำมีระวางบรรทุก 54,000 เดทเวทตัน ) จากจำนวนเรือสั่งต่อใหม่ทั้งสิ้น 18 ลำ

### เงื่อนไขหลักของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

ผู้กู้	บริษัท พีเรียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) และ/หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวนสูงสุด 15 บริษัทย่อย ซึ่งตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายสิงคโปร์ หรือภายใต้กฎหมายไทย หรือภายใต้เขตอำนาจของกฎหมายใดๆ ซึ่งผู้ให้กู้ยอมรับ
ผู้ค้ำประกัน	พีเอสแอล
ผู้ให้กู้	ธนาคาร DNB Asia Ltd. (“DNB”) ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารต่างประเทศหลายแห่ง

นายทะเบียน (Bookrunners) / DNB

ผู้รับประกัน (Underwriters) / ผู้จัดการผู้มีอำนาจ (Mandated Lead

Arranger (“MLA”) และ ตัวแทนและตัวแทนหลักประกัน

Facility Agent and Security Agent

ผู้จัดการร่วม ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

### รายละเอียดสินเชื่อ

#### วัตถุประสงค์

เป็นเงินกู้มีหลักประกันสำหรับก่อนรับเรือและเมื่อรับเรือเพื่อใช้ในการสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 15 ลำ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทแฮนด์ไฮส์

เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทแฮนด์ไฮส์ จำนวน 9 ลำ โดยแต่ละลำมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน แต่ละลำถูกต่อโดยอู่ต่อเรือ ABG จำกัด ประเทศอินเดีย ราคาต่อเรือแต่ละลำอยู่ที่ประมาณ 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริก

#### เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทซูปราแมกซ์

เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทซูปราแมกซ์ จำนวน 6 ลำ โดยแต่ละลำมีขนาดระวางบรรทุก 54,000 เดทเวทตัน แต่ละลำถูกต่อโดยอู่ต่อเรือ ABG จำกัด ประเทศอินเดีย ราคาต่อเรือแต่ละลำอยู่ที่ประมาณ 38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริก

### วงเงินสินเชื่อสูงสุด

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

สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทแฮนด์ไฮส์ มีวงเงินสินเชื่อสูงสุดถึง 216 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริก โดยแบ่งเป็น 9 ส่วนย่อย ดังนี้

#### วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

จำนวนเงิน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริก หรือร้อยละ 60 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

### วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

เท่ากับจำนวนเงิน 24 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทซูปราแมกซ์ มีวงเงินสินเชื่อสูงสุดถึง 182.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยแบ่งเป็น 6 ส่วนย่อย ดังนี้

### วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

จำนวนเงิน 22.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 60 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

### วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

เท่ากับจำนวนเงิน 30.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

## การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อและการชำระคืน

### การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ

#### สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

ให้เป็นไปตามขั้นตอนของการต่อเรือที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือ

#### สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

เท่ากับร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ และจะถูกเบิกถอนในเวลารับเรือ

### การชำระคืน

#### สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือจะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อรับเรือแต่ละลำ

#### สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

สินเชื่อในแต่ละส่วนจะถูกชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 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

### ระยะเวลาดอกเบี้ย

ทุก 3 เดือน

### ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงิน

ร้อยละ 0.35 ต่อปี ของจำนวนที่ยังไม่ได้เบิกถอนของวงเงินกู้ทั้งหมด

### หลักประกัน

ผู้กู้และผู้ค้ำประกันมีหลักประกันดังต่อไปนี้

#### สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

ก) การจำนำหุ้นของผู้กู้ คือหุ้นบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องยกเว้นพีเอสแอล

ข) หลักประกันจากผู้ค้ำประกัน ถ้าพีเอสแอลไม่ได้เป็นผู้ร่วม

ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาสั่งต่อเรือ



- 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 จะต้องมียุทธศาสตร์อย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดคงเหลือรวมของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

##### ข้อตกลงอื่นๆ

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

**การเป็นบริษัทจดทะเบียน** - พีเอสแอลจะยังคงเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตลอดระยะเวลาของสัญญาสินเชื่อนี้

ในระหว่างปี 2554 - 2556 บริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นก่อนกำหนด และยกเลิกวงเงินสินเชื่อ สำหรับเรือ ดังต่อไปนี้

ปี	เลขที่เรือ	จำนวนเงินกู้ที่ชำระคืนก่อนกำหนด (เหรียญสหรัฐ)	วงเงินสินเชื่อที่ยกเลิก (เหรียญสหรัฐ)	รวม (เหรียญสหรัฐ)
2554	329	11,999,998	12,000,002	24,000,000
2554	330	11,999,998	12,000,002	24,000,000
2554	313	15,199,999	15,200,001	30,400,000
2554	331	0	2,400,000	2,400,000
2554	333	11,999,998	12,000,002	24,000,000
รวม		51,199,993	53,600,007	104,800,000
2555	315	7,599,999	22,800,001	30,400,000
2555	316	7,599,999	22,800,001	30,400,000
2555	336	0	24,000,000	24,000,000
2555	334	0	5,600,000	5,600,000
2555	335	0	9,500,002	9,500,002
2555	347	7,599,999	22,800,001	30,400,000
รวม		22,799,997	107,500,005	130,300,002
2556	348	7,599,999	22,800,001	30,400,000
2556	349	7,599,999	22,800,001	30,400,000
2556	337	0	24,000,000	24,000,000
2556	338	11,999,998	12,000,002	24,000,000
รวม		27,199,996	81,600,004	108,800,000
รวมทั้งหมด		101,199,986	242,700,016	343,900,002

ดังนั้น วงเงินสินเชื่อ จำนวนเงินที่เบิกใช้ และจำนวนเงินกู้คงเหลือสำหรับเรือแต่ละลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 (หลังการชำระคืน/การชำระคืนก่อนกำหนด) มีดังต่อไปนี้

หมายเลขเรือ	วงเงินสินเชื่อ (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่เบิกใช้ (เหรียญสหรัฐ)	วงเงินสินเชื่อคงเหลือ (เหรียญสหรัฐ)
331 (อนัญญา นารี)	21,600,000	21,600,000	15,438,596
334 (เบญจมาศ นารี)	18,400,000	18,400,000	11,604,211
335 (จินตนา นารี)	14,499,998	14,499,998	13,774,998
รวม	54,499,998	54,499,998	40,817,805

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ไม่มีจำนวนเงินกู้คงเหลือในวงเงินสินเชื่อ

### 5.3 ววเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 22.80 ล้านบาทสหรัฐ จาก NIBC BANK LTD. ประเทศสิงคโปร์

เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2553 บริษัท ABC One Pte. Ltd. บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte.Ltd. ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้มีหลักประกันจำนวน 22.80 ล้านบาทสหรัฐจากธนาคาร NIBC BANK LTD. ประเทศสิงคโปร์ เพื่อใช้ในการสั่งซื้อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวนร้อยละ 80 ของราคาสัญญาสั่งซื้อเรือที่บริษัทย่อยได้สั่งซื้อเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2553 ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวไว้ ทั้งนี้วงเงินสินเชื่อดังกล่าวได้สิ้นสุดระยะเวลาในการเบิกถอนเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 ในปี 2556 บริษัทย่อยได้ชำระคืนเงินกู้ที่เหลือก่อนกำหนดภายใต้วงเงินสินเชื่อดังกล่าว และได้ยกเลิกวงเงินสินเชื่อ

### 5.4 ววเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 45.60 ล้านบาทสหรัฐ จาก ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท ABC Two Pte. Ltd.) และ บริษัท ABC Three Pte. Ltd. บริษัทย่อยที่ประเทศสิงคโปร์ ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte. Ltd.(ABC Company) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน (“บริษัทร่วมทุน”) ที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 50 ณ ขณะนั้น ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 45.60 ล้านบาทสหรัฐ กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาสัญญาต่อเรือขนส่งซีเมนต์ใหม่ขนาดระวางบรรทุกแต่ละ 20,000 เดทเวตัน จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ สำหรับตัวเรือหมายเลข 379 และตัวเรือหมายเลข 380 ซึ่งบริษัทย่อยได้ส่งไป ต่อมาเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทฯ ซื้อหุ้นทุนของ ABC Company จาก Varada Marine Pte.Ltd. ซึ่งถือหุ้นอีกร้อยละ 50 ก่อนการทำรายการซื้อขายครั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมร้อยละ 100 ใน ABC และบริษัทย่อยทั้งหมดของ ABC

#### สรุปข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ จำนวน 45,600,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ

ผู้กู้	ABC Two Pte. Ltd. และ/หรือ ABC Three Pte. Ltd. (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท ABC Company
ผู้ให้กู้	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
ตัวแทนสินเชื่อ	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
ตัวแทนหลักประกัน	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
ผู้ให้บริการ Interest Rate Swap	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์
วัตถุประสงค์	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์สั่งซื้อใหม่จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข 379 และตัวเรือหมายเลข 380 ซึ่งมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาสัญญาสั่งซื้อเรือ
จำนวนเงินกู้	วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือทั้ง 2 ลำ จะต้องไม่เกิน 45,600,000 เหรียญสหรัฐ (“จำนวนเงินกู้”) ทั้งนี้ ไม่ว่าจะรวมหรือแยกกัน จะประกอบไปด้วย <ol style="list-style-type: none"><li>1. วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือ 2 ลำ ไม่เกินวงเงิน 22,800,000 เหรียญสหรัฐต่อลำเรือ (“เงินกู้สำหรับเรือทั้งสองลำ” และ “เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ”) และ</li><li>2. เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ ประกอบไปด้วยวงเงินสินเชื่อ 2 ส่วน (“เงินกู้แต่ละส่วน”)</li></ol>
เงินกู้แต่ละส่วน	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"><li>• เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 17,100,000 หรือ ร้อยละ 60 ของมูลค่าตามสัญญาให้มีการเบิกได้ 3 ครั้ง</li><li>• เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ จำนวน 22,800,000 หรือ ร้อยละ 80 ของมูลค่าตามสัญญาให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของวงเงินนี้จะนำไปชำระคืนเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</li></ul>

## ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้

เงินกู้สำหรับเรือทั้งสองลำนั้น ผู้กู้จะสามารถเบิกเงินกู้ส่วนใช้ก่อนรับเรือสำหรับเรือแต่ละลำโดยรวมกันหรือแยกกันได้หลังจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่รับมอบเรือของเรือแต่ละลำ หรือวันอื่นๆที่ผู้ให้กู้ยินยอม

## อัตราดอกเบี้ย

US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม

## ค่าธรรมเนียม

ร้อยละ 1.2 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส

## การรักษาเงิน

## การเบิกเงินกู้

### เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ

การเบิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือให้เป็นไปตามสัญญาส่งต่อเรือ

### เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ

ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือแต่ละลำ จากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ

### เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ

ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับเรือแต่ละลำ

### เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ

เงินต้นของเงินกู้ของเรือแต่ละลำจะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ละ 380,000 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรกหลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 7,980,000 เหรียญสหรัฐ ณ วันสุดท้ายของสัญญา

### เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ

## หลักประกัน

### เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ

- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาส่งต่อเรือของเรือแต่ละลำ;
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดเพื่อเป็นหลักประกันการชำระเงินงวด;
- การจำนำหุ้นทั้งหมดของผู้ถือหุ้นโดยบริษัท ABC;
- การค้ำประกันจากบริษัท ABC ;
- การค้ำประกันจากบริษัท ABC

- การจำนองเรือเป็นลำดับแรก;
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ;
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือเหมาลำเป็นระยะเวลา;
- การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน;
- การค้ำประกันจากบริษัท ABC;
- การค้ำประกันจากบริษัท ABC ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

## ข้อตกลงทางการเงิน

จากวันที่ได้รับมอบเรือผู้กู้แต่ละรายจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงตลอดเวลาของสัญญาเงินกู้ คือ

1. คำนวณอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio, “DSCR”) ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า
  2. อัตราส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อสินทรัพย์รวม) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20
- ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีที่อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR) น้อยกว่า 1.1 เท่า หรือกรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

## ข้อตกลงอื่นๆ

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556 ผู้กู้ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้ฉบับดังกล่าวข้างต้น โดยมีรายละเอียดการแก้ไขและการเปลี่ยนแปลงหลักๆ ดังต่อไปนี้

<b>วัตถุประสงค์</b>	เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระเงินงวดก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์สั่งต่อใหม่ จำนวน 2 ลำกล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-01 และ CC200-02 (“เรือ”) ซึ่งได้ส่งต่อให้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือ ซึ่งได้ส่งต่อแทนเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 2 ลำ (เรือหมายเลข 379 และ 380) ที่เคยส่งต่อกับผู้ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย แต่ต่อมาได้ยกเลิกไป	
<b>จำนวนเงินกู้</b>	วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือทั้ง 2 ลำ จะต้องไม่เกิน 38,688,000 เหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ ไม่เกินวงเงิน 19,344,000 เหรียญสหรัฐต่อลำเรือ	
<b>เงินกู้แต่ละส่วน</b>	จำนวนเงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้ เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 4,836,000 หรือ ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญาให้มีการเบิกได้ 2 ครั้ง เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ จำนวน 19,344,000 หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของวงเงินจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ	
<b>การชำระคืนเงินกู้</b>	<b>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</b> ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือแต่ละลำจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ	<b>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</b> เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือของเรือแต่ละลำ จะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาส ละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ณ วันสุดท้ายของสัญญา
<b>หลักประกัน</b>	<b>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</b> การค้าประกันร้อยละ 100 จากบริษัทฯ	<b>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</b> การค้าประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือ

## 5.5 ววสินเชื่อใหม่จำนวน 84.96 ล้านบาทสหรัฐ จาก ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์และ DNB Asia Ltd.

เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 บริษัทย่อยซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (SPCs) 4 บริษัท ได้แก่ บริษัท ฟรีเชิส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิตัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู6 ฟิทีอี ลิมิตัด) บริษัท ฟรีเชิส สปาร์คส์ ฟิทีอี ลิมิตัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู7 ฟิทีอี ลิมิตัด) บริษัท ฟรีเชิส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิตัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู8 ฟิทีอี ลิมิตัด) และ บริษัท ฟรีเชิส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิตัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู9 ฟิทีอี ลิมิตัด) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 84.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคาร ING Bank N.V., สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ING”) และธนาคาร DNB Asia Ltd. (“DNB”) สำหรับใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือสั่งต่อใหม่ ประเภทซูปราแมกซ์ ขนาดระวางบรรทุก 57,000 ตันจำนวน 4 ลำซึ่งบริษัท SPCs ได้ส่งต่อเรือกับผู้ต่อเรือ Guoyu ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ในปี 2555 บริษัทย่อยแต่ละบริษัทได้รับเรือทั้ง 4 ลำตามลำดับ

## สรุปข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้

### ผู้กู้/เจ้าของเรือ

บริษัท 프리เชียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู6 ฟิทีอี ลิมิเตด)

บริษัท 프리เชียส สปาร์คส์ ฟิทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู7 ฟิทีอี ลิมิเตด)

บริษัท 프리เชียส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู8 ฟิทีอี ลิมิเตด)

บริษัท 프리เชียส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู9 ฟิทีอี ลิมิเตด)

### ผู้ให้กู้

ธนาคาร ING Bank N.V., สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ING”) และ

ธนาคาร DNB Asia Ltd. (“DNB”)

### ผู้ให้บริการ Swap

ING และ DNB

### ตัวแทนผู้ให้กู้

ING

### ตัวแทนหลักประกัน

DNB

### ผู้ค้ำประกัน

บริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประเทศไทย (“พีเอสแอล”)

### วัตถุประสงค์

สำหรับใช้ชำระหนี้ในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือลำต่อใหม่ จำนวน 4 ลำ อนาคตระวางบรรทุกลำละ 57,000 เดดเวตตัน 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 แบ่งออกเป็นส่วนๆสำหรับเรือ 4 ลำ ดังนี้

วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือแต่ละลำ

จำนวนสูงสุด 16,060,000 เหรียญสหรัฐ

วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำ

จำนวนสูงสุด 21,240,000 เหรียญสหรัฐ หรือร้อยละ 80 ของราคาตลาด แล้วแต่ว่า

ราคาใดจะต่ำกว่า

วงเงินสินเชื่อจะถูกแบ่งสำหรับผู้ให้กู้ ดังนี้

ING จำนวน 53,960,000 เหรียญสหรัฐ

DNB จำนวน 31,000,000 เหรียญสหรัฐ

### อัตราดอกเบี้ย

USD LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม

### ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน

ร้อยละ 50 ของส่วนเพิ่มต่อปีของวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอนโดยชำระเป็นรายไตรมาส

### วันครบกำหนด

8 ปี หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ

### ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้และการเบิกถอนสินเชื่อ

#### วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

นอกเหนือจากส่วนที่ใช้เพื่อการซื้อหุ้นการ เบิกถอนเงินแต่ละครั้งให้เป็นไปตามสัญญา

#### วงเงินสินเชื่อให้สำหรับเมื่อรับเรือ

ร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ เมื่อรับเรือ ซึ่งจะเบิกเงินกู้เมื่อรับเรือแต่ละลำ



## การชำระคืน

### วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

วงเงินสำหรับใช้ก่อนรับเรือจะถูกชำระคืนงวดเดียว ณ วันที่ได้รับมอบเรือแต่ละลำ โดยตัดจากการเบิกเงินกู้ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

### วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่าๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 354,000 เหรียญสหรัฐ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,912,000 เหรียญสหรัฐพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย

การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ

เมื่อวันครบกำหนด เงินกู้ค้างชำระจะต้องถูกชำระคืนทั้งหมดโดยเงินกู้แต่ละส่วนลดลงเป็นศูนย์

## หลักประกัน

### วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

- จำนวนหุ้นของผู้กู้;
- โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดที่ออกโดยธนาคารพาณิชย์ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน หรือธนาคาร/สถาบันการเงินอื่นที่ผู้ให้กู้ยอมรับ;
- โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาส่งต่อเรือ; และ
- การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน

### วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

- การจำนวนหุ้นของผู้กู้;
- การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก;
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินได้และสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา;
- การจำนวนเป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้ที่มีกับตัวแทนหลักประกัน;
- 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 ต่อลำเรือซึ่งกลุ่มบริษัทพีริเซียสเป็นเจ้าของ

## ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ

เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดคงเหลือรวมของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

## ข้อตกลงอื่นๆ

- ผู้ค้าประกันจะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์
- จะถือว่าเป็นเหตุแห่งการผิดสัญญา ถ้านายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม และนายมนูรี มอยนูดดิน ฮาซิม และนายคูซรุ คาลี วาเคีย พ้นจากการเป็นผู้บริหารของผู้ค้าประกัน ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการเสียชีวิต หรือทุพพลภาพ เว้นเสียแต่จะมีบุคคลอื่นที่ผู้ให้กู้ยอมรับ ทำหน้าที่แทนภายใน 90 วัน
- ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีผิดสัญญา หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น โดยที่เงินกู้คงเหลือถึงกำหนดชำระทันที

ในระหว่างปี 2555 ผู้กู้ (ตามลำดับ) ได้เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 53.2 ล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับเรือจำนวน 3 ลำ และต่อมาได้เบิกถอนเงินกู้สำหรับเรือลำที่ 4 ในเดือนมกราคม 2556 จำนวน 18 ล้านเหรียญสหรัฐ ดังนั้นบริษัทฯ เบิกเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อทั้งสิ้น จำนวน 71.2 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่ง ณ ปัจจุบัน วงเงินสินเชื่อนี้ได้ปิดการเบิกถอนแล้ว

ตารางต่อไปนี้จะแสดงจำนวนเงินกู้ที่มีการเบิกถอนสำหรับเรือแต่ละลำ และเงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

ชื่อเรือ	สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ	เงินกู้ที่เบิกใช้	เงินกู้คงเหลือ
อภิรดี นารี	18,200,000	18,200,000	16,430,000
บารนี นารี	17,000,000	17,000,000	15,584,000
ชญาณี นารี	18,000,000	18,000,000	16,584,000
คารณี นารี	18,000,000	18,000,000	16,938,000
รวม	71,200,000	71,200,000	65,536,000

## 5.6 วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือต่อใหม่ หรือเรือมือสอง จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้ จำนวน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ("EXIM") เพื่อใช้ซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สองต่อใหม่ หรือเรือมือสองหลายลำ ซึ่งบริษัทฯ อาจได้มาในโอกาสต่อไปในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของเรือ

สรุปข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ จำนวน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ ดังนี้

ผู้กู้

บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และ/หรือ บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นทั้งหมด

ผู้ให้กู้

ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ("EXIM")

วัตถุประสงค์

เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือส่งต่อใหม่ หรือ เรือมือสองหลายลำ โดยมีข้อกำหนดเกี่ยวกับเรือดังต่อไปนี้

- (1) อายุของเรือแต่ละลำต้องไม่เกิน 15 ปี; และ
- (2) ขนาดระวางบรรทุกของเรือแต่ละลำต้องไม่น้อยกว่า 18,000 เดทเวทตัน

จำนวนเงินกู้

วงเงินกู้รวมไม่เกิน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง

อัตราดอกเบี้ย

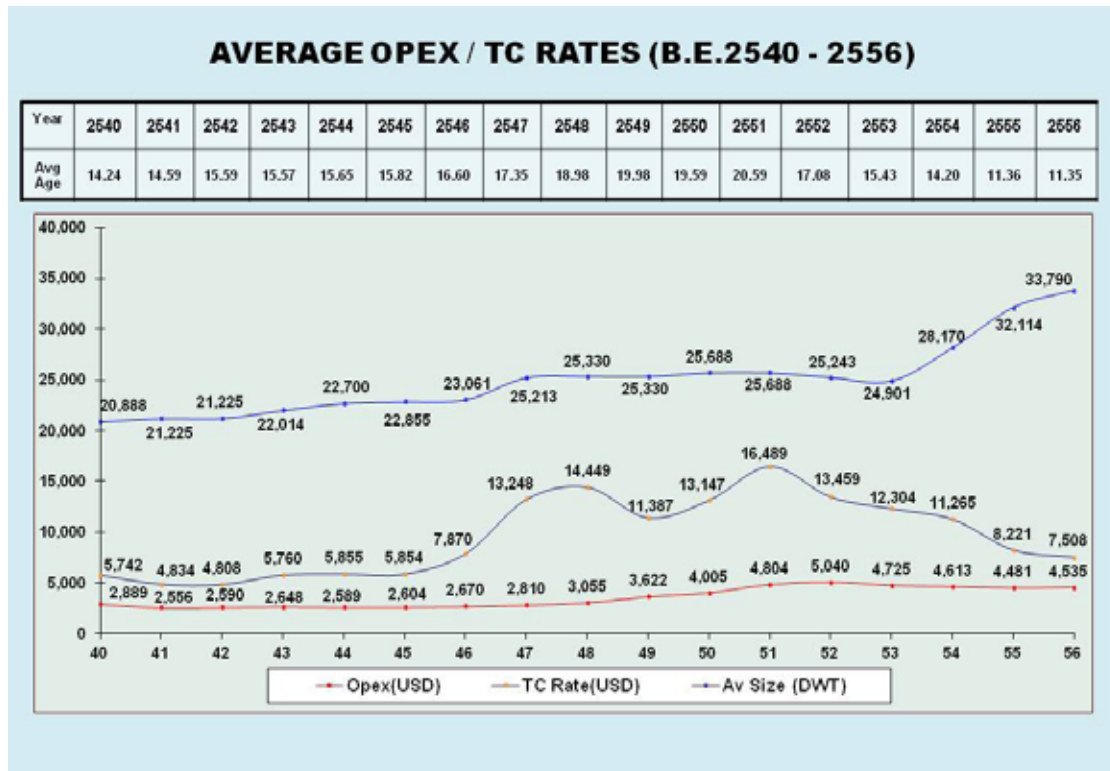
LIBOR 6 เดือน บวก ส่วนเพิ่ม

ค่าธรรมเนียมการจัดการวงเงิน	ร้อยละ 1 ต่อปี ของวงเงินกู้คงเหลือทั้งหมด สำหรับ 5 ปีแรกหลังจากการเบิกเงินกู้ครั้งแรก
ค่าธรรมเนียมการรักษาเงิน	ร้อยละ 0.7 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	ภายในวันที่ 30 ธันวาคม 2555
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 8.5 ปี โดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 34 งวด เป็นรายไตรมาสเท่ากัน เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากวันสิ้นสุดของระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้
หลักประกัน	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การจดจำนองเป็นลำดับแรกในเรือที่ได้มาจากเงินกู้; และ</li> <li>• การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้</li> </ul>
ข้อตกลงทางการเงิน	<p>ณ สิ้นปีปฏิทินของแต่ละปี ผู้กู้จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงินดังต่อไปนี้ โดยพิจารณาจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio) ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1;</li> <li>• อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคา และรายการตัดจ่าย ไม่เกิน (Funded Debt/EBITDA) 5 ต่อ 1;</li> <li>• อัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกิน (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1</li> </ul>
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เรือที่ได้มาจากเงินกู้จะต้องจดทะเบียนเป็นเรือของไทย</li> <li>• ถ้าเรือมีมูลค่าต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ โดยจะทดสอบรายปี ผู้กู้จะต้องจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมหรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ส่วนที่เกิน</li> </ul>
ข้อตกลงอื่นๆ	ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้นหรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น โดยที่เงินกู้คงเหลือถึงกำหนดชำระแล้ว

ในระหว่างปี 2555-2556 บริษัทย่อย (เจ้าของเรือ) แต่ละบริษัทเบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ จำนวน 64.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อซื้อเรือ จำนวน 5 ลำ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อคงเหลือ จำนวน 35.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขสัญญาเงินกู้นี้ โดยหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 35.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากวันที่ 30 ธันวาคม 2556 ไปจนถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2557

## 6. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ



ในปี 2556 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 7,508 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,535 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ดัชนีค่าระวางเรือเริ่มปรับตัวดีขึ้นตั้งแต่ต้นปี 2556 จนถึงไตรมาส 3 ของปี 2556 หลังจากนั้นได้ปรับลดลงระยะสั้นในช่วงต้นของไตรมาสสุดท้าย ปี 2556 และได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอีกครั้งในช่วงใกล้สิ้นไตรมาส 4 ของปี 2556 ดัชนีค่าระวางเรือและที่จุดสูงสุดของปี อยู่ที่ 2,277 จุด ทั้งนี้ ดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยสำหรับปี 2556 เท่ากับ 1,206 จุด เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยในปี 2555 เท่ากับ 920 จุด การเพิ่มขึ้นของดัชนีค่าระวางเรือในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปีนี้เกิดจากการเพิ่มขึ้นของค่าระวางเรือประเภทเคปไซส์เพียงอย่างเดียว ซึ่งค่าระวางเรือเริ่มจากจุดที่ต่ำ คือ 4,200 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อวันในเดือนเมษายน ไปสู่จุดที่สูงคือ 42,500 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อวันในสัปดาห์สุดท้ายของเดือนกันยายน 2556 ในขณะที่เรือประเภทอื่นๆ ยังคงขยับในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปี และเริ่มทำกำไรได้ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2556 บริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยที่ 7,508 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งลดลงร้อยละ 9 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2555 เนื่องจากสถานะตลาดยังไม่ดี และสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่ทำไว้บางลำได้สิ้นสุดลงในระหว่างปี 2556 และมีสัญญาเช่าเรือใหม่ในอัตรา ณ ปัจจุบันซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำกว่าสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่เคยลงนามไว้ก่อนปี 2556

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 4,481 เหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 542 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ในปี 2555 เป็น 4,535 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 522 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม  
(จัดทำโดย Moore Stephens & Co.)

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม 2555 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2555 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2556 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	2,044	1,951	2,039
ค่าเสบียงคลัง	168	168	175
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	327	192	199
รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ	2,539	2,311	2,413
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	329	296	259
ค่าพัสดุภัณฑ์อื่นๆ	326	200	232
รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าพัสดุภัณฑ์	655	496	491
ค่าอะไหล่	362	196	232
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	407	126	126
รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	769	322	358
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม	244	171	193
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ	239	188	204
รวมค่าเบี้ยประกันภัย	483	359	397
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	23	17	10
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	598	367	279
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	204	67	65
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	825	451	354
<b>รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ</b>	<b>5,271</b>	<b>3,939</b>	<b>4,013</b>

เหตุผลหลักที่ทำให้ต้นทุนการเดินเรือบางรายการ ลดลง/เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนมีดังนี้

- ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการสำหรับปี 2556 ที่เป็นต้นทุน “คงที่” นั้นไม่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการควบคุมต้นทุน และเมื่อเฉลี่ยต่อลำเรือแล้วมีจำนวนลดลงเนื่องจากจำนวนกองเรือของบริษัทฯ ในปี 2556 มีเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2555 ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการที่เป็นต้นทุน “ผันแปร” นั้น ขึ้นอยู่กับค่าตอบแทนที่จ่ายให้กับพนักงานทางด้านเทคนิค ซึ่งในปีนี้อาจมีจำนวนลดลงเนื่องจากค่าตอบแทนที่จ่ายมีจำนวนลดลง เนื่องจากการลดลงในกำไรของบริษัทฯ ในปีนี้
- ต้นทุนสำหรับลูกเรือยังคงเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา และน่าจะเพิ่มขึ้นต่อไปในปีหน้า
- ต้นทุนของค่าขึ้นส่วนอะไหล่เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา เนื่องจากต้นทุนที่สูงขึ้นของชิ้นส่วนอะไหล่ที่จำเป็นสำหรับใช้ในเรือที่ได้ติดตั้งเครื่องมือที่ทันสมัย
- เนื่องจากเครื่องยนต์ในเรือที่ซื้อเข้ามาใหม่มีความทันสมัยมากขึ้น ทำให้ต้นทุนค่าน้ำมันหล่อลื่นลดลงเล็กน้อย และทำให้ราคาต้นทุนของวัสดุสิ้นเปลืองอื่นเพิ่มขึ้น

- ต้นทุนค่าเบี้ยประกันภัย โดยเฉพาะค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้า และบุคคลที่สามเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา มีสาเหตุมาจากการเพิ่มขึ้นของการเรียกร้องค่าสินไหม และขาดทุนในผลตอบแทนจากการลงทุนที่เหมาะสมของบริษัทประกันภัย แนวโน้มเช่นนี้ยังคงดำเนินต่อไปในปีที่จะมาถึงแต่อาจชะงักกันไปจากการจำหน่ายเรือเก่าและการส่งต่อเรือใหม่แทนในกองเรือของบริษัทฯ

## 7. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขที่แสดงนั้น นำมาจากรายการการเงินแสดงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 37 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

สำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่	31 ธันวาคม 2555 ล้านเหรียญสหรัฐ	31 ธันวาคม 2556 ล้านเหรียญสหรัฐ
<b>งบกำไรขาดทุน</b>		
รายได้รวม	123.24	156.72
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	86.93	101.41
<b>กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA)*</b>	<b>30.83</b>	<b>28.48</b>
ค่าเสื่อมราคา*	22.19	28.44
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	8.64	0.04
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	13.95	14.88
กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(5.31)	(14.84)
กำไรอื่นที่มีกำไรจากการดำเนินงาน	9.89	32.58
<b>กำไรสุทธิก่อนภาษี</b>	<b>4.58</b>	<b>17.74</b>
ภาษีเงินได้	0.13	0.25
<b>กำไรสุทธิ</b>	<b>4.45</b>	<b>17.49</b>
<b>งบแสดงฐานะการเงิน</b>		
เงินลงทุนในบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	3.42	3.12
เรือ (ราคาทุน)	695.88	764.44
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	18.19	20.61
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	62.06	89.65
สินทรัพย์หมุนเวียน	96.03	150.42
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างต่อเรือใหม่	145.58	42.06
<b>สินทรัพย์รวม</b>	<b>784.47</b>	<b>777.41</b>
เงินกู้มีหลักประกัน	269.82	262.66
หนี้สินหมุนเวียน	36.55	29.78
หนี้สินไม่มีหมุนเวียน	5.25	8.62
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>311.62</b>	<b>301.06</b>



สำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่	31 ธันวาคม 2555 ล้านเหรียญสหรัฐ	31 ธันวาคม 2556 ล้านเหรียญสหรัฐ
ทุนเรือนหุ้น	35.31	35.31
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ</b>	<b>472.85</b>	<b>476.36</b>
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (ดอลลาร์สหรัฐ)	0.45	0.46
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ทั้งหมด	1%	2%
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น	1%	4%
<b>อัตราส่วน (เท่า)</b>		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	2.63	5.05
เงินกู้/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.63	0.59
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.66	0.63
เงินกู้/ EBITDA**	4.79	4.32
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้**	1.95	2.58
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	2.21	1.91
ผลตอบแทนจากเงินปันผล***	3%	2%

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

\*\* อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ

\*\*\*ผลตอบแทนจากเงินปันผล คิดเป็นร้อยละของราคาปิดของหุ้นสามัญของบริษัทฯ ณ วันสิ้นปี

## 7.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมเพิ่มขึ้นจาก 123.24 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมรายการกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ (gain on novation) ของสัญญาส่งต่อเรือใหม่ จำนวน 9.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ในปี 2555 เป็น 156.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมรายการกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ (Novated) ของสัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 30.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ในปี 2556 รายได้จากการเดินเรือสุทธิเพิ่มขึ้นจาก 86.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2555 เป็น 104.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2556 เนื่องจากจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในปี 2556 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2555 อย่างไรก็ตาม รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ในปี 2556 ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2555 รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนเรือเฉลี่ย 39 ลำในระหว่างปี 2556 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือเฉลี่ย 30 ลำในปี 2555 ทำให้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานหรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ได้ลดลงจาก 30.83 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2555 เป็น 28.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2556 สำหรับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ลดลงจาก 8,221 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2555 เป็น 7,508 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 ในขณะที่เดียวกันต้นทุนการเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันต่อลำเพิ่มขึ้นจาก 4,481 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2555 เป็น 4,535 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็นผลให้กำไรขั้นต้นในปี 2556 ปรับตัวลดลงจากปี 2555

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย และยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 6 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 22.19 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2555 เป็น 28.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2556 เนื่องจากจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้น ในระหว่างปี 2556 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2555 นั่นคือ ค่าเสื่อมราคาสำหรับเรือ 4 ลำ ซึ่งบริษัทฯ ได้มาในปี 2556

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจาก 13.95 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2555 เป็น 14.88 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2556 สาเหตุหลักมาจากดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้นจากการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือใหม่ จำนวน 5 ลำในปี 2556 อย่างไรก็ตามค่าธรรมเนียมทางการเงินลดลง เนื่องจากการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

เนื่องจากการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา อัตราแลกเปลี่ยน ณ สิ้นปี 2556 สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เป็นผลให้การแปลงหนี้สินหมุนเวียนจากเงินบาทเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่อัตราแลกเปลี่ยนที่สูงกว่า ทำให้เกิดรายการกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 0.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2556

เนื่องจากอัตรากำไรขั้นต้นลดลง ทำให้เกิดขาดทุนจากการดำเนินงานเท่ากับ 14.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรจากการดำเนินงาน จำนวน 5.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2555 กำไรอื่นที่มีใช้กำไรจากการดำเนินงาน เพิ่มขึ้นจาก จำนวน 9.89 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2555 เป็นจำนวน 32.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2556 จากการเพิ่มขึ้นของรายการกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือในระหว่างปี 2556 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2555 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1 และ 3.2

ภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 0.13 ล้านดอลลาร์ ในปี 2555 เป็น 0.25 ล้านดอลลาร์ในปี 2556 เป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่น

ทำให้กำไรสุทธิของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 4.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2555 เป็น 17.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2556

## 7.2 สิบทรัพย์ หักสินและส่วนของผู้ออกหุ้น

### เงินลงทุน

ตารางข้างล่างนี้เป็นการสรุปสถานภาพการลงทุนทั้งหมดในโครงการร่วมทุนในต่างประเทศ ในงบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 (ตัวเลขเป็นเหรียญสหรัฐอเมริกา)

โครงการร่วมทุน	เงินลงทุน			** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า	รวม	*** ค่าเผื่อสำหรับ			ยอดคงเหลือ ณ 31 ธันวาคม 2556		
	ราคาทุน	* ส่วนปรับปรุง	รวมวิธีส่วนได้เสีย			เงินลงทุน	** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า	รวม	เงินลงทุน	** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า	รวม
เงินลงทุนระยะสั้น											
SLPG	872,727	(323,596)	549,131	567,829	1,116,960	549,131	567,829	1,116,960	0	0	0
เงินลงทุนระยะยาว											
ISPL - Haldia	2,037,650	1,082,165	3,119,815	0	3,119,815	0	0	0	3,119,815	0	3,119,815
รวม	2,910,377	758,569	3,668,946	567,829	4,236,775	549,131	567,829	1,116,960	3,119,815	0	3,119,815

\* ส่วนปรับปรุงตามวิธีส่วนได้เสีย หมายถึงการปรับปรุง (+ / -) ตามวิธีส่วนได้เสีย

\*\* เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า หมายถึง เงินลงทุนที่จ่ายไปในฐานะผู้ถือหุ้น และแสดงไว้ภายใต้ “สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ”

\*\*\* 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 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2556 บริษัทฯ ไม่มีการลงทุนเพิ่มเติมในบริษัท บทด จำกัด

## สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เพิ่มขึ้นจำนวน 54.39 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2555 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 27.59 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาและการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้อื่น จำนวน 25.47 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เนื่องจากการเรียกเงินงวดคืนจากผู้ค้าประกันเมื่อบริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือสำหรับเรือหมายเลข 339 และ 378 ซึ่งบริษัทฯ ได้รับเงินจากผู้ค้าประกันในเดือนมกราคม 2557 ลูกหนี้สุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย จำนวน 0.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในระหว่างปีเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล บริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วัน ในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) จึงไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้นยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินที่จะได้รับจากตัวแทนผู้เช่าเรือ และรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว น้ำมันเชื้อเพลิงลดลงจาก 4.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เป็นจำนวน 3.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

## ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากการส่งมอบเรือดังต่อไปนี้ เรือหมายเลข 335 (จินตนา นารี) จากผู้ต่อเรือ ABG และในระหว่างปี บริษัทฯ รับมอบเรือประเภทซูปราแมกซ์ ขนาดระวางประมาณ 54,000 เดทเวตัน จำนวน 3 ลำ ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 40 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกำลังกองเรือในรายงานประจำปีนี้

รายละเอียดของการซื้อเรือและการรับเรือในปี 2556 ได้แสดงไว้ในหัวข้อที่ 3.1 และ 3.3

## เงินย่ำล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่

ในระหว่างปี 2550 ถึงปี 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ฉบับ สำหรับส่งต่อเรือใหม่ประเภทแอสดีไซส์ จำนวน 12 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวตัน และบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 6 ฉบับ สำหรับส่งต่อเรือใหม่ประเภทซูปราแมกซ์ จำนวน 6 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 54,000 เดทเวตัน กับผู้ต่อเรือ ABG ประเทศอินเดีย ในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ ได้ทำรายการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 5 ฉบับ สำหรับเรือประเภทแอสดีไซส์ และ จำนวน 4 ฉบับ สำหรับเรือประเภทซูปราแมกซ์ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ บันทึกเงินงวดที่จ่ายไปสำหรับการต่อเรือหมายเลข 342 จำนวน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ จำนวน 0.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริการวมเป็นจำนวน 18.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งได้จัดประเภทไว้เป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์หมุนเวียน

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ จำนวน 27.78 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือจำนวน 1.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.2 (ค)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำจำนวน 8.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ก)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง จำนวน 2 ลำ จำนวน 4.46 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ข)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง จำนวน 4 ลำ และเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 4 ลำ จำนวน 1.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ค)

ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวมา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มียอดคงเหลือสำหรับค่าจ้างต่อเรือ – สุทธิจากส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี จำนวน 42.06 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งได้แสดงไว้ในรายการสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ทั้งนี้จำนวนเงินรวมสำหรับเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ มีจำนวน 60.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

#### หนี้สินรวม

ณ วันสิ้นปี 2556 บริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 262.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยมียอดเงินกู้ที่มีหลักประกันคงเหลือ 282.59 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ในช่วงต้นปี 2556 บริษัทฯ มีจำนวนเงินกู้คงเหลือ 301.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ซึ่งรวมเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 50.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)

ในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด สำหรับวงเงินใช้ก่อนรับเรือจำนวน 12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และเบิกใช้เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ คือ เรือ จินตนา นารี จำนวน 14.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากวงเงินสินเชื่อสำหรับส่งต่อเรือใหม่ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.2 และบริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 27.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับวงเงินสินเชื่อจาก DNB Asia ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.2

บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด จำนวน 11.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และยกเลิกวงเงินดังกล่าว สำหรับวงเงินสินเชื่อจาก NIBC ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.3

นอกจากสินเชื่อสำหรับส่งต่อเรือใหม่ที่ได้กล่าวมา ในระหว่างปี บริษัทฯ ได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อ จำนวน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับเรือ 1 ลำ (คารณีน นารี) จาก ING Bank และ DNB Asia ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.5 และจำนวน 34.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.6

ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่าย จำนวน 5.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา แสดงหักจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอนจากวงเงินทั้งหมด

หนี้สินรวมลดลงจาก 311.62 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2555 เป็น 301.06 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2556

#### ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 17.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในระหว่างปี เงินปันผลจ่ายระหว่างปี 2556 จำนวน 13.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (0.40 บาทต่อหุ้น รวมเงินปันผลจ่ายครั้งสุดท้ายของปี 2555) และการลดลงสุทธิในผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน การจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม และองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และการแปลงค่างบการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยจำนวน 0.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ทำให้มีส่วนของผู้ถือหุ้น มีจำนวน 476.36 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเพิ่มขึ้นเล็กน้อย จำนวน 3.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ผลจากการเพิ่มขึ้นในส่วนของผู้ถือหุ้นที่ได้อธิบายไว้แล้วข้างต้น ทำให้มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นเพิ่มขึ้นจาก จำนวน 0.45 ดอลลาร์สหรัฐต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2555 เป็นจำนวน 0.46 ดอลลาร์สหรัฐต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2556

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

ถ้าไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ยังคงอยู่ในระดับที่เหมาะสมในระหว่างปี 2556 และบริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกัน ณ สิ้นปี 2556 จำนวน 287.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมสินเชื่อที่ใช้ก่อนรับเรือที่จ่ายไปสำหรับเงินงวดค่าต่อเรือใหม่จ่ายล่วงหน้า) อัตราส่วนการก่อหนี้ Leverage Ratio ยังคงแข็งแกร่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ระดับหนี้สินของบริษัท อยู่ที่ 4.32 เท่าของกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย

ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) ภาพรวมหนี้สินของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ) ลดลงเป็น 0.63 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 จาก 0.66 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 เนื่องจากการลดลงของเงินกู้ที่มีหลักประกันตามที่ได้อธิบายไว้ในตอนต้น

ความสามารถในการชำระหนี้ (debt service cover) ของบริษัทฯ สำหรับปี 2556 อยู่ที่ 2.58 เท่า อัตราส่วนของกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) ต่อดอกเบี้ยจ่าย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 อยู่ที่ 1.91 เท่า อัตราส่วนดังกล่าวจะเท่ากับ 3.33 เท่า ถ้าบริษัทฯ คำนวณเพียงดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ต่างๆ และ ไม่รวมค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งหมด เช่น ค่าใช้จ่ายในการจัดเตรียมเงินกู้ และค่าธรรมเนียมสำหรับขอขยายวงเงินสินเชื่อต่างๆ อัตราส่วนทั้งสองนี้แสดงให้เห็นถึงความสามารถอันแข็งแกร่งของบริษัทฯ ต่อการชำระหนี้สินที่มีอยู่ หรือความสามารถในการจัดหาเงินกู้เพื่อนำมาปรับเปลี่ยนกำลังกองเรือของบริษัทฯ

## 8. การวิเคราะห์งบการเงินรวมเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

### 8.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับปี 2556 เพิ่มขึ้น ประมาณร้อยละ 16 จากจำนวนเรือในปี 2555 ที่เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2555 แม้ว่ารายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) ในปี 2556 ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับ ในปี 2555 กล่าวคือจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานในปี 2556 มีจำนวน 39 ลำเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือ 30 ลำในปี 2555

ในระหว่างปี 2556 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 33 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2555 โดยมีสาเหตุหลักจากจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานมีมากกว่าปีก่อนตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) เพิ่มขึ้น จาก 4,481 เหรียญสหรัฐต่อวันในปี 2555 เป็น 4,535 เหรียญสหรัฐต่อวันในปี 2556 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ)

ในระหว่างปี 2556 ต้นทุนในการเดินเรือรวมเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 17 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน รายจ่ายท่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น เนื่องจากการให้บริการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (voyage charter) เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ต้นทุนในการเดินเรือรวมเพิ่มขึ้นมีสาเหตุหลักมาจาก จำนวนเรือในระหว่างปีเพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น

กำไรขั้นต้นในปี 2556 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 2 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน และอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปีได้ลดลงจากร้อยละ 41 มาเป็นร้อยละ 38 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากการลดลงของอัตรารายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) แต่เนื่องจากมีจำนวนเรือเพิ่มขึ้นตามที่อธิบายไว้ก่อนหน้านี้ ทำให้รายได้รวมระหว่างปี 2556 สูงกว่ารายได้รวมปีก่อน

ค่าใช้จ่ายในการบริหารสำหรับปี 2556 เพิ่มขึ้น จำนวน 40.61 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2555

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจากจำนวน 433.66 ล้านบาท ในปี 2555 เป็นจำนวน 458.55 ล้านบาทในปี 2556 เนื่องจากการดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้น จากการเบิกใช้เงินกู้เพื่อซื้อเรือจำนวน 5 ลำในปี 2556 อย่างไรก็ตาม ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงินกู้ มีจำนวนลดลง เนื่องจากการเบิกใช้เงินกู้ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5 นอกจากดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดจากการเบิกเงินกู้สำหรับการซื้อเรือจำนวน 5 ลำแล้ว ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับปี 2556 ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการขยายวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันในปี 2556 ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงินกู้มีประกันของบริษัทฯ ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี 2556 ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่ายจากการยกเลิกวงเงินกู้ ซึ่งได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.2 และ 5.3

ค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) ในปี 2556 เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน มีสาเหตุมาจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนในการเดินเรือรวมที่เพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นจาก 910.30 ล้านบาท ในปี 2555 เป็น 1,136.72 ล้านบาทในปี 2556 เนื่องจากจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2556 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2555 ซึ่งค่าเสื่อมราคามีจำนวนเพิ่มขึ้นจากจำนวนเรือที่รับมอบในปี 2556 จำนวน 4 ลำ



บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 13.33 ล้านบาทสำหรับปี 2556 ซึ่งในปี 2555 บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 5.65 ล้านบาท รายการภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 4.15 ล้านบาท สำหรับปี 2555 และจำนวน 7.90 ล้านบาท สำหรับปี 2556 เกิดจากรายได้ดอกเบี้ยรับทั้งสองปี บริษัทฯ ได้บันทึกกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 935.41 ล้านบาทในระหว่างปี 2556 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวน 305.45 ล้านบาท ในปี 2555 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1 และ 3.2

บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 527.77 ล้านบาทสำหรับปี 2556 เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 141.03 ล้านบาท ในปี 2555

## 8.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จนั้นมีรายการกำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2556 จำนวน 1,025.61 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2555 ซึ่งแสดงรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น จำนวน 514.06 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการแข็งค่าของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินบาท ทำให้สินทรัพย์สุทธิ โดยหลักมาจากการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และเงินย่ำล่วงหน้าที่ค้างต่อเรือจากสัญญาส่งต่อเรือใหม่ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 มีมูลค่าเพิ่มขึ้นเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงินปี 2556 ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ทำให้สำหรับปี 2556 บริษัทฯ มีรายการกำไรเบ็ดเสร็จรวม 1,562.27 ล้านบาท ซึ่งสำหรับปี 2555 มีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม 370.38 ล้านบาท

## 8.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เพิ่มขึ้น จำนวน 1,994.25 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2555 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 1,040.77 ล้านบาท และการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้อื่น จำนวน 835.69 ล้านบาท เนื่องจากการเรียกเงินงวดคืนจากผู้ค้าประกันจากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข 339 และ 378 ซึ่งบริษัทฯ ได้รับเงินจากผู้ค้าประกันแล้วในเดือนมกราคม 2557

ลูกหนี้สุทธิจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจำนวน 21.49 ล้านบาท และน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงจำนวน 44.52 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน บริษัทฯ มีสภาพคล่องที่ดีอย่างต่อเนื่องเนื่องจากมีเงินสดที่มากเพียงพอ

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ รับมอบเรือหมายเลข 335 (จินตนา นารี) จากผู้ต่อเรือ ABG และเรือประเภทซูปราแมกซ์ ขนาดระวาง 54,000 เดทเวทตันสร้างในอินเดีย และรับมอบเรือในระหว่างปี จำนวน 3 ลำ ณ วันสิ้นปี 2556 บริษัทฯ จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่จำนวน 1,973.33 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากมูลค่าของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น

หนี้สินหมุนเวียนลดลงจำนวน 142.43 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากเงินกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี มีจำนวนลดลง บริษัทฯ จ่ายคืนเงินกู้ก่อนถึงงวดการชำระคืนตามสัญญาแก่ผู้ให้กู้บางราย ซึ่งจะนำไปลดการชำระคืนของงวดการชำระคืนงวดปัจจุบันก่อน ตามสัญญาวงเงินสินเชื่อ ณ สิ้นปี 2556 บริษัทฯ มีเงินกู้ระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ) จำนวน 8,618.85 ล้านบาท และมีเงินกู้ระยะยาวรวมจำนวน 9,272.76 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 355.54 ล้านบาท และเบิกใช้เงินกู้สำหรับเมื่อรับเรือได้แก่ เรือ จินตนา นารี จำนวน 429.62 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.2 นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนดแก่ธนาคาร DNB จำนวน 833.97 ล้านบาท สำหรับวงเงินสินเชื่อของ DNB ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.2

บริษัทฯ จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด จำนวน 352.29 ล้านบาท และยกเลิกวงเงินสินเชื่อจากธนาคาร NIBC ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.3



นอกจากวงเงินสินเชื่อสำหรับเรือส่งต่อใหม่ ในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ ได้ทำรายการเบิกถอนเงินกู้สำหรับรับเรือ 1 ลำ (คารณีน นารี) จำนวน 533.32 ล้านบาท จากธนาคารไอเอ็นจี ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.5 และจากธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวน 1,062.90 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.6

ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่าย จำนวน 172.44 ล้านบาท แสดงหักจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอนจากวงเงินทั้งหมด

ณ สิ้นปี 2556 หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 9,545.46 ล้านบาทในปี 2555 เป็น 9,878.73 ล้านบาทในปี 2556 มีสาเหตุหลักมาจากการแปลงหนี้สินในสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกามาเป็นเงินบาทในอัตราแลกเปลี่ยนที่สูงกว่าของเงินบาทเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้เนื่องจากการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเปรียบเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือ เป็นที่น่าสังเกตว่ามูลค่าหนี้สินในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ วันสิ้นปี นั้นลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 7.2

เนื่องจากบริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 527.77 ล้านบาท และรายการกำไรเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 1,025.61 ล้านบาท เงินปันผลจ่ายจำนวน 415.47 ล้านบาท (0.40 บาทต่อหุ้นรวมเงินปันผลจ่ายครั้งสุดท้ายของปี 2555) ซึ่งจ่ายไปแล้ว ในระหว่างปี 2556 การเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 8.89 ล้านบาทของผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน การจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม และองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นและผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในระหว่างปี ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ขณะนี้เป็นจำนวน 15,631.03 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจำนวน 1,146.80 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

## 8.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 1,085.54 ล้านบาท ซึ่งอยู่ในระดับเดียวกับของปีก่อน และหลังจากการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 1,012.76 ล้านบาทไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดรับจากการแปลงหนี้ใหม่ (Novation)/การยกเลิกของสัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 12 ฉบับเป็นจำนวน 4,708.88 ล้านบาท และกระแสเงินสดจ่ายสำหรับจ่ายซื้อเรือจำนวน 4 ลำ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเป็นจำนวน 1,730.11 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 1,395.14 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายเงินจำนวน 414.47 ล้านบาทเพื่อซื้อหุ้นร้อยละ 50 จากกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ทำให้ปัจจุบัน บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 ในบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ซึ่งถือเป็นบริษัทย่อยของ บริษัทฯ และหลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิในกิจกรรมลงทุนจำนวน 1,199.88 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ เบิกเงินกู้ที่มีหลักประกันจากธนาคารจำนวน 429.62 ล้านบาท จากวงเงินสินเชื่อเมื่อรับเรือ เพื่อเป็นการจ่ายชำระค่าจ้างต่อเรือ ให้กับเรือต่อเรือ ABG สำหรับใช้รับเรือหมายเลข 335 (จินตนา นารี) เบิกเงินกู้จำนวน 533.32 ล้านบาท สำหรับใช้รับเรือคารณีน นารี โดยเบิกใช้วงเงินสินเชื่อจากธนาคาร ING และ DNB ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.5 และเบิกเงินกู้จำนวน 1,062.90 ล้านบาทในวงเงินสินเชื่อจากธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย สำหรับซื้อเรือมือสอง จำนวน 3 ลำ ดังที่ได้อธิบายไว้ในข้อ 5.6 ดังนั้นในปี 2556 บริษัทฯ เบิกถอนเงินจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันทั้งสิ้นจำนวน 2,025.83 ล้านบาท ในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ ชำระคืนล่วงหน้าสำหรับเงินต้นชำระคืนรายงวดของเงินกู้จำนวน 725.68 ล้านบาท เงินกู้จ่ายคืนก่อนครบกำหนดจำนวน 1,024.29 ล้านบาท และเงินจ่ายคืนล่วงหน้าอื่น จำนวน 833.97 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.2 และ 5.3 ดังนั้น บริษัทฯ จ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว (รวมเงินที่จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด) จำนวน 2,583.94 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลเป็นเงินสดจำนวน 415.47 ล้านบาท และหลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 1,289.36 ล้านบาท ดังนั้นกระแสเงินสดรับจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ และการบริหารเงินทุนหมุนเวียนที่มีประสิทธิภาพทำให้บริษัทฯ มีเงินสดคงเหลือที่เพียงพอโดยไม่มีปัญหาสภาพคล่องแต่อย่างใด

# รายงานความรับผิดชอบขอ คณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี งบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอและใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ และการประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและการดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลเพื่อให้มั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อให้ทราบถึงจุดอ่อนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

ในการนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทุกท่าน เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบควบคุมภายใน ทั้งนี้ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเกี่ยวกับเรื่องนี้ได้แสดงไว้ในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นและความเชื่อถือได้ของงบการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

ในนามของคณะกรรมการ

บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)



(คาดิ มอยนูดดิน ฮาซิม)

กรรมการผู้จัดการ



(อุซรุ คาลิ วาเดีย)

กรรมการบริหาร

7 กุมภาพันธ์ 2557

# รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

## ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงิน

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

## ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

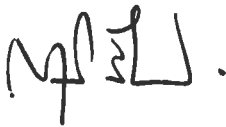
ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติตามตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่า งบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าว ผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนองบการเงิน โดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินโดยรวม

ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

#### ความเห็น

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน



สุมาลี รีวรابطิต

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3970

บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด

กรุงเทพฯ: 7 กุมภาพันธ์ 2557

# งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2556	2555	2556	2555
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6	2,941,784,496	1,901,014,613	2,122,520,960	646,276,355
เงินลงทุนชั่วคราว	7	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	8	1,073,957,161	216,783,794	1,880,363,584	1,088,380,489
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	10	-	-	2,342,891,040	2,352,506,880
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ - ส่วนที่จะได้รับคืน					
ภายในหนึ่งปี	18	593,136,394	482,995,696	593,136,394	391,959,194
น้ำมันเชื้อเพลิง		102,231,828	146,751,814	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น					
เงินทดรองจ่ายแก่กัปตันเรือ		124,109,259	103,108,288	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ		27,910,018	23,720,413	-	-
อื่นๆ		72,566,409	67,070,964	47,717,019	44,847,951
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		224,585,686	193,899,665	47,717,019	44,847,951
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		4,935,695,565	2,941,445,582	6,986,628,997	4,523,970,869
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	12	-	-	7,716,554,518	7,002,037,745
เงินลงทุนในการร่วมค้า	13	-	-	-	31
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	14	102,372,355	104,694,188	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	15	8,538,481	7,970,699	8,538,481	7,970,699
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกัน	11	-	-	-	410,034,598
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	11	-	-	505,395,067	-
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		1,783,980	84,131,993	-	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	16	18,669,560,324	16,212,572,345	7,084,753	7,859,418
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	17	4,066,394	12,855,864	4,033,955	12,813,206
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น					
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือเรียกคืน		139,368,908	45,634,958	-	-
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ - สุทธิจากส่วนที่					
จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	18	1,380,194,340	4,459,352,096	468,696,337	3,858,843,592
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	19	97,337,213	125,212,100	75,457,170	100,560,614
ต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย	33.4	167,767,733	32,806,444	-	-
อื่นๆ		3,074,057	3,015,696	2,394,603	2,396,105
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		1,787,742,251	4,666,021,294	546,548,110	3,961,800,311
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		20,574,063,785	21,088,246,383	8,788,154,884	11,402,516,008
รวมสินทรัพย์		25,509,759,350	24,029,691,965	15,774,783,881	15,926,486,877

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม สตีล จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

		(หน่วย: บาท)			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
หมายเหตุ		2556	2555	2556	2555
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>					
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>					
<b>เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น</b>					
เจ้าหนี้การค้า	9	21,568,698	1,721,660	204,014	6,057
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	9	-	-	2,023,147,663	2,626,664,945
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย		86,065,976	74,209,876	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		70,177,623	133,738,153	761,349	3,775,329
โบนัสพนักงานค้างจ่าย - ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	20	43,460,626	44,223,367	40,080,620	40,890,034
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		221,272,923	253,893,056	2,064,193,646	2,671,336,365
รายได้รับล่วงหน้า		65,637,282	34,324,164	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	21	653,903,696	801,969,153	-	481,889,760
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		7,872,528	4,431,719	-	-
<b>หนี้สินหมุนเวียนอื่น</b>					
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย		3,992,678	11,047,729	2,625,673	9,722,301
อื่นๆ		24,336,970	13,775,810	3,612,092	5,120,090
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น		28,329,648	24,823,539	6,237,765	14,842,391
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>		<b>977,016,077</b>	<b>1,119,441,631</b>	<b>2,070,431,411</b>	<b>3,168,068,516</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>					
<b>โบนัสพนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี</b>					
กำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	20	30,680,984	22,985,687	28,216,803	21,226,715
<b>เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี</b>					
ภายในหนึ่งปี	21	8,618,853,404	8,265,021,817	-	712,680,665
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	22	175,620,553	67,698,899	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	23	76,561,675	70,312,484	70,297,223	64,297,907
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>		<b>8,901,716,616</b>	<b>8,426,018,887</b>	<b>98,514,026</b>	<b>798,205,287</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>		<b>9,878,732,693</b>	<b>9,545,460,518</b>	<b>2,168,945,437</b>	<b>3,966,273,803</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



# งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม สตีล จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน				
หุ้นสามัญ 1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	1,039,520,600	1,039,520,600	1,039,520,600	1,039,520,600
ทุนที่ออกและชำระแล้ว				
หุ้นสามัญ 1,039,520,600 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	1,039,520,600	1,039,520,600	1,039,520,600	1,039,520,600
ส่วนเกินทุน				
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	411,429,745	411,429,745	411,429,745	411,429,745
ส่วนเกินทุนหุ้นซื้อคืน	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	24	103,952,060	103,952,060	103,952,060
- บริษัทย่อย	24	523,320,000	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	25	16,107,479	14,951,051	14,951,051
ยังไม่ได้จัดสรร		14,299,768,791	14,193,833,311	11,433,273,222
องค์ประกอบอื่นของผู้ถือหุ้น		(945,955,606)	429,109,526	(476,296,025)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		15,620,588,881	13,605,838,444	11,960,213,074
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		10,437,776	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		15,631,026,657	13,605,838,444	11,960,213,074
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		25,509,759,350	15,774,783,881	15,926,486,877

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกำไรขาดทุน

บริษัท พรีเมียม สตีล จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2556	2555	2556	2555
รายได้					
รายได้จากการเดินเรือ					
รายได้ค่าเช่าเรือ		2,618,006,617	2,180,520,512	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ		1,239,638,215	1,307,016,473	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ		3,857,644,832	3,487,536,985	-	-
รายได้จากการให้บริการ	9	11,248,164	11,183,540	89,987,229	72,261,099
กำไรจากการขายอุปกรณ์		53,219	272,268	53,219	272,268
กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาตั้งต่อเรือ	18	935,412,070	305,454,329	896,604,149	305,454,329
ดอกเบี้ยรับ	9	8,503,458	20,253,936	13,819,162	22,805,124
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน		13,332,083	-	15,805,505	-
รายได้อื่น		2,420,873	3,320,742	2,421,466	2,743,619
เงินปันผลรับ	9, 12	-	-	551,149,410	539,249,380
รวมรายได้		4,828,614,699	3,828,021,800	1,569,840,140	942,785,819
ค่าใช้จ่าย					
ต้นทุนการเดินเรือ					
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ		1,665,314,857	1,256,798,284	-	-
รายจ่ายท่าเรือ		172,268,652	217,973,095	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป		548,350,934	570,871,316	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ		2,385,934,443	2,045,642,695	-	-
ค่าเสื่อมราคา	16	1,136,718,983	910,298,065	2,774,920	4,021,488
ต้นทุนการให้บริการ		4,864,667	4,320,114	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	9	218,278,674	177,666,787	187,206,630	152,365,284
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	9	109,250,657	88,393,647	103,025,080	84,094,511
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ		2,032,805	12,130,779	-	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน		-	5,651,267	-	7,488,910
รวมค่าใช้จ่าย		3,857,080,229	3,244,103,354	293,006,630	247,970,193
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม					
ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		971,534,470	583,918,446	1,276,833,510	694,815,626
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม					
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	14.1	31,580,216	(2,425,454)	-	-
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		1,003,114,686	581,492,992	1,276,833,510	694,815,626
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน		(458,553,674)	(433,659,430)	(121,140,111)	(156,424,627)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		544,561,012	147,833,562	1,155,693,399	538,390,999
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	27	(7,898,134)	(4,152,840)	-	-
กำไรสำหรับปี		536,662,878	143,680,722	1,155,693,399	538,390,999

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ซีฟู้ด จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
การแบ่งปันกำไร				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	527,765,488	141,026,469	1,155,693,399	538,390,999
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	8,897,390	2,654,253	-	-
กำไรสำหรับปี	536,662,878	143,680,722	1,155,693,399	538,390,999
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	29			
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.51	0.14	1.11	0.52

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
กำไรสำหรับปี	536,662,878	143,680,722	1,155,693,399	538,390,999
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงิน				
ของหน่วยงานในต่างประเทศ	(19,176,151)	202,163	-	-
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงิน				
จากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่นำเสนองบการเงิน	1,044,782,063	(512,733,770)	905,405,551	(416,464,973)
ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่รับรู้ในปี	-	(1,532,113)	-	(1,744,877)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	1,025,605,912	(514,063,720)	905,405,551	(418,209,850)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	1,562,268,790	(370,382,998)	2,061,098,950	120,181,149
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	1,553,058,635	(372,664,039)	2,061,098,950	120,181,149
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	9,210,155	2,281,041	-	-
	1,562,268,790	(370,382,998)	2,061,098,950	120,181,149
หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้				

บริษัท พรเซส ซัพปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทฯ  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

หมายเหตุประกอบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงิน

# งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

	งบการเงินเฉพาะกิจการ							(หน่วย: บาท)
	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ			งบการเงินเฉพาะกิจการ			งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ	งบการเงิน	

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงิน



# งบกระแสเงินสด

บริษัท พรีเมียม ชีฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไรก่อนภาษี	544,561,012	147,833,562	1,155,693,399	538,390,999
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,145,845,857	919,582,272	11,889,321	13,293,157
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	2,032,805	12,130,779	-	-
ตัดจำหน่ายอุปกรณ์	50,784	4	50,784	4
กำไรจากการขายอุปกรณ์	(104,003)	(272,272)	(104,003)	(272,272)
กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาตั้งต่อเรือ	(935,412,070)	(305,454,329)	(896,604,149)	(305,454,329)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	34,506,915	43,123,964	20,518,589	43,123,964
ส่วนแบ่ง (กำไร) ขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	(31,580,216)	2,425,454	-	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ (โอนกลับ)	11,753,682	(165,099)	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	6,261,294	5,808,674	6,012,945	5,601,576
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(3,829,591)	5,384,742	(7,065,065)	5,458,056
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นดอกเบี้ยจ่าย	36,074,967	30,266,802	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	280,730,257	234,315,334	-	-
ดอกเบี้ยรับ	(5,351,083)	(18,831,685)	(11,558,584)	(21,765,461)
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง				
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	1,085,540,610	1,076,148,202	278,833,237	278,375,694
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(3,556,070)	(107,919,596)	296,703,505	495,561,872
น้ำมันเชื้อเพลิง	49,348,257	(79,415,667)	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(9,094,100)	(67,099,164)	2,768,637	(28,060,046)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(89,590,104)	(23,196,172)	-	9,287
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(47,281,442)	41,347,725	(741,116,957)	(711,566,610)
รายได้รับล่วงหน้า	27,648,064	(49,596,679)	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	1,276,329	(3,779,814)	(8,395,521)	(8,047,866)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	7,884,493	(30,625,179)	7,166,221	(28,223,746)
เงินสดจาก (ใช้ไป) กิจกรรมดำเนินงาน	1,022,176,037	755,863,656	(164,040,878)	(1,951,415)
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(9,413,042)	(4,687,473)	(3,395,197)	(3,298,233)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป) กิจกรรมดำเนินงาน	1,012,762,995	751,176,183	(167,436,075)	(5,249,648)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม สตีล จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>				
ซื้อและอุปโภคและจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	(1,730,111,575)	(5,146,620,136)	(1,539,800)	(5,417,726)
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่น	(1,395,140,073)	(1,138,145,101)	(690,080,980)	(776,758,946)
เงินสดรับจากการแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ	4,708,882,657	1,728,630,001	4,120,491,117	1,728,630,001
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์	105,360	272,272	104,004	272,272
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	(414,474,224)	-	(414,474,224)	-
ลงทุนเพิ่มในบริษัทย่อย	(30)	-	(197,800,030)	(1,216,000,000)
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยลดลง	-	-	195,242,994	-
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยลดลง (เพิ่มขึ้น)	-	-	149,450,100	(165,142,500)
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกันเพิ่มขึ้น	-	-	-	(148,340,915)
เงินปันผลรับจากบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	25,262,901	-	-	-
ดอกเบี้ยรับ	5,351,083	18,831,685	11,558,584	21,765,461
<b>เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน</b>	<b>1,199,876,099</b>	<b>(4,537,031,279)</b>	<b>3,172,951,765</b>	<b>(560,992,353)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>				
เงินสดจ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้	(312,577,551)	(301,761,633)	(8,845,080)	(27,806,026)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(3,197,054)	(50,795,817)	-	(35,318,340)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	2,025,831,431	5,032,143,604	-	368,091,538
จ่ายเงินคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(725,682,087)	(1,174,322,501)	(355,544,341)	(552,808,738)
จ่ายเงินคืนเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนด	(1,024,288,485)	(864,637,257)	-	-
จ่ายเงินคืนเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนดเนื่องจากยกเลิกวงเงินกู้ยืม	(833,968,477)	(708,563,107)	(833,968,477)	(708,563,107)
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ	(415,473,580)	(467,701,914)	(415,473,580)	(467,701,914)
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	(34,182,807)	-	-
<b>เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(1,289,355,803)</b>	<b>1,430,178,568</b>	<b>(1,613,831,478)</b>	<b>(1,424,106,587)</b>
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	115,720,524	(118,019,690)	84,560,393	(82,893,843)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>1,039,003,815</b>	<b>(2,473,696,218)</b>	<b>1,476,244,605</b>	<b>(2,073,242,431)</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	1,901,014,613	4,374,710,831	646,276,355	2,719,518,786
เงินสดเพิ่มขึ้นเนื่องจากการซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	1,766,068	-	-	-
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี</b>	<b>2,941,784,496</b>	<b>1,901,014,613</b>	<b>2,122,520,960</b>	<b>646,276,355</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พรีเมียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
<b>ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบงบกระแสเงินสด</b>				
<b>รายการที่ใช้เงินสด</b>				
เงินปันผลรับจากบริษัทย่อยโดยหักกลบลบหนี้กับ				
ลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อย	-	-	551,149,410	539,249,380
โอนดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ยืม				
เป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ	28,993,789	69,315,978	6,500,632	25,170,550
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ	605,904	1,303,269	175,283	963,857
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายไปแสดงหักจาก				
เงินกู้ยืมระยะยาว	24,512,775	91,484,567	1,256,547	3,660,237
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายให้แก่บริษัทย่อย				
ตามสัดส่วนการเบิกถอนเงินกู้ยืม	-	-	12,223,336	58,995,055
โอนเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือเป็นเรือและอุปกรณ์ของบริษัทย่อย	580,028,663	2,617,409,495	580,028,663	778,557,360
โอนเงินลงทุนในกิจการที่ควบคุมร่วมกันเป็นเงินลงทุน				
ในบริษัทย่อย	-	-	31	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

## 1. ข้อมูลทั่วไป

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯดำเนินธุรกิจหลักในด้านการลงทุนในกิจการซึ่งดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่อยู่ตามท้องที่ทะเบียนของบริษัทฯอยู่ที่ เลขที่ 8 อาคารคาเช่เฮาส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ สยาม บงรั๊ก กรุงเทพมหานคร 10500

## 2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

- 2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี 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

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทย

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

## 2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

- ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) บริษัทย่อยและบริษัทร่วม (รวมเรียกว่า “กลุ่มบริษัท”) ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2556	2555
			%	%
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทฯ</u>				
1. บริษัท 프리เชียส เมททัลซ์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
2. บริษัท 프리เชียส วิซเชส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
3. บริษัท 프리เชียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
4. บริษัท 프리เชียส มิเนอร์อัลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
5. บริษัท 프리เชียส แลนด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
6. บริษัท 프리เชียส ริเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
7. บริษัท 프리เชียส เลคส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
8. บริษัท 프리เชียส ซีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
9. บริษัท 프리เชียส สตาร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
10. บริษัท 프리เชียส โอเชียนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
11. บริษัท 프리เชียส แพลนเนตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
12. บริษัท 프리เชียส ไคมอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
13. บริษัท 프리เชียส แซฟไฟร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
14. บริษัท 프리เชียส เอ็มเมอร์อัลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
15. บริษัท 프리เชียส รูบี้ส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
16. บริษัท 프리เชียส โอปอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
17. บริษัท 프리เชียส การ์เน็ตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
18. บริษัท 프리เชียส เพิร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
19. บริษัท 프리เชียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
20. บริษัท 프리เชียส ฟอเรสต์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
21. บริษัท 프리เชียส ทรีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
22. บริษัท 프리เชียส ฟอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
23. บริษัท 프리เชียส เว็นเจอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
24. บริษัท 프리เชียส แคปปิตอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
25. บริษัท 프리เชียส จัสมินส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
26. บริษัท 프리เชียส ออคิดส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2556	2555
			%	%
27. บริษัท 프리เซียส ลาภุนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
28. บริษัท 프리เซียส คลิฟส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
29. บริษัท 프리เซียส ฮิลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
30. บริษัท 프리เซียส เมาน์เทนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
31. บริษัท 프리เซียส ริสอร์ทส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
32. บริษัท 프리เซียส ซิตีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
33. บริษัท 프리เซียส คอมเมิร์ทส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
34. บริษัท 프리เซียส ออานาเม้นท์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
35. บริษัท เนคเท็กซ์ จำกัด	คลังเก็บสินค้า ลอยน้ำ*	ไทย	69.99	69.99
36. บริษัท 프리เซียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด	คลังเก็บสินค้า ลอยน้ำ*	ไทย	69.99	69.99
37. บริษัท เทปส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	ธุรกิจเดินเรือ*	สิงคโปร์	100.00	100.00
38. บริษัท 프리เซียส ชิปปิง (ปานามา) เอส เอ	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ	ปานามา	99.99	99.99
39. บริษัท 프리เซียส ชิปปิง (เมอริเชียส) ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี*	เมอริเชียส	100.00	100.00
40. บริษัท 프리เซียส ชิปปิง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
41. บริษัท 프리เซียส ชิปปิง (ยูเค) ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	อังกฤษ	100.00	99.99
42. บริษัท กรเทร เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด	ผู้บริหารเรือ ทางด้านเทคนิค	ไทย	99.99	99.99
43. บริษัท 프리เซียส โปรเจกต์ ฟิทีอี ลิมิเตด	ผู้บริหารการ ลงทุน*	สิงคโปร์	100.00	100.00
44. บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี	สิงคโปร์	100.00	-
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
45. บริษัท พีเอสแอล อินเวสต์เมนต์ ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี*	เมอริเชียส	100.00	100.00
46. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล โลเทอร์เรจ ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี	เมอริเชียส	100.00	100.00
47. บริษัท พีเอสแอล ทุน ชิปปิง ฟิทีอี ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	64.06	64.06
48. บริษัท เรจิดอร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	ธุรกิจเดินเรือ*	สิงคโปร์	100.00	100.00
49. บริษัท 프리เซียส ฟอเรสต์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00



ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2556	2555
			%	%
50. บริษัท 프리เชียส ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
51. บริษัท 프리เชียส ธอท์ส ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
52. บริษัท 프리เชียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
53. บริษัท 프리เชียส สปาร์กส์ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
54. บริษัท 프리เชียส วิชั่นส์ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
55. บริษัท 프리เชียส บริดจส์ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
56. บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
57. บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
58. บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
59. บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
<u>บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
60. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท จำกัด	ก่อสร้างและพัฒนา ท่าเทียบเรือ	อินเดีย	22.40	22.40
<u>การร่วมค้า</u>				
บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี จำกัด	โซลคิง คัมพานี	สิงคโปร์	-	50.00
<u>บริษัทย่อยของการร่วมค้า (บริษัทย่อย เอสพีซี)</u>				
บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	-	50.00
บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	-	50.00
บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	-	50.00
*หยุดดำเนินการแล้ว				

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของกลุ่มบริษัทดังนี้ เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทฯ (“ผู้ซื้อ”) ลงนามในหนังสือสัญญาซื้อขายหุ้นกับ Varada Marine Pte. Ltd. (“ผู้ขาย”) เพื่อซื้อหุ้นสามัญของกิจการที่ควบคุมร่วมกัน บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ในราคาหุ้นละ 1 เหรียญสหรัฐอเมริกา ในวันสรุปสัญญาเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทฯ ได้ชำระค่าซื้อหุ้นจำนวน 1 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 30.64 บาท บวกกับการชำระเงินให้แก่ผู้ขายเพื่อเป็นการชำระคืนเงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นคงเหลือซึ่งผู้ขายได้เคยให้แก่บริษัท เอบีซี เป็นจำนวนเงิน 13.99 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 414.47 ล้านบาท ดังนั้น บริษัท เอบีซี ได้กลายมาเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2556 และไม่ได้ถือเป็นกิจการที่ควบคุมร่วมกันอีกต่อไป รายการดังกล่าวเป็นไปตามมติอนุมัติของที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร ครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2556

- ข) บริษัทฯ นำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯ มีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯ สิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น

บริษัทฯ จัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในการร่วมค้าโดยวิธีรวมสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายในการร่วมค้าเฉพาะส่วนที่เป็นของบริษัทฯ (วิธีรวมตามสัดส่วน)

บริษัทฯ จัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย โดยรับรู้รายการเงินลงทุนเมื่อเริ่มแรกด้วยราคาทุน และบันทึกส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและการเปลี่ยนแปลงในส่วนได้เสียของบริษัทร่วมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีอิทธิพลอย่างเป็นทางการเป็นสาระสำคัญ จนถึงวันที่การมีอิทธิพลอย่างเป็นทางการเป็นสาระสำคัญสิ้นสุดลง

- ค) งบการเงินของบริษัทย่อยและการร่วมค้าจัดทำขึ้น โดยมีวันที่ในงบการเงินเช่นเดียวกับบริษัทฯ และจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

งบการเงินของบริษัทร่วมจัดทำขึ้น โดยมีวันที่ในงบการเงินแตกต่างจากบริษัทฯ ไม่เกิน 3 เดือน ทั้งนี้ช่วงระยะเวลาของงวดบัญชีและความแตกต่างของงบการเงินเหมือนกันในทุกงวดบัญชี และจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

- ง) งบการเงินของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และการร่วมค้าจัดทำขึ้น โดยใช้สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ ในกรณีที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา งบการเงินเหล่านั้นจะถูกแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานสำหรับสินทรัพย์และหนี้สิน และใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการสำหรับรายได้และค่าใช้จ่าย ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจะแสดงภายใต้ “ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน” ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น

- จ) ยอดคงค้างระหว่างบริษัทและบริษัทย่อย รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญและเงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทและส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทและการร่วมค้า รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญและเงินลงทุนในการร่วมค้าของบริษัทและส่วนของผู้ถือหุ้นของการร่วมค้าได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้ตามสัดส่วนที่บริษัทถือหุ้นในการร่วมค้าแล้ว

- ฉ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือจำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของกลุ่มบริษัท และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบกำไรขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

- 2.3 บริษัทฯจัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการเพื่อประโยชน์ต่อสาธารณะ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยและการร่วมค้าตามวิธีราคาทุน

### 3. มาตรฐานการบัญชีใหม่

มาตรฐานการบัญชีที่เริ่มมีผลบังคับในปีบัญชีปัจจุบันและที่จะมีผลบังคับในอนาคตมีรายละเอียดดังนี้

#### ก. มาตรฐานการบัญชีที่เริ่มมีผลบังคับในปีบัญชีปัจจุบัน

##### มาตรฐานการบัญชี

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| ฉบับที่ 12                 | ภาษีเงินได้   |
| ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2552) | การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล |
| ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552) | ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ                           |

##### มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

- |           |                  |
|-----------|------------------|
| ฉบับที่ 8 | ส่วนงานดำเนินงาน |
|-----------|------------------|

##### การตีความมาตรฐานการบัญชี

- |            |  |
|------------|--|
| ฉบับที่ 10 | ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน |
| ฉบับที่ 21 | ภาษีเงินได้ - การได้รับประโยชน์จากสินทรัพย์ที่ไม่ได้คิดค่าเสื่อมราคาที่ดินราคาใหม่     |
| ฉบับที่ 25 | ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น                   |

แนวปฏิบัติทางบัญชีเกี่ยวกับการโอนและการรับโอนสินทรัพย์ทางการเงิน

บริษัทฯ ได้นำมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 และฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552) และการตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 และฉบับที่ 25 มาถือปฏิบัติแล้วตั้งแต่ปี 2554 มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2552) มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 8 การตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 10 และแนวปฏิบัติทางบัญชีเกี่ยวกับการโอนและการรับโอนสินทรัพย์ทางการเงิน ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงินนี้

**ข. มาตรฐานการบัญชีที่มีผลบังคับในอนาคต**

		<u>วันที่มีผลบังคับใช้</u>
<b>มาตรฐานการบัญชี</b>		
ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2555) การนำเสนองบการเงิน		1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2555) งบกระแสเงินสด		1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2555) ภาษีเงินได้		1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2555) สัญญาเช่า		1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2555) รายได้		1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2555) ผลประโยชน์ของพนักงาน		1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2555) ผลกระทบจากการเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยน ของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2555) การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการ ที่เกี่ยวข้องกัน		1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2555) เงินลงทุนในบริษัทร่วม		1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2555) ส่วนได้เสียในการร่วมค้า		1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2555) งบการเงินระหว่างกาล		1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2555) สินทรัพย์ไม่มีตัวตน		1 มกราคม 2557
<b>มาตรฐานการรายงานทางการเงิน</b>		
ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2555) การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์		1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2555) การรวมธุรกิจ		1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 4	สัญญาประกันภัย	1 มกราคม 2559
ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2555)	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและ การดำเนินงานที่ยกเลิก	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2555)	ส่วนงานดำเนินงาน	1 มกราคม 2557
<b>การตีความมาตรฐานการบัญชี</b>		
ฉบับที่ 15	สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งงูใจที่ให้แก่ผู้เช่า	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 27	การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตาม รูปแบบกฎหมาย	1 มกราคม 2557

		วันที่มีผลบังคับใช้
ฉบับที่ 29	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทาน บริการ	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 32	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์	1 มกราคม 2557
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน		
ฉบับที่ 1	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการ รื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะ คล้ายคลึงกัน	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 4	การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญา เช่าหรือไม่	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 5	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะและการปรับปรุงสภาพแวดล้อม	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 7	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการ บัญชี ฉบับที่ 29 เรื่อง การรายงานทาง การเงินในสภาพเศรษฐกิจที่มีภาวะเงินเฟ้อ รุนแรง	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 10	งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 12	ข้อตกลงสัมปทานบริการ	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 13	โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 17	การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้แก่เจ้าของ	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 18	การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า	1 มกราคม 2557

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เชื่อว่ามาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความ  
มาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินข้างต้นจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็น  
สาระสำคัญต่อการเงินเมื่อนำมาถือปฏิบัติ

#### 4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

##### 4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

###### รายได้จากการเดินเรือ

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

###### รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้วโดยพิจารณาถึงขั้นความสำเร็จของงาน

## ดอกเบี้ยยรับ

ดอกเบี้ยยรับถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

## เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทมีสิทธิในการรับเงินปันผล

### 4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

### 4.3 ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้าแสดงตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญสำหรับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้

### 4.4 น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงแสดงมูลค่าตามราคาทุน (วิธีเข้าก่อน-ออกก่อน) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และจะถือเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการเดินเรือเมื่อมีการเบิกใช้

### 4.5 เงินลงทุน

- ก) เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไป ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการลดลงของมูลค่า (ถ้ามี)
- ข) เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย
- ค) เงินลงทุนในบริษัทย่อยและการร่วมค้าที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับกับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนจะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุน ในกรณีที่มีการจำหน่ายเงินลงทุนเพียงบางส่วน ราคาตามบัญชีต่อหน่วยที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนสำหรับเงินลงทุนที่จำหน่ายใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

### 4.6 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

ที่ดินและอาคารชุด และเรือและอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)



ค่าเสื่อมราคาของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์หลังจากหักมูลค่าคงเหลือโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

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

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินและสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง

กลุ่มบริษัทตัดรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชีเมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ (ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายสินทรัพย์กับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น) จะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเมื่อกลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

#### 4.7 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการจัดหาหรือก่อสร้างสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืม

#### 4.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเพื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีอายุการให้ประโยชน์ประมาณ 5 ปี และ 10 ปี

#### 4.9 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันทำสัญญาวงเงินกู้ยืมและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่ายตามสัดส่วนของเงินกู้ยืมที่ได้เบิกถอนแล้วจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามอายุของเงินกู้

#### 4.10 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ หรือถูกบริษัทฯ ควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯ

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลที่มีสิทธิออกเสียงโดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯ ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯ

#### 4.11 สัญญาเช่าระยะยาว

จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

#### 4.12 เงินตราต่างประเทศ

สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนอการเงินของกลุ่มบริษัท ซึ่งแตกต่างจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่เป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน กิจการในกลุ่มบริษัทจะกำหนดสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ รายการต่างๆของแต่ละกิจการที่รวมอยู่ในงบการเงินรวมวัดมูลค่าด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการนั้น

##### ก) รายการและยอดคงเหลือ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศจะบันทึกรายการเริ่มแรกเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการในกลุ่มบริษัท รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่างเดือนแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนทันทีของสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรหรือขาดทุนจากการแปลงค่าบันทึกในงบกำไรขาดทุน

รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่อยู่ในรูปเงินตราต่างประเทศซึ่งเคยบันทึกไว้ด้วยราคาทุนเดิมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งบันทึกไว้ด้วยมูลค่ายุติธรรมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่กำหนดมูลค่ายุติธรรมนั้น

ข) กิจการในกลุ่มบริษัท

สินทรัพย์และหนี้สินของกิจการในกลุ่มบริษัทที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาก็จะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และรายการในงบกำไรขาดทุนและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ

ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่า จะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจนกว่ามีการจำหน่ายเงินลงทุนในกิจการนั้นออกไป จึงรับรู้ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่าในงบกำไรขาดทุน

#### 4.13 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

#### 4.14 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ก) ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

ภาระผูกพันของผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงานซึ่งประกอบด้วย เงินเดือน ค่าแรง โบนัสและเงินสมทบกองทุนประกันสังคมมูลค่าโดยมิได้คิดลดกระแสเงินสดและเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อพนักงานทำงานให้

ข) ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน

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

- โครงการสมทบเงิน

โครงการสมทบเงินเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจางานของพนักงาน ซึ่งกิจการจ่ายสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปอีกกิจการหนึ่งแยกต่างหาก (กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ) และจะไม่มีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพัน โดยอนุमानที่จะต้องจ่ายสมทบเพิ่มเติม ภาระผูกพันในการสมทบเข้าโครงการสมทบเงินจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในงบกำไรขาดทุนในรอบระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้แก่กิจการ

- โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้

โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้เป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจางาน นอกเหนือจากโครงการสมทบเงิน ภาระผูกพันสุทธิของกลุ่มบริษัทจากโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ถูกคำนวณจากการประมาณผลประโยชน์ในอนาคตที่เกิดจากการทำงานของพนักงานในปัจจุบันและในงวดก่อนๆ ผลประโยชน์ดังกล่าวได้มีการคิดลดกระแสเงินสดเพื่อให้เป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตรา ณ วันที่รายงานของพันธบัตรรัฐบาล ซึ่งมีระยะเวลาครบกำหนดใกล้เคียงกับระยะเวลาครบกำหนดชำระภาระผูกพันของกลุ่มบริษัท และมีสกุลเงินเดียวกับสกุลเงินของผลประโยชน์ที่คาดว่าจะจ่าย การคำนวณนั้นจัดทำโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัย โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้

กลุ่มบริษัทรับรู้กำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากโครงการผลประโยชน์ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในงวดที่เกิดรายการ

ค) ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

ภาระผูกพันของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวกับ โบนัสพนักงานค้างจ่ายถูกจัดประเภทเป็นผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานนอกเหนือจากโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ โดยเป็นผลประโยชน์ในอนาคตที่ตอบแทนพนักงานจากการทำงานในปัจจุบันและในงวดก่อน

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการสำหรับโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ทันทีในงบกำไรขาดทุน

ง) ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้าง

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อกลุ่มบริษัทแสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจางานโดยสมัครใจ

ในการปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน เป็นครั้งแรกในปี 2554 กลุ่มบริษัทเลือกรับรู้หนี้สินในช่วงการเปลี่ยนแปลงที่มากกว่าหนี้สินที่รับรู้ ณ วันเดียวกันตามนโยบายการบัญชีเดิม โดยบันทึกปรับกับกำไรสะสม ณ วันต้นงวดของปี 2554

#### 4.15 ประเมินการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ต่อเมื่อกลุ่มบริษัทมีภาระหนี้สินที่เกิดขึ้นในปัจจุบันหรือที่ก่อตัวขึ้นอันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีต และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจะต้องถูกจ่ายไปเพื่อชำระภาระหนี้สินดังกล่าว และสามารถประมาณจำนวนภาระหนี้สินได้อย่างน่าเชื่อถือ

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชดเชยประมาณการหนี้สินทั้งหมดหรือบางส่วนคืน เช่น สัญญาประกันภัย รายจ่ายที่ได้รับชดเชยจะรับรู้เป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อมีความมั่นใจว่าจะได้รับเงินชดเชยนั้นคืน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับประมาณการหนี้สินจะแสดงในงบกำไรขาดทุนสุทธิจากจำนวนเงินที่ได้รับชดเชย

*ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ*

บริษัทย่อยบันทึกประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเมื่อได้รับการแจ้งคำเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้เช่าเรือ โดยประมาณการความเสียหายที่ดีที่สุดที่บริษัทย่อยจะต้องจ่ายชำระภาระผูกพันในปัจจุบัน

#### 4.16 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

**ภาษีเงินได้ปัจจุบัน**

บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศไทยบันทึกภาษีเงินได้โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามกฎหมายภาษีอากร บริษัทย่อย บริษัทร่วมและกิจการที่ควบคุมร่วมกันในต่างประเทศคำนวณภาษีเงินได้ตามวิธีและอัตราภาษีที่ระบุในกฎหมายภาษีอากรของประเทศนั้น

**ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี**

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้อง โดยใช้อัตรากำไรที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลา รายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัท จะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้น เกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

#### 4.17 ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน

บริษัทจะรับรู้ผลต่างระหว่างราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนที่สูงกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืนเข้าบัญชี ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนและหากราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนต่ำกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืน บริษัทจะนำผลต่างหักจากส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนให้หมดไปก่อน แล้วจึงนำผลต่างที่เหลืออยู่ไปหักจากบัญชีกำไรสะสม

#### 4.18 ตราสารอนุพันธ์

##### สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ลูกหนี้และเจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญ สหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลา รายงาน กำไรขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศดังกล่าวจะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุน

##### สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทรับรู้จำนวนสุทธิของดอกเบี้ยที่ได้รับจาก/จ่ายให้แก่คู่สัญญาตามสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเป็นรายได้/ค่าใช้จ่ายตามเกณฑ์คงค้าง

#### 5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการผลกระทบของเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนในอนาคตที่อาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ได้แก่



## สัญญาเช่า

ในการพิจารณาประเภทของสัญญาเช่าว่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าทางการเงิน ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินเงื่อนไขและรายละเอียดของสัญญาเพื่อพิจารณาว่ากลุ่มบริษัทได้โอนหรือรับโอนความเสี่ยงและผลประโยชน์ในสินทรัพย์ที่เช่าดังกล่าวแล้วหรือไม่

### ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้

ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้เกิดจากการปรับมูลค่าของลูกหนี้จากความเสี่ยงด้านเครดิตที่อาจเกิดขึ้น ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยใช้การวิเคราะห์สถานะของลูกหนี้รายตัว ประสบการณ์การเก็บเงินในอดีต การวิเคราะห์อายุลูกหนี้และการเปลี่ยนแปลงของสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การใช้ประมาณการและข้อสมมติฐานที่แตกต่างกันอาจมีผลต่อจำนวนค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ดังนั้น การปรับปรุงค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญอาจมีขึ้นได้ในอนาคต

### มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่ไม่มีการซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาราคาได้ในตลาดซื้อขายคล่อง ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยคำนวณตามหลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าที่เป็นที่ยอมรับกันทั่วไป ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณมาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงสภาพคล่อง ข้อมูลความสัมพันธ์ และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว

### ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ และได้มีการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลา และบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสินทรัพย์นั้น

### สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ในการบันทึกและวัดมูลค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ได้มา ตลอดจนการทดสอบการด้อยค่าในภายหลัง ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากสินทรัพย์หรือหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดรวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ

## สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ภาษีเงินได้นั้น ในการนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่ากลุ่มบริษัทควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา

## ผลประโยชน์หลังออกจากรางานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากรางานของพนักงาน และตามโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราบรรณ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

## 6. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินสด	689	757	678	745
เงินฝากธนาคาร	2,941,095	1,900,258	2,121,843	645,531
รวม	2,941,784	1,901,015	2,122,521	646,276

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เงินฝากธนาคารมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.13 ถึง 0.45 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ร้อยละ 0.50 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท และร้อยละ 0.74 ต่อปีสำหรับเงินฝากประจำสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (2555: ระหว่างร้อยละ 0.10 ถึง 0.40 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ร้อยละ 0.75 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท ร้อยละ 0.64 ถึง 1.25 ต่อปีสำหรับเงินฝากประจำสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา)

## 7. เงินลงทุนชั่วคราว

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม							
	ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย	
	2556	2555	2556	2555	2556	2555	2556	2555
	พันอินเดีย รูป	พันอินเดีย รูป	%	%				
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย								
บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเต็ด	64,592	64,592	50.00	50.00	28,637	26,733	18,019	16,821
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุน							(18,019)	(16,821)
เงินลงทุนชั่วคราว - สุทธิ								

บริษัทย่อย (บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (เมอริเซียส) ลิมิเต็ด) บันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นในประเทศอินเดีย ตามวิธีส่วนได้เสียจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2543 เท่านั้น เนื่องจากฝ่ายบริหารของบริษัทฯมีความตั้งใจที่จะเสนอขายเงินลงทุนดังกล่าว ดังนั้น จึงได้จัดประเภทเงินลงทุนดังกล่าวเป็นเงินลงทุนชั่วคราวในสินทรัพย์หมุนเวียนและบันทึกค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนเต็มจำนวน

เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2556 บริษัท พีเอสแอล อินเวสต์เมนต์ ลิมิเต็ด และ บริษัท อินเตอร์เนชันแนล โลเทอเรียส ลิมิเต็ด (“อินเวสต์เมนต์” และ “โลเทอเรียส”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศเมอริเซียสของบริษัทฯ (โดยการถือหุ้นผ่านบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (เมอริเซียส) ลิมิเต็ด) ได้ขายหุ้นสามัญทั้งหมดใน บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเต็ด (“เอสแอลพีจี”) จำนวน 3,229,575 หุ้นในราคาหุ้นละ 5.00 อินเดียรูป รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 16.15 ล้านอินเดียรูป (หรือประมาณ 8.31 ล้านบาท) ให้แก่ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเต็ด (“ฟรีเซียส สิงคโปร์”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยอีกแห่งหนึ่งของบริษัทฯ การปรับโครงสร้างการถือหุ้นนี้เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการให้ดีขึ้น จากการปรับโครงสร้างการถือหุ้นนี้ทำให้กลุ่มบริษัทมีส่วนการถือหุ้นในเอสแอลพีจีคงเดิมคือร้อยละ 50.00 รายการดังกล่าวได้รับอนุมัติจากมติที่ประชุมคณะกรรมการของฟรีเซียส สิงคโปร์ เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2556 และมติที่ประชุมคณะกรรมการของอินเวสต์เมนต์และโลเทอเรียส เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2556 การขายเงินลงทุนดังกล่าวถือเป็นการขายเงินลงทุนภายใต้การควบคุมเดียวกันของกลุ่มบริษัท

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนชั่วคราวเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

ปัจจุบัน กลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างดำเนินการชำระบัญชีบริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเต็ด โดยสมัครใจกับหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องในประเทศอินเดีย ดังนั้น จึงยังคงจัดประเภทเงินลงทุนดังกล่าวเป็นเงินลงทุนชั่วคราวในสินทรัพย์หมุนเวียนและบันทึกค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนเต็มจำนวนเช่นเดิม

## 8. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
<b>ลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</b>				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ในใบแจ้งหนี้				
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	231,870	209,034	-	-
3 - 6 เดือน	6,366	1,034	-	-
6 - 12 เดือน	30	6,716	-	-
มากกว่า 12 เดือน	4,805	25,119	-	-
รวม	243,071	241,903	-	-
หัก: ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(4,805)	(25,119)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน, สุทธิ	238,266	216,784	-	-
<b>ลูกหนี้อื่น - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</b>				
ลูกหนี้ตามสัญญาค้ำประกัน (หมายเหตุ 18)	835,691	-	232,937	-
<b>ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน</b>				
เงินทดรองแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 9)	-	-	1,647,427	1,088,380
รวมลูกหนี้อื่น	835,691	-	1,880,364	1,088,380
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	1,073,957	216,784	1,880,364	1,088,380

## 9. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

นอกเหนือจากความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทกับบริษัทย่อยตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12 กิจการที่ควบคุมร่วมกันตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13 และบริษัทร่วมตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14 รายการธุรกิจและความสัมพันธ์กับกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่นสามารถสรุปได้ดังนี้

ชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	ไม่มี	เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นเป็นจำนวนร้อยละ 25.65 และมีกรรมการบริษัทฯ บางท่านเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการในกิจการดังกล่าว
บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด	ค่าเช่าสำนักงานและค่าบริการอื่นๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด	ค่าตัวเครื่องบิน	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน

ชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด	ค่าบำรุงรักษาระบบ เครื่องปรับอากาศ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด	ค่าใช้บริการโรงแรมและ ค่าบริหารจัดการอื่นๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการ ของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการ ของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท ควิคแลบ จำกัด	ซื้อคอมพิวเตอร์ ฮาร์ดแวร์ หรือ ซอฟต์แวร์	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของผู้บริหาร ของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้น และกรรมการใน กิจการดังกล่าว

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทฯ และบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้นซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		(หน่วย: พันบาท)
	2556	2555	2556	2555	นโยบายการ กำหนดราคา
<b>รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย</b>					
(ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการให้บริการ - ค่าบริหาร	-	-	83,861	64,813	อัตราคงที่ต่อสัปดาห์ โดย อ้างอิงกับค่าใช้จ่ายในการ บริหารของบริษัทฯ
รายได้ค่าควบคุมการต่อเรือ	-	-	6,126	-	ตามสัญญาซึ่งเป็นไปตาม ธรรมเนียมปฏิบัติในตลาด
เงินปันผลรับ	-	-	551,149	539,249	ตามที่ประกาศจ่าย
ดอกเบี้ยรับ	-	-	8,613	9,415	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.40 ต่อปี
ค่าเช่าอาคารชุดจ่าย	-	-	8,846	9,161	ราคาตลาด
ขายเรือที่ต่อใหม่	-	-	580,029	778,557	ราคาทุน
(ส่วนของเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ และต้นทุนทางตรงอื่นๆ)					
<b>รายการธุรกิจกับกิจการที่ควบคุมร่วมกัน</b>					
(ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมตามสัดส่วนที่ บริษัทฯ ถือหุ้นแล้ว)					
รายได้ค่าควบคุมการต่อเรือ	-	3,724	-	7,448	ตามสัญญาซึ่งเป็นไปตาม ธรรมเนียมปฏิบัติในตลาด
<b>รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม</b>					
เงินปันผลรับ	25,263	-	-	-	ตามที่ประกาศจ่าย
<b>รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน</b>					
ค่าตัวเครื่องบินจ่าย	11,432	10,032	3,259	3,764	ราคาตลาด
ค่าเช่าและบริการจ่าย	6,599	6,775	5,192	5,733	ราคาตลาด
ซื้อคอมพิวเตอร์	381	1,290	381	589	ราคาตลาด

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
<b>ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 8)</b>				
บริษัทย่อย	-	-	1,647,427	921,754
กิจการที่ควบคุมร่วมกัน	-	-	-	166,626
รวมลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	1,647,427	1,088,380
<b>เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน</b>				
บริษัทย่อย	-	-	2,023,148	2,626,665
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	27	-	27	-
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	27	-	2,023,175	2,626,665

ยอดคงเหลือของลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันเป็นรายการที่เกิดจากบัญชีเดินสะพัดระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันเหล่านั้น ซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับหนี้ดังกล่าว เงินทอรองจ่ายแก่/จากบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันไม่มีการคิดดอกเบี้ย

#### ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานของกรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ผลประโยชน์ระยะสั้น	94,715	75,977	89,762	72,804
ผลประโยชน์หลังออกจากราน	1,940	1,981	1,940	1,981
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	12,596	10,436	11,323	9,310
รวม	109,251	88,394	103,025	84,095

#### ภาระค่าประกันกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ มีภาระจากการค่าประกันให้แก่บริษัทย่อยในการกู้ยืมเงินจากธนาคาร โดยไม่มีการคิดค่าธรรมเนียมการค่าประกัน



#### 10. เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยซึ่งบริษัทถือหุ้นทั้งหมด (บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิตัด) เป็นตัวสัญญาใช้เงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวนเงิน 71.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2555: 76.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ซึ่งคิดดอกเบี้ยในอัตรา ร้อยละ 0.40 ต่อปี (2555: ร้อยละ 0.40 ต่อปี) และมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม โดยมีรายการ เคลื่อนไหวในระหว่างปีดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555
ยอดคงเหลือต้นปี	2,352,507	2,275,428
เพิ่มขึ้น	294,981	165,142
ลดลง	(444,431)	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	139,834	(88,063)
ยอดคงเหลือปลายปี	2,342,891	2,352,507

#### 11. เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย / กิจการที่ควบคุมร่วมกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยซึ่งบริษัทถือหุ้นทั้งหมด (บริษัท แอส โซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิตัด (“บริษัท เอบีซี”)) เป็นตัวสัญญาใช้เงินสกุลเงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา ซึ่งไม่มีการคิดดอกเบี้ยและมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม บริษัทฯ ไม่มีความตั้งใจที่จะ เรียกชำระคืนเงินให้กู้ยืมในอนาคตอันใกล้ ดังนั้น เงินให้กู้ยืมดังกล่าวจึงจัดประเภทเป็นเงินให้กู้ยืม ระยะยาว

รายละเอียดของเงินให้กู้ยืมระยะยาวมีดังนี้

- (ก) 5.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2555: แสดงเป็นเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุม ร่วมกันจำนวนเงิน 8.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) เงินให้กู้ยืมนี้เป็นเงินจากบริษัทที่จ่าย เพื่อให้บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิตัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท เอบีซีนำไปจ่ายชำระเงินค่า งวดให้แก่คู่ต่อเรือ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย ตามสัญญาส่งต่อเรือที่ได้ลงนามไปเมื่อ วันที่ 22 เมษายน 2553
- (ข) 9.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2555: แสดงเป็นเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกัน จำนวนเงิน 4.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) เงินให้กู้ยืมนี้เป็นเงินจากบริษัทที่จ่ายเพื่อให้บริษัท ย่อยของบริษัท เอบีซี จำนวน 3 บริษัทและบริษัท เอบีซี นำไปจ่ายชำระเงินค่างวดให้แก่คู่ต่อเรือ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ประเทศจีน ตามสัญญาส่งต่อเรือที่ได้ลงนามไว้ดังนี้

ชื่อบริษัทย่อย	สัญญาส่งต่อเรือลงวันที่
บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด	5 ธันวาคม 2555
บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด	5 ธันวาคม 2555
บริษัท เอบีซี โฟว์ ฟิทีอี ลิมิเตด	3 เมษายน 2556
บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	30 สิงหาคม 2556

รายการเคลื่อนไหวของเงินให้กู้ยืมในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงิน

เฉพาะกิจการ

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2556	-
รับโอนมาจากเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกัน	410,035
เพิ่มขึ้นจากการซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	253,325
เพิ่มขึ้น	153,795
ลดลง	(349,038)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	37,278
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	505,395

## 12. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยประกอบด้วยเงินลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		เงินปันผลรับสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2556	2555	2556	2555	2556	2555	2556	2555
			%	%				
บริษัท พรีเมียม เมททัลส์ จำกัด	275,000	275,000	99.99	99.99	347,682	324,562	-	-
บริษัท พรีเมียม วิชเชส จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	295,965	276,285	23,000	32,200
บริษัท พรีเมียม สโตนส์ ซิปป์ จำกัด	260,000	260,000	99.99	99.99	276,468	258,084	39,000	44,200
บริษัท พรีเมียม มินิออร์ลิส จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	251,401	234,683	46,000	34,500
บริษัท พรีเมียม แลนด์ จำกัด	306,000	306,000	99.99	99.99	318,167	297,010	-	-
บริษัท พรีเมียม ริเวอร์ส จำกัด	234,000	234,000	99.99	99.99	209,119	195,213	35,100	35,100
บริษัท พรีเมียม เลคส์ จำกัด	184,000	184,000	99.99	99.99	183,506	171,304	-	-
บริษัท พรีเมียม ซีส์ จำกัด	100,000	100,000	99.99	99.99	128,680	120,124	-	50,000
บริษัท พรีเมียม สตาร์ จำกัด	105,000	105,000	99.99	99.99	135,114	126,130	21,000	31,500
บริษัท พรีเมียม โอเชียนส์ จำกัด	175,000	175,000	99.99	99.99	225,191	210,217	-	35,000
บริษัท พรีเมียม แพลเนตส์ จำกัด	270,000	270,000	99.99	99.99	305,346	285,042	13,500	-
บริษัท พรีเมียม ไคมอนด์ จำกัด	205,000	205,000	99.99	99.99	191,168	178,456	30,750	71,749
บริษัท พรีเมียม แซฟไฟร์ จำกัด	144,000	144,000	99.99	99.99	129,699	121,074	64,800	43,200
บริษัท พรีเมียม เอ็มเมอรัลด์ จำกัด	366,000	366,000	99.99	99.99	310,998	290,318	36,600	18,300
บริษัท พรีเมียม รูบี้ จำกัด	84,000	84,000	99.99	99.99	80,854	75,477	-	-

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ						เงินปันผลรับสำหรับปี	
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2556	2555	2556	2555	2556	2555	2556	2555
			%	%				
บริษัท ฟรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	74,000	74,000	99.99	99.99	72,525	67,702	-	-
บริษัท ฟรีเซียส การ์เนดส์ จำกัด	379,000	379,000	99.99	99.99	320,775	299,445	37,900	37,900
บริษัท ฟรีเซียส เพลิร์ลส์ จำกัด	173,000	173,000	99.99	99.99	183,213	171,030	-	-
บริษัท ฟรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	336,000	336,000	99.99	99.99	353,249	329,759	-	-
บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด	96,000	96,000	99.99	99.99	98,111	91,587	-	-
บริษัท ฟรีเซียส ทรีส์ จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	214,390	200,133	20,200	-
บริษัท ฟรีเซียส ฟอนด์ส จำกัด	124,000	84,000	99.99	99.99	128,953	78,867	-	-
บริษัท ฟรีเซียส เว็นเจอร์ส จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	232,548	217,085	10,100	-
บริษัท ฟรีเซียส แคปปิตอลส์ จำกัด	200,000	200,000	99.99	99.99	257,361	240,248	-	-
บริษัท ฟรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	147,000	147,000	99.99	99.99	174,849	163,222	-	-
บริษัท ฟรีเซียส ออคิดส์ จำกัด	217,000	217,000	99.99	99.99	197,586	184,447	21,700	-
บริษัท ฟรีเซียส ลาเวนเดอร์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	180,153	168,173	21,000	-
บริษัท ฟรีเซียส คลิฟส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	180,153	168,173	14,000	-
บริษัท ฟรีเซียส ฮิลล์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	180,153	168,173	35,000	33,600
บริษัท ฟรีเซียส เมาน์เทนส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	180,153	168,173	41,999	21,000
บริษัท ฟรีเซียส ริสอร์ทส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	180,153	168,173	14,000	-
บริษัท ฟรีเซียส ซิตีส์ จำกัด	170,000	170,000	99.99	99.99	204,857	191,234	25,500	51,000
บริษัท ฟรีเซียส คอมเมิร์ซ จำกัด	141,000	71,100	99.99	99.99	136,967	55,319	-	-
บริษัท ฟรีเซียส ออเนอแมนท์ส จำกัด	156,000	68,100	99.99	99.99	150,323	52,987	-	-
บริษัท เนคเท็กซ์ จำกัด	2,500	2,500	69.99	69.99	834	779	-	-
บริษัท ฟรีเซียส สดอแรง เทอมนัลส์ จำกัด	6,000	6,000	69.99	69.99	5,404	5,045	-	-
บริษัท เทปส์ ฟิฟตี ลิมิเต็ด	0.0365	0.0365	100.00	100.00	-	-	-	-
บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปีง (ปานามา) เอส เอ	250	250	99.99	99.99	328	306	-	-
บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปีง (เมอริเซียส) ลิมิเต็ด	250	250	100.00	100.00	328	306	-	-
บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปีง (สิงคโปร์) ฟิฟตี ลิมิเต็ด	363,338	363,338	100.00	100.00	344,232	321,342	-	-
บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปีง (ยูเค) ลิมิเต็ด	250	250	100.00	99.99	328	306	-	-
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิฟปีง เอเยนซี่ จำกัด	210,000	210,000	99.99	99.99	355,837	332,175	-	-
บริษัท ฟรีเซียส โปรเจกต์ ฟิฟตี ลิมิเต็ด	0.0345	0.0345	100.00	100.00	-	-	-	-
บริษัท แอสโซซิเอท บัลด์ เครือเออร์ ฟิฟตี ลิมิเต็ด	0.0664	-	100.00	-	-	-	-	-
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย					7,723,121	7,008,168	551,149	539,249
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย					(6,566)	(6,130)		
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย - สุทธิ					7,716,555	7,002,038		

บริษัทฯ ได้นำเงินปันผลรับไปหักกลบลบหนี้กับยอดคงค้างบัญชีลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยในงบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย 27 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคาทุนรวม 6,071.25 ล้านบาท (2555: บริษัทย่อย 24 บริษัท มูลค่ารวม 4,984.35 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 21

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยนอกจากการเปลี่ยนแปลงในบัญชีเงินลงทุนตามรายละเอียดที่แสดงดังต่อไปนี้ เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยมีดังต่อไปนี้

#### การลงทุนเพิ่มในบริษัทย่อย

1. ในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ ได้ลงทุนเพิ่มในหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัทย่อย	วันที่	หุ้นสามัญเพิ่มทุน		
		มูลค่าที่ตราไว้	จำนวนหุ้น	มูลค่ารวม
		(บาท)	(ล้านหุ้น)	(ล้านบาท)
บริษัท ฟรีเซียส ฟอนด์ส จำกัด	25 เมษายน 2556	100.00	0.40	40.00
บริษัท ฟรีเซียส คอมเมิร์ซ จำกัด	25 เมษายน 2556	100.00	0.70	69.90
บริษัท ฟรีเซียส ออานาเม้นท์ส จำกัด	31 กรกฎาคม 2556	100.00	0.88	87.90

2. เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ซื้อหุ้นสามัญ 1 หุ้น ในบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด จากส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อยดังกล่าวในราคาตามมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1.00 เหรียญสหรัฐอเมริกา

#### การซื้อเงินลงทุนในบริษัท เอบีซี

เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทฯ ซื้อหุ้นสามัญ 1 หุ้น ในบริษัท เอบีซี จาก Varada ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2.2 รายละเอียดของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มาและสิ่งตอบแทนที่จ่ายไปในการซื้อเงินลงทุนในบริษัท เอบีซี มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,766
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	950
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ	533,026
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	12,811
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	34,043
รวมสินทรัพย์	582,596
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,512
เงินกู้ยืมระยะยาว	166,610
รวมหนี้สิน	168,122
สินทรัพย์สุทธิ	414,474
มูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้รับ	414,474
สิ่งตอบแทนที่จ่ายไปในการซื้อ	414,474

เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2556 บริษัท เอบีซี ได้จัดตั้งบริษัทย่อยภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ คือ บริษัท เอบีซี โฟว์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี โฟว์”) บริษัท เอบีซี โฟว์ ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะในการเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือประเภทยนต์ซีเมนต์เพิ่มอีกหนึ่งลำ ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรือระยะยาวที่ลงนามระหว่างบริษัทฯ กับ Charterer ซึ่งบริษัทฯ ได้เคยทำสัญญาเช่าเรือระยะยาว 3 ฉบับสำหรับเรือประเภทยนต์ซีเมนต์จำนวน 3 ลำไปแล้วก่อนหน้านี้ บริษัท เอบีซี โฟว์ ซึ่งถือหุ้นโดย บริษัท เอบีซี มีทุนจดทะเบียน 50,000.00 เหรียญสหรัฐอเมริกา โดยเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 50,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1.00 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยมีดังต่อไปนี้

#### การลงทุนเพิ่มในบริษัทย่อย

ในระหว่างปี 2555 บริษัทฯ ได้ลงทุนเพิ่มในหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัทย่อย	วันที่	หุ้นสามัญเพิ่มทุน		
		มูลค่าที่ตราไว้	จำนวนหุ้น	มูลค่ารวม
		(บาท)	(ล้านหุ้น)	(ล้านบาท)
บริษัท ฟรีเซียส เมทัลส์ จำกัด	24 กุมภาพันธ์ 2555	100.00	0.25	25.00
บริษัท ฟรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	24 กุมภาพันธ์ 2555	100.00	1.70	170.00
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง จำกัด	15 มีนาคม 2555	100.00	1.10	110.00
บริษัท ฟรีเซียส เวินเจอร์ส จำกัด	23 พฤษภาคม 2555	100.00	1.22	122.00
บริษัท ฟรีเซียส ทรีส์ จำกัด	23 พฤษภาคม 2555	100.00	1.22	122.00
บริษัท ฟรีเซียส เฟิร์ลส์ จำกัด	27 มิถุนายน 2555	100.00	1.00	100.00
บริษัท ฟรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	27 มิถุนายน 2555	100.00	2.60	260.00
บริษัท ฟรีเซียส แลนด์ จำกัด	19 พฤศจิกายน 2555	100.00	2.22	222.00
บริษัท ฟรีเซียส เลคส์ จำกัด	19 พฤศจิกายน 2555	100.00	0.85	85.00

### 13. เงินลงทุนในการร่วมค้า

#### 13.1 รายละเอียดของเงินลงทุนในการร่วมค้า

(หน่วย: บาท)

ชื่อกิจการที่ควบคุมร่วมกัน	ลักษณะธุรกิจ	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีราคาทุน	
		2556	2555	2556	2555	2556	2555
		ร้อยละ	ร้อยละ				
บริษัท แอสโซซิเอท บัลด์	โกลดิง คัมพานี						
แคเรียอร์ ฟิทีอี ลิมิเตด		-	50	-	31	-	31

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 เงินลงทุนในการร่วมค้าเป็นเงินลงทุนตามสัญญาการร่วมทุนในบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ซึ่งบริษัทฯ และบริษัท Varada Marine Pte. Limited (“Varada”) ควบคุมร่วมกันโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเจ้าของและบริหารจัดการเรือประเภทยานยนต์

เนื่องจากบริษัทฯ ซื้อหุ้นสามัญของบริษัท เอบีซี จาก Varada ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2.2 ดังนั้น ตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัท เอบีซี จึงมีสถานะเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ

### 13.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

งบการเงินรวมสำหรับปี 2555 ได้รวมส่วนได้เสียในสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายที่บริษัทฯ มีอยู่ใน บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด โดยคิดตามสัดส่วนของสัญญาการร่วมทุนดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)
	ณ วันที่
	31 ธันวาคม 2555
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,826
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	982
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ	617,478
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	13,245
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	32,806
รวมสินทรัพย์	666,337
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,563
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,742
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	166,508
รวมหนี้สิน	173,813
สินทรัพย์สุทธิ	492,524



(หน่วย: พันบาท)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่  
31 ธันวาคม 2555

รายได้	6
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(582)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	(3)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	2,863
กำไรสำหรับปี	2,284

#### 14. เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

##### 14.1 รายละเอียดของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วน เงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตาม วิธีส่วนได้เสีย	
			2556	2555	2556	2555	2556	2555
			%	%				
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์ (ฮาลเคีย) ไพรวเท ลิมิตัด	ก่อสร้างและพัฒนา ท่าเทียบเรือ	อินเดีย	22.40	22.40	66,863	62,416	102,372	104,694

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	งบการเงินรวม			
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน)			
	จากเงินลงทุน ในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	เงินปันผลรับ จากบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	2556	2555
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์ (ฮาลเคีย) ไพรวเท ลิมิตัด	31,580	(2,425)	25,263	-

ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 ซึ่งรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวม คำนวณจากข้อมูลทางการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 และ 2555

#### 14.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

ชื่อบริษัทร่วม	ทุนเรียกชำระ		สินทรัพย์รวม		หนี้สินรวม		รายได้รวม		กำไร (ขาดทุน)	
	ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		สำหรับปีสิ้นสุด		สำหรับปีสิ้นสุด	
	2556	2555	2556	2555	2556	2555	2556	2555	2556	2555
พันอินเดียรูปี พันอินเดียรูปี										
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล ซีพอร์ทส์										
(ฮาลเคีย) ไพรวเท ลิมิเตด	440,580	440,580	566,800	632,149	109,781	164,764	531,596	426,578	140,983	(10,828)

เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2556 บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล ไทเทอ์เรจ ลิมิเตด (“ไทเทอ์เรจ”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศเมอริเชียสของบริษัทฯ (โดยการถือหุ้นผ่านบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (เมอริเชียส) ลิมิเตด) ได้ขายหุ้นสามัญทั้งหมดใน บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเคีย) ไพรวเท ลิมิเตด (“ฮาลเคีย”) จำนวน 9,868,287 หุ้นในราคาหุ้นละ 10.00 อินเดียรูปี รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 98.68 ล้านอินเดียรูปี (หรือประมาณ 46.21 ล้านบาท) ให้แก่ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“ฟรีเซียส สิงคโปร์”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยอีกแห่งหนึ่งของบริษัทฯ การปรับโครงสร้างการถือหุ้นนี้เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการให้ดีขึ้น จากการปรับโครงสร้างการถือหุ้นนี้ทำให้กลุ่มบริษัท มีสัดส่วนการถือหุ้นในฮาลเคียคงเดิมคือร้อยละ 22.40 รายการดังกล่าวได้รับอนุมัติจากมติที่ประชุมคณะกรรมการของฟรีเซียส สิงคโปร์ เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2556 และมติที่ประชุมคณะกรรมการของไทเทอ์เรจ เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2556 การขายเงินลงทุนดังกล่าวถือเป็นการขายเงินลงทุนภายใต้การควบคุมเดียวกันของกลุ่มบริษัท

#### 15. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

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

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนระยะยาวอื่นเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนอการเงิน

16. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม						
	เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกค้าง			
	ที่ดินและอาคารชุด	เรือและอุปกรณ์	ค่าใช้ภายใน การซ่อมแซม และสำรวจเรือ	รวม	ค้างงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เข้ารวม
<b>ราคาทุน</b>							
1 มกราคม 2556	220,427	21,315,998	557,235	21,873,233	53,601	13,638	22,173,494
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	792	2,072,191	235,600	2,307,791	1,557	-	2,310,140
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	-	(170,553)	(170,553)	(532)	(350)	(171,435)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	15,760	1,695,831	53,912	1,749,743	3,925	963	1,771,287
31 ธันวาคม 2556	236,979	25,084,020	676,194	25,760,214	58,551	14,251	26,083,486
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>							
1 มกราคม 2556	200,046	5,438,027	252,951	5,690,978	48,134	11,534	5,960,922
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	4,909	870,017	258,201	1,128,218	2,468	514	1,136,719
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	-	(170,553)	(170,553)	(480)	(350)	(171,383)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	14,558	441,655	26,274	467,929	3,564	844	487,668
31 ธันวาคม 2556	219,513	6,749,699	366,873	7,116,572	53,686	12,542	7,413,926
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>							
1 มกราคม 2556	20,381	15,877,971	304,284	16,182,255	5,467	2,104	16,212,572
31 ธันวาคม 2556	17,466	18,334,321	309,321	18,643,642	4,865	1,709	18,669,560
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>							
2556							1,136,719

	งบการเงินรวม					
	เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกค้าง		
	ที่ดินและอาคารชุด	เรือและอุปกรณ์	ค่าใช้จ่ายใน การซ่อมแซม และสำรวจเรือ	รวม	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุง สินทรัพย์เข้า รวม
<b>ราคาทุน</b>						
1 มกราคม 2555	227,170	14,103,378	465,311	14,568,689	13,541	11,133
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	865	7,743,814	295,836	8,039,650	1,305	2,371
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	-	(185,753)	(185,753)	(735)	(533)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	(7,608)	(531,194)	(18,159)	(549,353)	(473)	(376)
31 ธันวาคม 2555	220,427	21,315,998	557,235	21,873,233	13,638	12,595
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>						
1 มกราคม 2555	194,353	4,941,164	225,176	5,166,340	11,831	10,475
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	12,348	670,601	221,810	892,411	828	635
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	-	(185,753)	(185,753)	(735)	(533)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	(6,655)	(173,738)	(8,282)	(182,020)	(390)	(347)
31 ธันวาคม 2555	200,046	5,438,027	252,951	5,690,978	11,534	10,230
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>						
1 มกราคม 2555	32,817	9,162,214	240,135	9,402,349	1,710	658
31 ธันวาคม 2555	20,381	15,877,971	304,284	16,182,255	2,104	2,365
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>						
2555						910,298

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์		สิ่งปรับปรุง สินทรัพย์เช่า	
	สำนักงาน	ยานพาหนะ		รวม
<b>ราคาทุน</b>				
1 มกราคม 2556	22,867	12,361	10,016	45,244
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	1,540	-	-	1,540
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	(532)	(350)	-	(882)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	1,735	871	714	3,320
31 ธันวาคม 2556	25,610	12,882	10,730	49,222
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>				
1 มกราคม 2556	18,511	11,222	7,652	37,385
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	1,909	256	610	2,775
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ โอนออก/ตัดจำหน่าย	(480)	(350)	-	(830)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	1,413	806	588	2,807
31 ธันวาคม 2556	21,353	11,934	8,850	42,137
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>				
1 มกราคม 2556	4,356	1,139	2,364	7,859
31 ธันวาคม 2556	4,257	948	1,880	7,085
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>				
2556				2,775

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์		สิ่งปรับปรุง สินทรัพย์เช่า	
	สำนักงาน	ยานพาหนะ		รวม
<b>ราคาทุน</b>				
1 มกราคม 2555	21,976	12,220	8,466	42,662
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	1,742	1,305	2,371	5,418
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	(89)	(735)	(533)	(1,357)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(762)	(429)	(288)	(1,479)
31 ธันวาคม 2555	22,867	12,361	10,016	45,244
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>				
1 มกราคม 2555	16,347	11,772	7,808	35,927
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	2,817	569	635	4,021
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ โอนออก/ตัดจำหน่าย	(73)	(735)	(533)	(1,341)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(580)	(384)	(258)	(1,222)
31 ธันวาคม 2555	18,511	11,222	7,652	37,385
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>				
1 มกราคม 2555	5,629	448	658	6,735
31 ธันวาคม 2555	4,356	1,139	2,364	7,859
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>				
2555				4,021

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 กลุ่มบริษัทมีอาคารชุด เรือและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงิน 442.85 ล้านบาท (2555: 321.57 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 37.17 ล้านบาท (2555: 24.82 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทย่อยได้จดจำนองเรือจำนวน 34 ลำ (2555: 30 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนเงิน 17,651.83 ล้านบาท (2555: 15,178.90 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 21



## 17. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

รายละเอียดของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนซึ่งประกอบด้วยคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
<b>ราคาทุน</b>				
ราคาทุนต้นปี	51,372	53,149	51,310	53,085
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	3,659	(1,777)	3,655	(1,775)
ราคาทุนปลายปี	55,031	51,372	54,965	51,310
<b>การตัดจำหน่าย</b>				
ค่าตัดจำหน่ายสะสมต้นปี	38,516	30,367	38,497	30,360
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	9,127	9,284	9,114	9,272
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	3,322	(1,135)	3,320	(1,135)
ค่าตัดจำหน่ายสะสมปลายปี	50,965	38,516	50,931	38,497
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม</b>	<b>4,066</b>	<b>12,856</b>	<b>4,034</b>	<b>12,813</b>
<b>ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี</b>	<b>9,127</b>	<b>9,284</b>	<b>9,114</b>	<b>9,272</b>

18. เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ

กลุ่มบริษัทมีรายการดังต่อไปนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ดังต่อไปนี้

ประเภทเรือ	เรือประเภทขนส่งสินค้า แห่งกองจำนวน 1 ลำ (เรือขนาด Handysize)	เรือประเภทขนส่ง ซีเมนต์จำนวน 2 ลำ	เรือประเภทขนส่ง ซีเมนต์จำนวน 1 ลำ	เรือประเภทขนส่ง ซีเมนต์จำนวน 1 ลำ	เรือประเภทขนส่งสินค้า แห่งกองจำนวน 2 ลำ (เรือขนาด Handysize)	เรือประเภทขนส่งสินค้า แห่งกองจำนวน 8 ลำ (เรือขนาด Handysize 4 ลำและ เรือขนาด Ultramax 4 ลำ)
ผู้ส่งต่อเรือ	บริษัทฯ	บริษัท เอบีซี ทุ ฟิฟตี้ ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ตรี ฟิฟตี้ ลิมิเตด (“เอบีซี ทุ และ เอบีซี ตรี”)	บริษัท เอบีซี ไฟว์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด (“เอบีซี ไฟว์”)	บริษัท แอสโซซิเอท บิลด์ เครือข่าย ฟิฟตี้ ลิมิเตด (“เอบีซี”)	บริษัทฯ	บริษัทฯ
ผู้ต่อเรือ	ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย	China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีน	China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีน	China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีน	China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีน	Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd.
วันที่ทำสัญญาส่ง ต่อเรือ	วันที่ 20 กรกฎาคม 2550	วันที่ 5 ธันวาคม 2555	วันที่ 3 เมษายน 2556	วันที่ 30 สิงหาคม 2556	วันที่ 25 พฤศจิกายน 2556	วันที่ 20 ธันวาคม 2556

ราคาตามสัญญา	30.00 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	24.18 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	24.48 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	27.40 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา (หรือ คิดเป็นจำนวนเงิน รวม 54.80 ล้าน เหรียญ สหรัฐอเมริกา)	22.32 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา (หรือ คิดเป็นจำนวนเงิน รวม 44.64 ล้าน เหรียญ สหรัฐอเมริกา)	21.96 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกาสำหรับ เรือขนาด Handy-size และต่ำละ 27.48 ล้าน เหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับเรือขนาด Ultramax (หรือคิด เป็นจำนวนเงินรวม 197.75 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)
การจ่ายชำระ	ราคาตามสัญญาของเรือ แบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดละร้อยละ 20 ของราคาตาม สัญญา จ่ายชำระเมื่อ บริษัทฯ ได้รับ หนังสือค่าประกัน จากธนาคารและ ใบรับรองขั้นตอน การต่อเรือ (milestone certificates) (ยกเว้น การจ่ายชำระเงินงวด สุดท้ายจะจ่ายเมื่อมี การส่งมอบเรือ)	ราคาตามสัญญาของเรือ แบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดแรก ร้อยละ 10 ของราคาตาม สัญญา จ่ายชำระเมื่อ เอปียี โฟว์ได้รับ หนังสือค่าประกัน จากธนาคารเพื่อค่า ประกันเงินงวดทั้ง 4 งวดที่ต้องจ่ายชำระ ก่อนรับมอบเรือ อีก 3 งวด งวดละ ร้อยละ 10 ของราคาตาม สัญญา จ่ายชำระเมื่อ ได้รับใบรับรอง ขั้นตอนการต่อเรือแค่ ละขั้น (milestone)	ราคาตามสัญญาของเรือ แบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดแรก ร้อยละ 10 ของราคาตาม สัญญา จ่ายชำระเมื่อ เอปียี ได้รับหนังสือ ค่าประกันจาก ธนาคารเพื่อค่า ประกันเงินงวดทั้ง 4 งวดที่ต้องจ่ายชำระ ก่อนรับมอบเรือ อีก 3 งวด งวดละ ร้อยละ 10 ของราคาตาม สัญญา จ่ายชำระเมื่อ ได้รับใบรับรอง ขั้นตอนการต่อเรือแค่ ละขั้น (milestone)	ราคาตามสัญญาของเรือ แต่ละลำแบ่งชำระ ออกเป็น 2 งวด งวด แรก ร้อยละ 15 ของ ราคาตามสัญญา จ่าย ชำระเมื่อบริษัทฯ ได้รับหนังสือค่า ประกันจากธนาคาร เพื่อเป็นการค่า ประกันการคืน เงินงวดสำหรับ เงินงวดที่ชำระ ก่อนส่งมอบเรือ งวด สุดท้าย ร้อยละ 85 ของราคาตามสัญญา จ่ายชำระเมื่อได้รับ ใบรับรองขั้นตอน การต่อเรือแต่ละขั้น มอบเรือ	ราคาตามสัญญาของเรือ แต่ละลำแบ่งชำระ ออกเป็น 5 งวด งวด แรก ร้อยละ 10 ของ ราคาตามสัญญา จ่าย ชำระเมื่อบริษัทฯ ได้รับหนังสือค่า ประกันจากธนาคาร เพื่อค่าประกัน เงินงวดทั้ง 4 งวดที่ ต้องจ่ายชำระก่อนรับ มอบเรือ อีก 3 งวด งวดละ ร้อยละ 10 ของราคาตามสัญญา จ่ายชำระเมื่อได้รับ ใบรับรองขั้นตอน การต่อเรือแต่ละขั้น มอบเรือ	ราคาตามสัญญาของเรือ แต่ละลำแบ่งชำระ ออกเป็น 4 งวด งวด แรก 200,000 เหรียญ สหรัฐอเมริกาจ่ายชำระ เมื่อเซ็นสัญญา และงวด ที่ 2 ร้อยละ 15 ของ ราคาตามสัญญาหัก ด้วยเงินงวดแรก (200,000 เหรียญ สหรัฐอเมริกา) จ่าย ชำระเมื่อบริษัทฯ ได้รับ หนังสือที่ประกันจาก ธนาคารเพื่อเป็นการค่า ประกันการคืนเงินงวด สำหรับการคืนเงินงวด สำหรับเงินงวดที่ ชำระก่อนส่งมอบเรือ

			(milestone certificates) งวดสุดท้าย ร้อยละ 60 ของราคาตามสัญญาจ่ายชำระเมื่อมีการส่งมอบเรือ	certificates) งวดสุดท้าย ร้อยละ 60 ของราคาตามสัญญาจ่ายชำระเมื่อมีการส่งมอบเรือ	certificates) งวดสุดท้าย ร้อยละ 60 ของราคาตามสัญญาจ่ายชำระเมื่อมีการส่งมอบเรือ		(milestone certificates) งวดสุดท้าย ร้อยละ 60 ของราคาตามสัญญาจ่ายชำระเมื่อมีการส่งมอบเรือ	งวดที่ 3 ร้อยละ 10 ของราคาตามสัญญาจ่ายชำระเมื่อบริษัทฯ ได้ใบรับรองขั้นตอนการต่อเรือ (milestone certificates) งวดสุดท้าย ร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาจ่ายชำระเมื่อมีการส่งมอบเรือ
กำหนดรับมอบเรือ	ปี 2557	กุมภาพันธ์ 2557 และเมษายน 2557 ตามลำดับ	กรกฎาคม 2557	พฤศจิกายน 2557		ในวันที่หรือก่อนวันที่ 30 มิถุนายน 2557	ภายในปี 2558	ปี 2558 ถึง ปี 2559

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินล่งหน้าค่าจ้างต่อเรือสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ยอดคงเหลือต้นปี	4,942,348	7,899,189	4,250,803	5,815,021
จ่ายเพิ่ม	1,351,228	972,052	670,233	736,183
เพิ่มขึ้นจากการซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	533,026	-	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียม				
ในการรักษาวงเงินกู้	28,994	69,316	6,501	25,170
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	606	1,303	175	964
ต้นทุนทางตรงอื่น	43,912	166,093	19,848	40,576
การแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ	(4,580,770)	(1,423,176)	(3,443,374)	(1,423,176)
โอนไปเป็นต้นทุนเรือและอุปกรณ์				
ของบริษัทย่อย	(580,029)	(2,617,409)	(580,029)	(778,557)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	234,015	(125,020)	137,675	(165,378)
ยอดคงเหลือปลายปี	1,973,330	4,942,348	1,061,832	4,250,803
หัก: ส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	(593,136)	(482,996)	(593,136)	(391,959)
เงินล่งหน้าค่าจ้างต่อเรือ - สุทธิ				
จากส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	1,380,194	4,459,352	468,696	3,858,844

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ต้นทุนการกู้ยืมได้บันทึกเข้าเป็นราคาทุนของเงินล่งหน้าค่าจ้างต่อเรือเป็นจำนวนเงิน 28.99 ล้านบาท (2555: 69.32 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 6.50 ล้านบาท (2555: 25.17 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยคำนวณจากอัตราการจัดตั้งขึ้นเป็นทุนถัวเฉลี่ยล่งหน้าหนักในอัตราร้อยละ 1.43 - 2.64 (2555: ร้อยละ 1.20 - 2.97) ในงบการเงินรวม และอัตราร้อยละ 1.43 - 1.56 (2555: ร้อยละ 1.43 - 1.78) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

## การแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือใหม่

ในระหว่างปี 2556 และ 2555 กลุ่มบริษัทรับรู้กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือใหม่ ดังนี้

### ปี 2556

เมื่อวันที่ 10 กันยายน 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแปลงหนี้ใหม่ 4 ฉบับกับ Global Bulk Carriers Pte. Ltd. (“ผู้ซื้อรายใหม่”) และ ABG Shipyard Ltd., ประเทศอินเดีย (“ผู้ต่อเรือ”) เพื่อจำหน่ายสัญญาส่งต่อเรือใหม่รวม 4 ลำ สำหรับตัวเรือหมายเลข 336, 340, 316 และ 347 โดยชำระค่าตอบแทนตามสัญญาแปลงหนี้ใหม่บางส่วนเป็นเงินสดและบางส่วนโดยการปรับปรุงเงินงวดที่บริษัทต้องชำระสำหรับค่าต่อเรืองวดถัดไปของตัวเรือหมายเลข 337, 342, 348 และ 349 ตามลำดับ

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ได้รับเงินบางส่วนจำนวน 3.64 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 113.58 ล้านบาท จากการจำหน่ายสัญญาส่งต่อเรือใหม่โดยการแปลงหนี้ใหม่สำหรับตัวเรือหมายเลข 316 และ 336

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้รับเงินสุทธิจากการปรับปรุงเงินงวดค่าต่อเรืองวดถัดไปของตัวเรือที่เกี่ยวข้องจำนวนรวม 29.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 886.08 ล้านบาทจากการจำหน่ายสัญญาส่งต่อเรือใหม่ 4 ฉบับโดยการแปลงหนี้ใหม่ บริษัทฯ บันทึกกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือทั้ง 4 ลำเป็นจำนวนเงิน 21.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 650.83 ล้านบาท ในงบกำไรขาดทุนรวมและงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

### ปี 2555

เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2554 และวันที่ 25 มกราคม 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแปลงหนี้ใหม่ 2 ฉบับกับ Global Bulk Carriers Pte. Ltd. (“ผู้ซื้อรายใหม่”) และ ABG Shipyard Ltd., ประเทศอินเดีย (“ผู้ต่อเรือ”) เพื่อจำหน่ายสัญญาส่งต่อเรือใหม่รวม 2 ลำ สำหรับตัวเรือหมายเลข 333 และ 315

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ได้รับเงินจำนวนรวม 51.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 1,615.05 ล้านบาทจากการจำหน่ายสัญญาส่งต่อเรือใหม่ 2 ฉบับโดยการแปลงหนี้ใหม่ บริษัทฯ บันทึกกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือเป็นจำนวนเงิน 9.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 305.45 ล้านบาท ในงบกำไรขาดทุนรวมและงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555



## การยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่

- (ก) เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัท เอปซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอปซี ทรี”) ลงนามในสัญญายกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือประเภทยกส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำ กับ ABG Shipyard Ltd. (“ผู้ต่อเรือ”) เนื่องจากบริษัท เอปซี ทรี ได้สั่งซื้อเรือลำใหม่กับผู้ต่อเรือในประเทศจีนแล้ว รายละเอียดของสัญญาสั่งซื้อเรือที่ยกเลิก มีดังนี้

ตัวเรือ หมายเลข	เดทเวทตัน	วันที่ทำสัญญา สั่งซื้อเรือ	ราคาตามสัญญา (ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	เงินงวดที่บริษัท เอปซี ทรี ได้ ชำระให้แก่ผู้ต่อเรือไปแล้ว (ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)
380	20,000	22 เมษายน 2553	28.50	5.70

ตามสัญญายกเลิกการสั่งซื้อเรือลงวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัท เอปซี ทรี ได้รับเงินจากการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวนเงิน 6.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 198.66 ล้านบาท) และบันทึกกำไรจากการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือเป็นจำนวนเงิน 0.75 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 22.14 ล้านบาท) ในงบกำไรขาดทุนรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

- (ข) บริษัทฯ บริษัท เอปซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอปซี ฟู ฟิทีอี ลิมิเตด (“ผู้ซื้อ”) ได้ออกหนังสือบอกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 7 ลำกับไปยัง ABG Shipyard Ltd. (“ผู้ต่อเรือ”) ภายใต้สัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 7 ลำ โดยผู้ซื้อได้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนซึ่งเป็นเงินงวดที่ผู้ซื้อได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยภายใต้สัญญาสั่งซื้อเรือ เนื่องจากผู้ต่อเรือไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาสั่งซื้อเรือได้ และไม่ชำระค่าสินไหมทดแทนคืนแก่ผู้ซื้อ ดังนั้น ผู้ซื้อจึงได้ใช้สิทธิเรียกร้องตามสัญญาค้ำประกันธนาคารที่มีอยู่โดยการออกหนังสือเรียกร้องให้ชำระเงินตามหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ และ/หรือ หนังสือค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญาไปยังธนาคารหลายแห่งในประเทศอินเดีย (“ผู้ค้ำประกัน”) ภายใต้สัญญาสั่งซื้อเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ผู้ซื้อได้รับเงินตามหนังสือเรียกร้องให้ชำระเงินจำนวน 101.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 3,205.50 ล้านบาท) ซึ่งเป็นเงินประกันรวมดอกเบี้ยที่กำหนดในสัญญาค้ำประกัน ภายใต้สัญญาสั่งซื้อเรือ 5 ลำสำหรับตัวเรือหมายเลข 337, 348, 379, 349 และ 338 จากผู้ค้ำประกัน และสำหรับตัวเรือหมายเลข 339 บริษัทฯ ได้รับเงินจำนวน 13.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 418.64 ล้านบาท) และบันทึกยอดคงเหลือจำนวน 7.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 232.94 ล้านบาท) ภายใต้บัญชี “ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น” ในงบแสดงฐานะการเงิน สำหรับตัวเรือหมายเลข 378 บริษัท เอปซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด บันทึกยอดคงเหลือตามหนังสือเรียกร้องให้ชำระเงินทั้งจำนวน 18.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 602.75 ล้านบาท) ภายใต้บัญชี “ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น” ในงบแสดงฐานะการเงิน

ตารางด้านล่างแสดงจำนวนเงินที่ได้รับจากผู้ค้าประกันในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

ตัวเรือ หมายเลข	วันที่ทำสัญญา สั่งต่อเรือ	วันที่ในหนังสือ บอกเลิกสัญญา สั่งต่อเรือ	วันที่ในหนังสือ เรียกร้องให้ชำระเงิน	จำนวนเงินที่ได้รับ จากผู้ค้าประกัน (ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)
337	20 กรกฎาคม 2550	10 มิถุนายน 2556	20 สิงหาคม 2556	19.19
348	11 กุมภาพันธ์ 2551	10 มิถุนายน 2556	20 สิงหาคม 2556	24.84
379	22 เมษายน 2553	10 มิถุนายน 2556	20 สิงหาคม 2556	12.33
349	11 กุมภาพันธ์ 2551	29 กรกฎาคม 2556	20 สิงหาคม 2556	24.85
338	20 กรกฎาคม 2550	16 กันยายน 2556	17 กันยายน 2556	19.97
339	20 กรกฎาคม 2550	6 ธันวาคม 2556	13 ธันวาคม 2556	13.08
378	22 เมษายน 2553	6 ธันวาคม 2556	13 ธันวาคม 2556	-
รวม				114.26

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 กลุ่มบริษัทบันทึกกำไรจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ 7 ฉบับเป็นเงิน 8.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 262.44 ล้านบาท) ในงบกำไรขาดทุนรวมและ 7.75 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 245.77 ล้านบาท) ในงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการ

ต่อมา ในวันที่ 7 มกราคม 2557 กลุ่มบริษัทได้รับเงินส่วนที่เหลือตามสิทธิเรียกร้องให้ชำระเงินสำหรับตัวเรือหมายเลข 339 และ 378 จำนวนเงินรวม 25.47 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 835.69 ล้านบาท) จากผู้ค้าประกัน

#### การส่งมอบเรือตามสัญญาสั่งต่อเรือกับคู่ต่อเรือ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 เรือจำนวน 2 ลำ ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยทางอ้อม 2 บริษัทในประเทศสิงคโปร์ ดังต่อไปนี้

วันที่ส่งมอบ	ชื่อบริษัทย่อย	ตัวเรือ หมายเลข	ต้นทุนค่าต่อเรือ และต้นทุนทางตรงอื่น
15 มกราคม 2556	บริษัท ฟรีเชิส ธอทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	335	24.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 728.17 ล้านบาท)
26 มีนาคม 2555	บริษัท ฟรีเชิส ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี ลิมิเตด	334	29.88 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 917.53 ล้านบาท)

การส่งมอบเรือตามสัญญาสั่งต่อเรือกับอู่ต่อเรือ Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd. ประเทศจีน  
ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เรือจำนวน 4 ลำ ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้แก่  
บริษัทย่อยทางอ้อม 4 บริษัทในประเทศสิงคโปร์ ดังต่อไปนี้

วันที่ส่งมอบ	ชื่อบริษัทย่อย	ตัวเรือ หมายเลข	ต้นทุนค่าต่อเรือ และต้นทุนทางตรงอื่น
10 สิงหาคม 2555	บริษัท ฟรีเชิส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด	GY807	27.51 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 859.95 ล้านบาท)
19 กันยายน 2555	บริษัท ฟรีเชิส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	GY808	27.54 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 860.83 ล้านบาท)
22 ตุลาคม 2555	บริษัท ฟรีเชิส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด	GY809	27.58 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 846.08 ล้านบาท)
29 พฤศจิกายน 2555	บริษัท ฟรีเชิส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด	GY810	27.61 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 846.97 ล้านบาท)

#### 19. ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตตัดจ่าย

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตตัดจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม  
2556 และ 2555 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ยอดคงเหลือต้นปี	125,212	211,832	100,561	168,155
จ่ายเพิ่ม	3,197	50,796	-	35,318
เพิ่มขึ้นจากการซื้อเงินลงทุนใน				
บริษัทย่อย	12,811	-	-	-
โอนไปแสดงหักจากเงินกู้ยืมระยะยาว	(24,513)	(91,485)	(1,257)	(3,660)
โอนไปบริษัทย่อยในฐานะผู้กู้	-	-	(12,223)	(54,637)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน				
รอตตัดจ่าย	(25,942)	(39,895)	(16,355)	(39,895)
ผลต่างจากการแปลงค่าบการเงิน	6,572	(6,036)	4,731	(4,720)
ยอดคงเหลือปลายปี	97,337	125,212	75,457	100,561

ในระหว่างปี 2556 กลุ่มบริษัทได้ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายสำหรับการขวงเงินกู้ยืมที่ได้จ่ายไปในปีก่อนๆ เป็นจำนวนเงิน 25.94 ล้านบาท (2555: 39.90 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และเป็นจำนวนเงิน 16.36 ล้านบาท (2555: 39.90 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ เนื่องจากการจ่ายคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนด ยกเลิกวงเงินกู้ยืมและการลวงเงินกู้ยืม การตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายนี้ใช้หลักการจัดสรรตามสัดส่วนของวงเงินกู้ยืมที่ลดลง

## 20. โบนัสพนักงานค้างจ่าย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 โบนัสพนักงานค้างจ่ายสามารถแยกตามปีที่จะถึงกำหนดจ่ายชำระให้แก่พนักงานได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

จ่ายชำระภายใน	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
1 ปี	43,461	44,223	40,080	40,890
2 - 3 ปี	30,681	22,986	28,217	21,227
รวม	74,142	67,209	68,297	62,117

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ผู้ซึ่งเงินกู้ยืมระยะยาวแสดงได้ดังนี้

งบประมาณ

239

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ ในการสั่งซื้อเรือใหม่	
	วงเงินที่ 1	
	2556	2555
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	1,200,759
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	-	(6,188)
รวม	-	1,194,571
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	(481,890)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	712,681

รายละเอียดของวงเงินกู้ยืมแต่ละวงเงินสรุปได้ดังต่อไปนี้

## 21.1 วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อและจัดซื้อเรือใหม่

### วงเงินที่ 1

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกันกับธนาคารต่างประเทศและในประเทศหลายแห่งจำนวนรวม 398.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา คิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม เงินกู้ยืมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 15 ลำ (เรือขนาด handysize จำนวน 9 ลำ และเรือขนาด supramax จำนวน 6 ลำ) จากเรือที่บริษัทฯ สั่งต่อใหม่จำนวน 18 ลำ กับ ABG Shipyard Limited ซึ่งจำนวนเงินกู้ทั้งหมดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 15 ลำ

ในระหว่างปี 2554 ถึง 2556 บริษัทฯ ได้เบิกถอนเงินกู้เพื่อใช้เมื่อรับเรือจำนวน 3 ลำ จำนวนเงิน 54.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดของวงเงินกู้ยืมสำหรับใช้ก่อนรับเรือจำนวนเงิน 101.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวนเงิน 242.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา



รายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับเรือ	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับเรือ
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	เป็นไปตามขั้นความสำเร็จของงาน การต่อเรือที่ระบุในสัญญาสั่งต่อ เรือ โดยการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม เท่ากับร้อยละ 60 ของราคาตาม สัญญาสั่งต่อเรือแต่ละลำ	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้ยืมสำหรับ ใช้เมื่อรับเรือ ซึ่งเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือแต่ละ ลำ ซึ่งจะถูกรับเบิกถอนในเวลา รับเรือ และจะใช้วงเงินนี้ในการ จ่ายเงินกู้ยืมสำหรับใช้ก่อนรับ เรือเต็มจำนวน
ระยะเวลาครบกำหนด	เมื่อส่งมอบเรือแต่ละลำ	10 ปี นับจากวันที่ได้รับเรือลำแรก
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อ รับเรือแต่ละลำ	วงเงินกู้ยืมของเรือแต่ละลำจะชำระ คืนเป็นงวดรายไตรมาส แต่ละงวด จะเท่ากับ 1/60 ของวงเงินสำหรับ ใช้เมื่อรับเรือทั้งหมด และส่วนที่ เหลือจะเท่ากับเงินกู้คงเหลือของ ส่วนนั้นๆ ซึ่งจะจ่ายชำระเมื่อวัน ครบกำหนดสุดท้าย ทั้งนี้ การชำระ เงินกู้คืนงวดแรกจะเริ่มขึ้น หลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ถ้าบริษัทฯ ไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม ข) การโอนผลประโยชน์เป็น ลำดับแรกในสัญญาสั่งต่อเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็น ลำดับแรกในสัญญาค้ำประกัน การคืนเงินรายงวดซึ่ง เกี่ยวเนื่องจากสัญญาสั่งต่อเรือ ของบริษัทฯ	ก) การจดจำนองเรือให้เป็นลำดับ แรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยที่ เป็นเจ้าของเรือ ค) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ถ้า บริษัทฯ ไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับ แรกของค่าชดเชยต่างๆของเรือ จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับ แรกของวงเงินประกันภัยเรือ

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับเรือ	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับเรือ
		ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับ แรกของเงินรายได้จากเรือ และ การจดจำนำบัญชีเงินรายได้ของ เรือแต่ละลำและบัญชีเงินชำระ คืนของเรือแต่ละลำ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ค่ารักษาสัดส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ค่ารักษาสัดส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
- ค) ค่าเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ

## วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2553 บริษัท เอปซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอปซี วัน”) หนึ่งในสี่บริษัทย่อย จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด ได้ลงนามในสัญญาวงเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกันจำนวนเงิน 22.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับ NIBC Bank Ltd. ประเทศสิงคโปร์ (“NIBC”) เพื่อใช้สำหรับการสั่งซื้อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ วงเงินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ที่บริษัท เอปซี วัน สั่งซื้อกับ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย ซึ่งต่อมาได้ยกเลิก

เมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2556 บริษัท เอปซี วัน ได้ออกหนังสือ “Irrevocable Notice of Prepayment” ถึง NIBC เพื่อจ่ายชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดที่เบิกทั้งจำนวนเป็นเงิน 11.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา บริษัท เอปซี วัน ได้จ่ายชำระเงินกู้ทั้งจำนวนเป็นที่เรียบร้อยแล้วในวันที่ 30 สิงหาคม 2556

## วงเงินที่ 3

เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 บริษัทย่อยทางอ้อมซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ 4 บริษัท (“บริษัทย่อย เอสพีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 84.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคาร ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคาร DNB Asia Ltd. สำหรับใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือต่อใหม่ประเภทขนส่งสินค้าเทกองขนาด Supramax ขนาดระวาง บรรทุกถ้ำละ 57,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัทย่อยเอสพีซีแต่ละแห่งได้สั่งซื้อเรือในประเทศจีน วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม

ในระหว่างปี 2555 ถึง 2556 บริษัทย่อย เอสพีซี ทั้ง 4 บริษัทได้เบิกถอนเงินกู้สำหรับการรับมอบเรือ ขนาด Supramax จำนวน 4 ลำแล้ว

รายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือ
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้ยืมสำหรับใช้เมื่อรับเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้เมื่อรับเรือแต่ละลำ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปี หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
การชำระคืน	สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่าๆกันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 354,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,912,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	ก) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ข) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินได้และสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ง) การจำนำเป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้ที่มีกับตัวแทนหลักประกัน จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ช) หลักประกันทั้งหมดข้างต้นถือเป็นหลักประกันร่วมของวงเงินกู้ยืมสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

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 ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทพีริเซียสเป็นเจ้าของ

#### วงเงินที่ 4

เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท เอปซี ทุ ฟิทีอี ลิมิเตด และบริษัท เอปซี ตรี ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอปซี ทุ และบริษัท เอปซี ตรี”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยเอสพีซีของ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอปซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 45.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาสัญญาสั่งซื้อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 2 ลำ กับ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย ซึ่งต่อมาได้ยกเลิก

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556 บริษัท เอปซี ทุ และบริษัท เอปซี ตรี ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 1 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้ ฉบับลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 โดยมีรายละเอียดการแก้ไขและเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ วงเงินสูงสุด การชำระคืน และหลักประกัน เพื่อให้สอดคล้องกับการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 2 ลำกับ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย และการแทนที่ด้วยสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่กับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. and Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีน

ภายหลังการแก้ไข รายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/ รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับเรือ	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับเรือ
วัตถุประสงค์	สำหรับใช้ชำระเงินงวดก่อนและเมื่อรับมอบเรือประเภทขนส่งซีเมนต์สั่งซื้อใหม่จำนวน 2 ลำ ซึ่งได้สั่งซื้อไว้กับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. and Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีน	
วงเงินสูงสุด	วงเงินสูงสุดสำหรับเรือทั้ง 2 ลำจะต้องไม่เกิน 38,688,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาทันที ไม่เกินวงเงิน 19,344,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาคือต่อเรือแต่ละลำ	
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อรับเรือแต่ละลำจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ	สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่าๆกันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 322,400 เหรียญสหรัฐอเมริก และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐอเมริกาทันที พร้อมกับการชำระเงินงวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินงวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ

วงเงิน/ รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับเรือ	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับเรือ
หลักประกัน	ก) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาส่งต่อเรือ ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินรายงวดจากผู้ให้การค้ำประกันที่เกี่ยวข้องกับสัญญาส่งต่อเรือ ค) จำนำหุ้นของ บริษัท เอปี้ซึ ทู ฟิทีอี ลิมิตัด และ บริษัท เอปี้ซึ ทรี ฟิทีอี ลิมิตัด (บริษัทย่อย เอสพีซี) ง) การค้ำประกันจากบริษัทฯ	ก) การจดจำนองเรือให้เป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้ที่มีกับตัวแทนหลักประกัน จ) การค้ำประกันจากบริษัท เอปี้ซึ ทู ฟิทีอี ลิมิตัด และ บริษัท เอปี้ซึ ทรี ฟิทีอี ลิมิตัด (บริษัทย่อยเอสพีซี) ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ในจำนวนรวมสูงสุด 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อเรือแต่ละลำ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกัน บริษัท เอปี้ซึ ทู ฟิทีอี ลิมิตัด และบริษัท เอปี้ซึ ทรี ฟิทีอี ลิมิตัด ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า
- ข) ดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้น (อัตราส่วนของผู้ถือหุ้นต่อสินทรัพย์รวม) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20

## 21.2 วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือ

### วงเงินที่ 1

บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมลงวันที่ 18 มกราคม 2550 เพื่อใช้สำหรับนำไปจัดซื้อเรือ ในระหว่างปี 2552 ถึง 2554 ได้มีการลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมแก้ไขเพิ่มเติมสรุปรายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืมมีดังนี้

- ก) ในระหว่างปี 2554 และ 2553 บริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่งได้เบิกถอนเงินกู้จำนวนเงิน 1,502.35 ล้านบาทเพื่อนำไปจัดซื้อเรือ 2 ลำ

- ข) ในระหว่างปี 2554 บริษัทย่อยในประเทศ 4 แห่งได้เบิกถอนเงินกู้จำนวนเงิน 92.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากวงเงินดังกล่าวและคงเหลือยอดที่ยังไม่ได้เบิกใช้จำนวนเงิน 108.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐเพื่อเป็นการต่อระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ยืมคงเหลือเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2555 บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศได้เข้าทำสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 50.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาด้วยเงื่อนไขเดิมกับหนึ่งในสามธนาคารผู้ให้กู้เดิม เงินกู้ยืมดังกล่าวได้นำไปจัดซื้อเรือของบริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่ง และยกเลิกวงเงินกู้ยืมส่วนที่เหลือจำนวนเงิน 58.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
- ค) ในระหว่างปี 2554 และ 2553 บริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่งได้เปลี่ยนหนี้เงินกู้ยืมสกุลเงินบาทจำนวนเงิน 1,502.35 ล้านบาท ไปเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกจำนวนเงิน 45.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
- ง) ในระหว่างปี 2555 บริษัทย่อยในประเทศ 4 แห่งได้เปลี่ยนดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกจำนวนเงิน 64.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ (ร้อยละ 2.10) สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2565

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวกำกับประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรรมกรรมประกันภัยของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ 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 เหรียญสหรัฐอเมริก ต่อเรือ 1 ลำ
- ง) ดำรงรักษาอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

## วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2553 บริษัทฯลงนามในสัญญาวงเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกันจำนวนเงิน 250.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคารต่างประเทศสาขากรุงเทพฯแห่งหนึ่ง และธนาคารพาณิชย์ในประเทศ 4 แห่ง เพื่อจัดหาเงินสำหรับการซื้อเรือมือสองเพิ่มเติมในกรณีที่บริษัทฯต้องการซื้อ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม เงินกู้ยืมมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการซื้อเรือ เงินกู้ยืมมีการชำระคืนเป็นรายไตรมาสเท่าๆกันภายในระยะเวลา 8 ปี โดยเริ่มต้นชำระเงินต้นหลังจากหมดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้



ในระหว่างปี 2554 ถึง 2556 บริษัทฯ ได้มีการแก้ไขสัญญาเงินกู้โดยมีเนื้อหาหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินกู้ยืมไปจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2557 สำหรับวงเงินกู้ยืมคงเหลือจำนวนเงิน 150.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวค้ำประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้เมื่อมีการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ และบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการซึ่งรวมถึง

- ก) คำนวณอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ratio ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) คำนวณอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
- ค) คำนวณเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ
- ง) คำนวณอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

### วงเงินที่ 3

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 100.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ซื้อเรือต่อใหม่หรือเรือมือสองประเภทขนส่งสินค้าแห่งเทกองในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของเรือ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม เงินกู้ยืมมีกำหนดชำระคืนตามสัดส่วนที่ระบุในสัญญาเป็นรายไตรมาสเท่าๆ กันภายในระยะเวลา 8.5 ปี โดยเริ่มต้นชำระเงินต้นหลังจากหมดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้

เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขวงเงินกู้ยืมเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินกู้ยืมคงเหลือจำนวนเงิน 35.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาไปจนถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2557

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวค้ำประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย และการโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ และบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการซึ่งรวมถึง

- ก) คำนวณอัตราส่วน debt to total shareholders' equity ratio ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) คำนวณอัตราส่วน net funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
- ค) คำนวณอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

รายละเอียดวงเงินกู้ยืมจากธนาคารและวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)				
วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ย ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	วงเงินกู้ยืมสูงสุด ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม
				วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้
			2556	2555
<b>วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการส่งต่อและจัดซื้อเรือใหม่</b>				
วงเงินที่ 1	DNB Asia Ltd. และ 5 ธนาคารอื่น	บริษัทและบริษัทย่อย	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	54.50
	รวม 6 ธนาคาร			167.20
วงเงินที่ 2	NIBC Bank Ltd. ประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอปี้ซี วัน พีทีอี ลิมิตัด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	-
วงเงินที่ 3	ING Bank N.V. สาขาสหรัฐ	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	84.96
	สิงคโปร์ และ DNB Asia Ltd.	4 บริษัท		84.96
วงเงินที่ 4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอปี้ซี ทุ พีทีอี ลิมิตัด และ บริษัท	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	38.69
	สาขาสหรัฐประเทศสิงคโปร์	เอปี้ซี ตรี พีทีอี ลิมิตัด		45.60

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ย ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	วงเงินกู้ยืมสูงสุด ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้
				2556	2555
				2556	2555
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือ					
วงเงินที่ 1	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และ 2 ธนาคารอื่นรวม 3 ธนาคาร	บริษัทฯและบริษัทย่อย ในประเทศไทย	MLR-1 สำหรับเงินกู้ยืม สกุลเงินบาทและ LIBOR บวกส่วนเพิ่มสำหรับ เงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	142.00 ล้านดอลลาร์ เหรียญ สหรัฐอเมริกา และ 1,502.35 ล้านดอลลาร์ บาท	-
วงเงินที่ 2	ธนาคารแห่งโตเกียว-มิทซูบิชิ ยูเอฟเอ จำกัด สาขากรุงเทพฯ และ 2 ธนาคารอื่นรวม 3 ธนาคาร	บริษัทฯและบริษัทย่อย	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	150.00	150.00
วงเงินที่ 3	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อย	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	100.00	35.18
					69.98

## 22. ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2556	2555
ยอดคงเหลือต้นปี	67,699	64,637
ประมาณการเพิ่มขึ้นสำหรับปี	179,748	27,857
ประมาณการลดลงสำหรับปี	(83,319)	(22,217)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	11,493	(2,578)
ยอดคงเหลือปลายปี	175,621	67,699

## 23. ดำรงผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นหนี้สินเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ต้นปี	70,312	63,023	64,298	57,001
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	4,247	3,630	4,057	3,497
ต้นทุนดอกเบี้ย	2,015	2,179	1,956	2,105
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลัก				
คณิตศาสตร์ประกันภัย	-	1,545	-	1,759
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(12)	(65)	(14)	(64)
ภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ปลายปี	76,562	70,312	70,297	64,298
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	76,562	70,312	70,297	64,298

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	4,247	3,630	4,057	3,497
ต้นทุนดอกเบี้ย	2,015	2,179	1,956	2,105
รวมค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน	6,262	5,809	6,013	5,602
ค่าใช้จ่ายดังกล่าวรับรู้ในรายการต่อไปนี้ในงบกำไรขาดทุน				
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	4,322	3,829	4,073	3,622
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	1,940	1,980	1,940	1,980

ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสะสมที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 1.53 ล้านบาทในงบการเงินรวม และมีจำนวนเงิน 1.74 ล้านบาทในงบการเงินเฉพาะกิจการ

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ณ วันประเมินสรุปได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
	(ร้อยละต่อปี)	(ร้อยละต่อปี)	(ร้อยละต่อปี)	(ร้อยละต่อปี)
อัตราคิดลด	3.80	3.80	3.80	3.80
อัตราการขึ้นเงินเดือนใน	6.50	6.50	6.50	6.50
อนาคต				
อัตราการเปลี่ยนแปลงใน	2.00 - 5.00	2.00 - 5.00	2.00 - 5.00	2.00 - 5.00
จำนวนพนักงาน				
(ขึ้นกับช่วงอายุ)				

จำนวนเงินภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์สำหรับปีปัจจุบันและสามปีย้อนหลังมีดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	ภาระผูกพันตามโครงการ ผลประโยชน์		การปรับปรุงตามประสบการณ์ที่ เกิดจากหนี้สินโครงการ	
	งบการเงิน		งบการเงิน	
	งบการเงินรวม	เฉพาะกิจการ	งบการเงินรวม	เฉพาะกิจการ
ปี 2556	76,562	70,297	-	-
ปี 2555	70,312	64,298	(3,392)	(2,937)
ปี 2554	63,023	57,001	-	-
ปี 2553	57,408	51,551	-	-

## 24. สำรองตามกฎหมาย

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

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 1202 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บริษัทฯย่อยที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยต้องจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนผลกำไรซึ่งบริษัททำมาหาได้ทุกคราวที่จ่ายเงินปันผลจนกว่าทุนสำรองนั้นจะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผล

## 25. สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทฯมีนโยบายในการจัดสรรเงินสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมในอัตราร้อยละ 0.50 ของกำไรสำหรับปี โดยสะสมไม่น้อยกว่า 1.75 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 25.00 ล้านบาทต่อปี การจัดสรรสำรองดังกล่าวได้รับอนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2551

ในระหว่างปี 2556 บริษัทฯได้จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นจำนวนเงิน 2.64 ล้านบาท (2555: 1.75 ล้านบาท) และกลับรายการสำรองเนื่องจากการจ่ายเงินที่เกี่ยวข้องกับสำรองดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 1.48 ล้านบาท (2555: 2.13 ล้านบาท)

## 26. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น				
ของพนักงานและลูกเรือ	1,323,853	1,008,349	243,102	192,939
ค่าเช่าจ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงาน	5,310	5,157	3,856	3,726



## 27. ภาษีเงินได้

บริษัทฯ ไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2556 และ 2555 เนื่องจากบริษัทฯ มีผลขาดทุนทางภาษียกมาจากปีก่อนๆ

บริษัทฯ ย่อยในประเทศได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72 ลงวันที่ 20 มีนาคม 2541 นอกจากนี้ บริษัทฯ ย่อยยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทฯ ย่อยและบริษัทฯ ร่วมในต่างประเทศคำนวณขึ้นโดยใช้อัตราตามกฎหมายของประเทศเหล่านั้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 กลุ่มบริษัทมีรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี ผลแตกต่างชั่วคราวเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนอการเงิน และขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวนเงิน 1,115.89 ล้านบาท (2555: 1,702.67 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ 94.99 ล้านบาท (2555: 1,256.25 ล้านบาท)) อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากกลุ่มบริษัทพิจารณาแล้วเห็นว่ามีความน่าจะเป็นไม่ถึงระดับความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาใช้ประโยชน์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีผลแตกต่างชั่วคราวเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนอการเงินที่เกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในบริษัทฯ ย่อยซึ่งไม่ได้รับรู้เป็นหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนรวม 552.20 ล้านบาท (2555: 35.04 ล้านบาท)

## 28. การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับสิทธิและประโยชน์ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน โดยการอนุมัติของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1405/2550 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2550 ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ บริษัทฯ ได้รับสิทธิและประโยชน์ที่สำคัญเกี่ยวกับการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในประเทศไทยโดยได้รับอนุญาตให้ทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาต และได้รับอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามจำนวนที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร ตลอดจนได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกประเทศไทยเป็นเงินตราต่างประเทศได้

บริษัทย่อยได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีบางประการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล อาทิเช่น ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทย่อยจะต้องจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทย ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทย่อยมีเรือ 16 ลำ (2555: 18 ลำ) ที่ดำเนินงานภายใต้กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

รายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2556 และ 2555 (ก่อนการตัดรายการระหว่างกัน) จำแนกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมและกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมสามารถแสดงสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม							
	กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ตาม						รวม	
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม		ประกาศอธิบดีกรมสรรพากร เกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72		กิจการที่ไม่ได้รับ ยกเว้นภาษีเงินได้			
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม		เกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72		ยกเว้นภาษีเงินได้			
	2556	2555	2556	2555	2556	2555	2556	2555
รายได้	1,533,042	1,749,552	1,363,448	1,134,820	1,856,540	1,426,048	4,753,030	4,310,420
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	(1,638,502)	(1,726,415)	(1,572,174)	(1,144,178)	(1,371,636)	(1,059,191)	(4,582,312)	(3,929,784)

## 29. กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

## 30. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่นำเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของกลุ่มบริษัทที่มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานได้รับและสอบถามอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

กลุ่มบริษัทประกอบธุรกิจส่วนใหญ่ภายใต้ส่วนงานทางธุรกิจเดียว คือ เป็นเจ้าของเรือเอนกประสงค์ขนาดเล็ก (Small handy sized) และขนาดกลาง (Supramax) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง (tramp shipping basis) รายได้เกือบทั้งหมดมาจากส่วนงานนี้ ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่มีส่วนงานทางธุรกิจด้านอื่นนอกจากส่วนงานหลักดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

กิจกรรมทางธุรกิจในส่วนงานนี้ ได้แก่ การให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การเช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter) สำหรับการเช่าเป็นระยะเวลาผู้เช่าเรือ (ลูกค้า) จะจ่ายค่าเช่าแก่ผู้ให้เช่าเรือ (ในอัตราต่อวันตามที่ตกลงกัน โดยส่วนใหญ่จะตกลงชำระค่าเช่าเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ตามระยะเวลาที่กำหนด ในกรณีดังกล่าวผู้เช่าเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด รวมทั้งรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับการเช่าเป็นรายเที่ยว ผู้เช่าเรือจะจ่ายค่าระวางเรือในอัตราต่อตัน (ส่วนใหญ่จะตกลงกันเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) เพื่อขนส่งสินค้าที่ระบุเฉพาะระหว่างท่าเรือที่กำหนดตั้งแต่สองท่าขึ้นไป ในกรณีนี้กลุ่มบริษัทจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวแสดงไว้ในงบการเงินภายใต้ชื่อ “รายจ่ายท่าเรือ” (Voyage disbursement) และ “น้ำมันเชื้อเพลิง” (Bunker consumption) การเช่าเป็นระยะเวลานั้น เส้นทางเดินเรือจะถูกกำหนดหรือควบคุมโดยผู้เช่าเรือและภายใต้สัญญาเช่าเรือ โดยเส้นทางเดินเรือจะแตกต่างกันไปในแต่ละเที่ยวการเดินเรือ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของกลุ่มบริษัท ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่นำเสนอข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานทางภูมิศาสตร์ เพราะอาจไม่สื่อความหมายและอาจทำให้เกิดความเข้าใจที่ไม่ถูกต้อง

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานของรายได้จากการเดินเรือ (และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือที่เกี่ยวข้องกับการเช่าเป็นรายเที่ยว) จึงจำแนกได้เป็นสองประเภท คือ จากการเช่าเป็นระยะเวลา และจากการเช่าเป็นรายเที่ยว ซึ่งแสดงภายใต้ชื่อ “รายได้ค่าเช่าเรือ” (Hire income) และ “รายได้ค่าระวางเรือ” (Freight income) ตามลำดับ

รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากการเช่าเป็นระยะเวลา และจากการเช่าเป็นรายเที่ยวของกลุ่มบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม									
	การเช่าเป็นระยะเวลา		การเช่าเป็นรายเที่ยว		รวม		ตัดบัญชี		รวม	
	2556	2555	2556	2555	2556	2555	2556	2555	2556	2555
รายได้ค่าเช่าเรือ	2,668,205	2,231,024	-	-	2,668,205	2,231,024	(50,198)	(50,503)	2,618,007	2,180,521
รายได้ค่าระวางเรือ	-	-	1,306,987	1,396,593	1,306,987	1,396,593	(67,349)	(89,577)	1,239,638	1,307,016
รวมรายได้จากการเดินเรือ	2,668,205	2,231,024	1,306,987	1,396,593	3,975,192	3,627,617	(117,547)	(140,080)	3,857,645	3,487,537
รายจ่ายท่าเรือ	-	-	(289,816)	(358,053)	(289,816)	(358,053)	117,547	140,080	(172,269)	(217,973)
น้ำมันเชื้อเพลิง	-	-	(548,351)	(570,871)	(548,351)	(570,871)	-	-	(548,351)	(570,871)
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเช่าเป็นรายเที่ยว	-	-	(838,167)	(928,924)	(838,167)	(928,924)	117,547	140,080	(720,620)	(788,844)
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ/ รายได้เทียบเท่าจากการเช่าเรือเป็นระยะเวลา	2,668,205	2,231,024	468,820	467,669	3,137,025	2,698,693	-	-	3,137,025	2,698,693

ในปี 2556 และ 2555 กลุ่มบริษัทไม่มีรายได้จากลูกค้ายรายใดที่มีมูลค่าเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ของกลุ่มบริษัท

### 31. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหาร โดย ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของ บริษัทฯและบริษัทย่อย ในระหว่างปี 2556 บริษัทฯและบริษัทย่อยได้จ่ายเงินสมทบกองทุนเป็นจำนวนเงิน 3.40 ล้านบาท (2555: 3.13 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 3.12 ล้านบาท 2555: 2.89 ล้านบาท)

### 32. เงินปันผลจ่าย

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

เงินปันผลที่ประกาศจ่ายในระหว่างปี 2556 มีดังต่อไปนี้

	อนุมัติโดย	หุ้นที่มีสิทธิได้รับ		หุ้นที่นายทะเบียน		เงินปันผล		วันที่จ่ายเงินปันผล
		เงินปันผล	(หุ้น)	หลักทรัพย์เป็นผู้ถือ	(หุ้น)	ต่อหุ้น	(ล้านบาท)	
ก) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2556	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 31 ตุลาคม 2556	1,038,587,599		933,001		0.10	103.85	28 พฤศจิกายน 2556
							(ล้านบาท)	
ข) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2556	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 31 กรกฎาคม 2556	1,038,373,899		1,146,701		0.10	103.84	28 สิงหาคม 2556
ค) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 30 เมษายน 2556	1,038,394,700		1,125,900		0.10	103.84	29 พฤษภาคม 2556
ง) เงินปันผลงวดสุดท้ายจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น วันที่ 1 เมษายน 2556	1,039,379,600		141,000		0.10	103.94	11 เมษายน 2556
รวม						0.40	415.47	

เงินปันผลที่ประกาศจ่ายในระหว่างปี 2555 มีดังต่อไปนี้

	อนุมัติโดย	หุ้นที่มีสิทธิได้รับ		หุ้นที่นายทะเบียน หลักทรัพ์ฯ เป็นผู้ถือ		เงินปันผล		วันที่จ่ายเงินปันผล
		เงินปันผล (หุ้น)	หุ้น	เงินปันผล (หุ้น)	หุ้น	ต่อหุ้น (บาท)	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)	
ก) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท	1,039,378,300	142,300	0.10	103.94	0.10	103.94	3 ธันวาคม 2555
ณ วันที่ 30 กันยายน 2555	วันที่ 6 พฤศจิกายน 2555							
ข) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท	1,039,187,097	333,503	0.10	103.91	0.10	103.91	3 กันยายน 2555
ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2555	วันที่ 6 สิงหาคม 2555							
ค) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท	1,039,380,297	140,303	0.10	103.94	0.10	103.94	12 มิถุนายน 2555
ณ วันที่ 31 มีนาคม 2555	วันที่ 14 พฤษภาคม 2555							
ง) เงินปันผลงวดสุดท้ายจากกำไรสะสม	ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น	1,039,382,300	138,300	0.15	155.91	0.15	155.91	5 เมษายน 2555
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	วันที่ 26 มีนาคม 2555							
รวม				0.45	467.70			



### 33. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

#### 33.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาสั่งซื้อเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาสั่งซื้อเรือที่จะต้องจ่ายในอนาคตดังนี้

	2556		2555	
	(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	(เทียบเท่า ล้านบาท)	(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	(เทียบเท่า ล้านบาท)
บริษัทฯ	294.91	9,676.89	122.60	3,755.43
บริษัทย่อย	70.36	2,308.83	-	-
กิจการที่ควบคุมร่วมกัน - ตาม สัดส่วนที่บริษัทฯ ถือหุ้น (50%) - กับคู่ต่อเรือในประเทศอินเดีย	-	-	25.65	785.70
กิจการที่ควบคุมร่วมกัน - กับคู่ต่อเรือในประเทศจีน	-	-	43.52	1,333.21
รวม	365.27	11,985.72	191.77	5,874.34

#### 33.2 ภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

				กำหนดจ่ายชำระ	
ค่าธรรมเนียม				ค่าธรรมเนียม	วันสิ้นสุดระยะเวลา
วงเงิน	ที่จ่ายโดยกลุ่มบริษัท	วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้		ในการรักษาวงเงินกู้ยืม	เบิกใช้เงินกู้ยืม
		2556	2555		
		(ล้านเหรียญ	(ล้านเหรียญ		
		สหรัฐอเมริกา)	สหรัฐอเมริกา)		
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อและจัดซื้อเรือใหม่					
วงเงินที่ 1	ร้อยละ 0.35 ต่อปี ของวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	-	88.00	ทุกสามเดือนจนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือแต่ละลำ
วงเงินที่ 2	ร้อยละ 1.20 ต่อปี ของวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	-	11.40	ทุกสามเดือนจนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือ
วงเงินที่ 3	ร้อยละ 1.15 ต่อปี ของวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	-	21.24	ทุกสามเดือนจนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือแต่ละลำ

วงเงิน	ค่าธรรมเนียม ที่จ่ายโดยกลุ่มบริษัท	วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้		กำหนดจ่ายชำระ ค่าธรรมเนียม ในการรักษาวงเงินกู้ยืม	วันสิ้นสุดระยะเวลา เบิกใช้เงินกู้ยืม
		2556 (ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	2555 (ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)		
วงเงินที่ 4	ร้อยละ 1.20 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	38.69	45.60	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือแต่ ละลำ
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือ					
วงเงินที่ 2	ร้อยละ 0.70 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	150.00	150.00	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	30 มิถุนายน 2557
วงเงินที่ 3	ร้อยละ 0.70 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	35.18	69.98	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	30 ธันวาคม 2557

### 33.3 การผูกพันเกี่ยวกับเงินลงทุนระยะยาวอื่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 บริษัทฯ มีการผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนระยะยาวอื่น (บริษัท บทด จำกัด) ที่ยังไม่เรียกชำระเป็นจำนวนเงิน 10.13 ล้านบาท

### 33.4 การผูกพันเกี่ยวกับสัญญาให้บริการเรือระยะยาว

ตามบันทึกความเข้าใจข้อตกลงซึ่งบริษัทฯ ได้ลงนามเมื่อเดือนตุลาคม 2552 ต่อมา เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2552 และเมื่อวันที่ 7 กันยายน 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาให้บริการเช่าเรือต่อใหม่สำหรับขนส่งซีเมนต์ระยะยาวจำนวน 4 ลำ กับบริษัทแห่งหนึ่งซึ่งดำเนินการในประเทศอินเดีย (ผู้เช่าเรือ) สัญญาเช่าเรือมีระยะเวลา 15 ปี ในอัตราค่าบริการคงที่ต่อลำต่อวันตามที่ระบุไว้ในสัญญา และผู้เช่าเรือมีสิทธิเลือกต่ออายุสัญญาได้อีกครั้งละ 5 ปีเป็นจำนวน 2 ครั้ง ในอัตราค่าบริการที่ลดลงตามที่ระบุไว้ในสัญญา เรือดังกล่าวเป็นเรือที่ส่งต่อใหม่สำหรับผู้เช่าเรือ โดยมีการกำหนดส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือในระหว่างปี 2554 ถึง 2557 ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด บริษัทฯ จะต้องชำระค่าปรับจำนวนเงิน 4,250 เหรียญสหรัฐต่อลำต่อวันที่ได้ส่งมอบเรือล่าช้า

บริษัทฯ ได้โอนสัญญาให้บริการเช่าเรือจำนวน 3 ลำ ให้แก่บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด และบริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด จ่ายชำระค่าปรับแก่ผู้เช่าเรือเนื่องจากการส่งมอบเรือล่าช้าเป็นจำนวนเงิน 5.11 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 167.77 ล้านบาท (2555: บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด จ่ายชำระ 2.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 65.61 ล้านบาท ซึ่งสัดส่วนที่บริษัทฯ ถือหุ้น (ร้อยละ 50) คิดเป็นจำนวนเงิน 1.07 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 32.81 ล้านบาท) ซึ่งบันทึกอยู่ในบัญชีต้นทุนสัญญา รอคัดจ่ายในงบแสดงฐานะการเงินรวม

### 33.5 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาทางเลือก

นอกเหนือจากสัญญาซื้อขายหุ้นกับ Varada Marine Pte. Ltd. (“ผู้ขาย”) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2.2 บริษัท เอบีซี (ในฐานะผู้ให้สัญญา) ยังได้เข้าทำสัญญาทางเลือก (Option Deed) กับผู้ขายในวันที่ 18 มกราคม 2556 โดยให้ผู้ขายมีทางเลือกในการซื้อหุ้นทุนจดทะเบียนร้อยละ 50 ของแต่ละบริษัทย่อยของบริษัท เอบีซี (“หลักทรัพย์ทางเลือก”) ในราคาที่บริษัทฯ ได้ลงทุนไปในบริษัท เอบีซี (รวมถึงเงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้น) บวกดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.50 ต่อปี ทั้งนี้ ผู้ขายจะต้องใช้สิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ทางเลือกของบริษัทย่อยของบริษัท เอบีซี แต่ละบริษัทภายในระยะเวลา 60 วัน โดยนับจาก 30 วันหลังจากวันที่รับมอบเรือแต่ละลำของแต่ละบริษัทย่อยของบริษัท เอบีซี ตามเงื่อนไขภายใต้สัญญาส่งต่อเรือแต่ละฉบับ

## 34. เครื่องมือทางการเงิน

### 34.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกลุ่มบริษัทตามที่นิยามอยู่ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 107 “การแสดงผลการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน” ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น เงินลงทุน เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น และเงินกู้ยืม กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

#### ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้า ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายการให้สินเชื่อแก่ผู้เช่าเรือและบุคคลภายนอกโดยจำกัดการให้สินเชื่อเฉพาะกับลูกค้าชั้นดี และให้ความเข้มงวดในการจัดทำเอกสารประกอบรายการต่างๆ ให้ครบถ้วน ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากกลุ่มบริษัทมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมาก ราย จำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกค้าที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

#### ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวข้องกับเงินฝากสถาบันการเงิน และเงินกู้ยืมระยะยาว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มบริษัทจึงอยู่ในระดับต่ำ

สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์ และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดหรือวันที่มีการกำหนด อัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม							
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556							
	อัตราดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนดภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
					คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
						เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินบาท
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	657,435	2,168,157	116,192	2,941,784	0.74	0.13 - 0.45	0.50
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	1,073,957	1,073,957	-	-	-
<b>รวม</b>	<b>657,435</b>	<b>2,168,157</b>	<b>1,190,149</b>	<b>4,015,741</b>			
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>							
เจ้าหนี้การค้า	-	-	21,569	21,569	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	9,272,757	-	9,272,757	-	1.35 - 3.00	6.25
<b>รวม</b>	<b>-</b>	<b>9,272,757</b>	<b>21,569</b>	<b>9,294,326</b>			

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556									
	อัตราดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนดภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนดเมื่อทวงถาม	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มี อัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
						คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
							เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท
สินทรัพย์ทางการเงิน									
เงินสดและรายการ เทียบเท่าเงินสด	575,677	-	1,546,166	678	2,122,521	0.74	0.35 - 0.45	0.50	
ลูกหนี้การค้าและ ลูกหนี้อื่น	-	-	-	1,880,364	1,880,364	-	-	-	
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น แก่บริษัทย่อย	-	2,342,891	-	-	2,342,891	0.40	-	-	
เงินให้กู้ยืมระยะยาว แก่บริษัทย่อย	-	-	-	505,395	505,395	-	-	-	
รวม	575,677	2,342,891	1,546,166	2,386,437	6,851,171				
หนี้สินทางการเงิน									
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	204	204	-	-	-	
เงินที่ตรงจากกิจการ ที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	2,023,148	2,023,148	-	-	-	
รวม	-	-	-	2,023,352	2,023,352				

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม							
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555							
	อัตราดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนด ภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาตลาด	ไม่มี อัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
					คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
						เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท สหรัฐอเมริกา
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>							
เงินสดและรายการ							
เทียบเท่าเงินสด	1,290,546	495,481	114,988	1,901,015	0.64 - 1.25	0.10 - 0.40	0.75
ลูกหนี้การค้าและ							
ลูกหนี้อื่น	-	-	216,784	216,784	-	-	-
<b>รวม</b>	<b>1,290,546</b>	<b>495,481</b>	<b>331,772</b>	<b>2,117,799</b>			
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>							
เจ้าหนี้การค้า	-	-	1,722	1,722	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	9,066,991	-	9,066,991	-	1.51 - 3.13	6.38
<b>รวม</b>	<b>-</b>	<b>9,066,991</b>	<b>1,722</b>	<b>9,068,713</b>			

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ								
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555								
	อัตราดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนด ภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนด เมื่อทวงถาม	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาตลาด	ไม่มี อัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
						คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
							เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท สหรัฐอเมริกา
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>								
เงินสดและรายการ								
เทียบเท่าเงินสด	343,023	-	302,508	745	646,276	1.25	0.10 - 0.30	0.75
ลูกหนี้การค้าและ								
ลูกหนี้อื่น	-	-	-	1,088,380	1,088,380	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น								
แก่บริษัทย่อย	-	2,352,507	-	-	2,352,507	0.40	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาว								
แก่กิจการที่ควบคุม								
ร่วมกัน	-	-	-	410,035	410,035	-	-	-
<b>รวม</b>	<b>343,023</b>	<b>2,352,507</b>	<b>302,508</b>	<b>1,499,160</b>	<b>4,497,198</b>			
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>								
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	6	6	-	-	-
เงินที่รองจากกิจการ								
ที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	2,626,665	2,626,665	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	1,195,570	-	1,195,570	-	1.51 - 1.56	-
<b>รวม</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,195,570</b>	<b>2,626,671</b>	<b>3,822,241</b>			

## ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และค่าใช้จ่ายเกือบทั้งหมดของกลุ่มบริษัทอยู่ในรูปสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจึงเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากรายการที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาได้ในตัวเอง อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังคงมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเครื่องมือทางการเงินที่เป็นเงินตราสกุลอื่น ซึ่งฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทได้พิจารณาแล้วและได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวที่ยังคงมีอยู่ ดังนั้น จึงพยายามที่จะจำกัดความเสี่ยงดังกล่าวให้เหลือน้อยที่สุด โดยการไม่ถือเครื่องมือทางการเงินที่สำคัญที่เป็นเงินตราสกุลอื่นหรือใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาเห็นว่าเหมาะสมในการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว

กลุ่มบริษัทไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการเก็งกำไรหรือเพื่อการค้า กลุ่มบริษัทมียอดคงเหลือของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีสาระสำคัญที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ (สกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ดังนี้

สกุลเงิน	สินทรัพย์ทางการเงิน		หนี้สินทางการเงิน		อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2556	2555	2556	2555	2556	2555
	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
เงินกู้ยืมสกุลเงินบาท	-	-	1,095.46	1,220.66	0.0303	0.0325

กลุ่มบริษัทมีสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศคงเหลือดังนี้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556				
จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญาของ		วันครบกำหนดตามสัญญา
		จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	
(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)				
1,095.46 ล้านบาท	33.47 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	-	รายไตรมาสตาม กำหนดการชำระคืนเงินกู้ สิ้นสุดเดือนกันยายน 2565



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญาของ		วันครบกำหนดตามสัญญา
		จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	
		(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)		
1,220.66 ล้านบาท	37.29 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	-	รายไตรมาสตาม กำหนดการชำระคืนเงินกู้ สิ้นสุดเดือนกันยายน 2565

### 34.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง จำนวนเงินที่ผู้ซื้อและผู้ขายตกลงแลกเปลี่ยนสินทรัพย์กันในขณะที่ทั้งสองฝ่ายมีความรอบรู้ และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน วิธีการกำหนดมูลค่ายุติธรรมขึ้นอยู่กับลักษณะของเครื่องมือทางการเงิน มูลค่ายุติธรรมจะกำหนดจากราคาตลาดล่าสุด หรือกำหนดขึ้นโดยใช้เกณฑ์การวัดมูลค่าที่เหมาะสม

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด และเงินกู้ยืมระยะยาวมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด กลุ่มบริษัทจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน

### 35. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการทุนที่สำคัญของกลุ่มบริษัท คือการจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทุนที่เหมาะสมเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทและเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น

กลุ่มบริษัทบริหารจัดการสถานะของทุนโดยใช้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt-to-Equity Ratio) เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ซึ่งระบุให้กลุ่มบริษัทต้องรักษาระดับของอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนในภาพรวมให้ไม่เกิน 2 ต่อ 1

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 0.63:1 (2555: 0.66:1) (เฉพาะบริษัทฯ: 0.16:1 (2555: 0.33:1)) ซึ่งคำนวณจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

### 36. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

- 36.1 เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2557 บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ (“บริษัทย่อยในต่างประเทศ”) ซึ่งถือหุ้นจำนวน 41 หุ้นจาก 64 หุ้น ในเรือ Fujisan Maru และเจ้าของร่วม (ซึ่งถือหุ้นจำนวน 23 หุ้นจาก 64 หุ้น) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงขายเรือจำนวน 1 ลำ กับบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่งในราคา 2.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามา ตามสัดส่วนการถือหุ้นในเรือลำดังกล่าว บริษัทย่อยในต่างประเทศจะได้รับเงิน 1.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามา หรือประมาณ 48.86 ล้านบาท บริษัทย่อยในต่างประเทศได้ส่งมอบเรือลำดังกล่าวให้แก่ผู้ซื้อ และได้รับเงินค่าขายเรือจำนวนเงิน 1.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามาแล้ว เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2557
- 36.2 เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2557 บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (ผู้ซื้อเดิม) ได้ทำสัญญาเปลี่ยนแปลงคู่สัญญากับบริษัทย่อย คือ บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด (ผู้ซื้อใหม่) และอยู่ต่อเรือ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. (ผู้ขาย) เพื่อทำการโอนสิทธิ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ รวมถึงหนี้สินและภาระผูกพันต่างๆตามสัญญาสั่งซื้อเรือลงวันที่ 30 สิงหาคม 2556 เพื่อต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำ ขนาด 20,000 เดท เวตันสำหรับตัวเรือหมายเลข CC200-04
- 36.3 เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2557 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติเห็นชอบให้เสนอต่อที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นซึ่งจะจัดขึ้นในเดือนมีนาคม 2557 ในเรื่องการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ในอัตราหุ้นละ 0.10 บาท รวมเป็นเงิน 103.95 ล้านบาท เงินปันผลนี้จะจ่ายและบันทึกบัญชีภายหลังจากการได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ

### 37. งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 และงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกามาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานแสดงได้ดังนี้

บริษัท ฟรีเซียส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	89,651	62,061	64,684	21,098
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	32,729	7,077	57,304	35,531
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	-	-	71,400	76,800
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ - ส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	18,076	15,768	18,076	12,796
น้ำมันเชื้อเพลิง	3,116	4,791	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินทดรองจ่ายแก่กับตันเรือ	3,782	3,366	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	851	774	-	-
อื่นๆ	2,211	2,190	1,454	1,465
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	6,844	6,330	1,454	1,465
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	150,416	96,027	212,918	147,690
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	235,163	228,589
เงินลงทุนในการร่วมค้า	-	-	-	-
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	3,120	3,418	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	260	260	260	260
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกัน	-	-	-	13,386
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	15,402	-
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	54	2,746	-	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	568,958	529,276	216	257
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	124	420	123	418
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือ				
รอเรียกคืน	4,247	1,490	-	-
เงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ -				
สุทธิจากส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	42,062	145,580	14,284	125,976
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	2,966	4,088	2,300	3,283
ต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย	5,113	1,071	-	-
อื่นๆ	94	98	73	78
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	54,482	152,327	16,657	129,337
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	626,998	688,447	267,821	372,247
รวมสินทรัพย์	777,414	784,474	480,739	519,937

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น				
เจ้าหนี้การค้า	657	56	6	-
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	61,656	85,750
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	2,623	2,423	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2,139	4,366	23	124
โบนัสพนักงานค้างจ่าย - ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	1,324	1,444	1,222	1,335
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	6,743	8,289	62,907	87,209
รายได้รับล่วงหน้า	2,000	1,120	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	19,928	26,181	-	15,732
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	240	145	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น				
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	122	360	80	317
อื่นๆ	742	450	110	167
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	864	810	190	484
รวมหนี้สินหมุนเวียน	29,775	36,545	63,097	103,425
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
โบนัสพนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	935	750	860	693
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	262,661	269,820	-	23,266
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	5,352	2,210	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	2,333	2,296	2,142	2,099
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	271,281	275,076	3,002	26,058
รวมหนี้สิน	301,056	311,621	66,099	129,483

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

	งบการเงินรวม		(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ) งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
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
ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน	4,819	4,819	4,819	4,819
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	2,802	2,802	2,802	2,802
- บริษัทย่อย	14,460	14,285	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	511	467	511	467
ยังไม่ได้จัดสรร	403,659	400,142	355,065	330,923
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(1,654)	(1,145)	-	-
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	476,040	472,813	414,640	390,454
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
ของบริษัทย่อย	318	40	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	476,358	472,853	414,640	390,454
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	777,414	784,474	480,739	519,937

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
งบกำไรขาดทุน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

	งบการเงินรวม		(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ)	
	2556	2555	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2556	2555
รายได้				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้ค่าเช่าเรือ	84,746	70,219	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ	40,011	42,117	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	124,757	112,336	-	-
รายได้จากการให้บริการ	368	360	2,917	2,329
กำไรจากการขายอุปกรณ์	1	9	1	9
กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญา				
ตั้งต่อเรือ	30,824	9,771	29,550	9,771
ดอกเบี้ยรับ	274	654	444	735
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	423	-	502	-
รายได้อื่น	78	106	78	88
เงินปันผลรับ	-	-	17,932	17,301
รวมรายได้	156,725	123,236	51,424	30,233
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	53,874	40,510	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	5,583	7,026	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	17,766	18,387	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	77,223	65,923	-	-
ค่าเสื่อมราคา	36,790	29,331	91	130
ต้นทุนการให้บริการ	158	139	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	7,091	5,725	6,082	4,910
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	3,547	2,848	3,344	2,709
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	39	394	-	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	182	-	243
รวมค่าใช้จ่าย	124,848	104,542	9,517	7,992
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จาก				
เงินลงทุนในบริษัทร่วม ค่าใช้จ่าย				
ทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	31,877	18,694	41,907	22,241
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนใน				
บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	1,025	(74)	-	-
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและ				
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	32,902	18,620	41,907	22,241
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(14,881)	(13,947)	(3,963)	(5,014)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	18,021	4,673	37,944	17,227
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(250)	(133)	-	-
กำไรสำหรับปี	17,771	4,540	37,944	17,227



บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
การแบ่งปันกำไร				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	17,493	4,455	37,944	17,227
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	278	85	-	-
กำไรสำหรับปี	<u>17,771</u>	<u>4,540</u>	<u>37,944</u>	<u>17,227</u>

(หน่วย: เหรียญสหรัฐฯ)

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน				
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	<u>0.0168</u>	<u>0.0043</u>	<u>0.0365</u>	<u>0.0166</u>

### 38. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2557

# รายการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการทำรายการที่มีสาระสำคัญกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ดังต่อไปนี้

## 1. สัญญาเช่าสำนักงานระหว่างบริษัทฯ กับบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการอื่นๆ กับบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด ซึ่งมีนางสาวนิชิตา ชำห์ และนายอิชฎ์ชาญ ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากนางสาวนิชิตา ชำห์ และนายอิชฎ์ชาญ ชำห์ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด และนายกิริต ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสีย เนื่องจากเป็นกรรมการของบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด

### ความสำคัญของการทำรายการ

สัญญาเช่าสำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

### ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2556 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าเช่าและค่าบริการอื่นๆ เป็นจำนวนเงินรวม 1.93 ล้านบาท (ปี 2555: 2.15 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2555: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ โดยบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในอัตรา 210 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราเช่าที่เท่ากับที่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการกับบุคคลภายนอก ในชั้นอื่นที่ใกล้เคียงกันในอาคารสำนักงานเดียวกัน ที่อัตรา 210 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน

### แนวโ้บการทำการรายการในอนาคต

สำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงต่อสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในปี 2557 ในอัตราค่าเช่าอัตราเดียวกัน (หรือที่ให้ผลประโยชน์ที่มากกว่า) กับปี 2556

## 2. ซื้อตัวเครื่องบินจาก บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ซื้อตัวเครื่องบินจาก บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งมีนางสาวนิชิตา ชำห์ และนายอิชฎ์ชาญ ชำห์ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัทดังกล่าว

### ความสำคัญของการทำรายการ

โดยปกติการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย นอกเหนือจากค่าตัวเครื่องบินสำหรับการเดินทางไปต่างประเทศของผู้บริหารแล้วนั้น ตัวเครื่องบินมีความจำเป็นตามสัญญาว่าจ้างลูกเรือ เนื่องจากบริษัทฯ ต้องจัดหาตัวเครื่องบินเพื่อรับส่งลูกเรือไปทำงานบนเรือ และเดินทางกลับจากเรือที่ทำเทียบเรือต่างๆ ทั่วโลก เมื่อสัญญาว่าจ้างสิ้นสุดลง บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด ได้ถูกเลือกให้มาบริการในเรื่องนี้ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาและบริการ การให้บริการที่รวดเร็วกว่า และมีประสิทธิภาพมากกว่า รวมทั้งมีสำนักงานอยู่ใกล้กับบริษัทฯ ซึ่งทำให้ไม่มีปัญหาในการรับส่งตัวเครื่องบินในกรณีเร่งด่วน

### ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อยซื้อตัวเครื่องบินจากบริษัทดังกล่าวจำนวน 11.43 ล้านบาท (ปี 2555: 10.03 ล้านบาท) หรือเท่ากับร้อยละ 0.08 (ปี 2555: ร้อยละ 0.07) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

## แนวโน้มการทำการรายการในอนาคต

สำหรับปี 2557 มีความเป็นไปได้ว่า มูลค่าการซื้อตัวเครื่องบินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย จะมีจำนวนมากกว่าปี 2556 อันเนื่องมาจากกองกำลังเรือของบริษัทฯ มีขนาดใหญ่ขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบราคาและมาตรฐานการให้บริการของผู้จำหน่ายตัวเครื่องบินรายอื่นๆ อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งรวมทั้ง บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี จำกัด ในกรณีที่ราคาตัวเครื่องบินและมาตรฐานการให้บริการที่เสนอโดยผู้จำหน่ายตัวเครื่องบินไม่ได้เป็นไปตามราคาตลาดโดยทั่วไป หรือเงื่อนไขต่างๆ ไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเลือกซื้อจากบริษัทจัดหาตัวเครื่องบินอื่นแทน

### 3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจากบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด

#### ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศและค่าบริการอื่นๆ ในส่วนสำนักงาน และห้องพักอาศัยสำหรับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด ซึ่งเป็นรายการเกี่ยวข้องกันโดย นางสาวนิชิตา ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากนางสาวนิชิตา ซาห์ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด นายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และนายอิทธิชัย ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด

#### ความสำคัญของการทำการรายการ

การบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานของบริษัทฯ และห้องพักอาศัย รวมถึงค่าใช้จ่ายในการจัดการนั้นมีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เนื่องจากเป็นห้องพักอาศัยสำหรับพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ และถือเป็นทรัพย์สินของบริษัทย่อย โดยบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด ถูกเลือกให้มาดำเนินการในเรื่องนี้ โดยราคาและการให้บริการต่างๆ เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป

#### ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศและค่าใช้จ่ายในการจัดการสำหรับสำนักงานบริษัทฯ บริษัทย่อย และที่ดินโฉนดของ บริษัทย่อยจำนวน 0.91 ล้านบาท (ปี 2555: 1.02 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2555: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

## แนวโน้มการทำการรายการในอนาคต

สำหรับปี 2557 บริษัทฯ ยังคงมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ และค่าใช้จ่ายในการซื้อและติดตั้งเครื่องปรับอากาศ กับบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและมาตรฐานการให้บริการ ในกรณีที่ราคาและมาตรฐานการให้บริการไม่ได้เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป หรือไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเปลี่ยนผู้ให้บริการ

### 4. ค่าใช้จ่ายสำหรับการให้บริการโรงแรมและการบริหารจัดการ จากบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

#### ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าใช้จ่ายสำหรับการให้บริการโรงแรมและการบริหารจัดการ ให้แก่บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นรายการเกี่ยวข้องกันโดย นางสาวนิชิตา ซาห์ และนายอิทธิชัย ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด นายภูธร ชาติ วาเดย์ และนายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

## ความสำคัญของการทำรายการ

ค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการของโรงแรม (เช่น การจัดประชุมผู้ถือหุ้น และการประชุมอื่นๆ) และค่าใช้จ่ายสำหรับการบริหารจัดการนั้น มีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ซึ่งได้เลือกใช้บริการนี้จากบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด โดยคำนึงถึงราคาและการให้บริการต่างๆ ตามความสามารถทางการแข่งขันโดยทั่วไป

## ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรมและการบริหารจัดการ จำนวน 1.42 ล้านบาท (ปี 2555: 1.23 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2555: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

## แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2557 จะไม่มีรายการค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ แต่บริษัทฯ ยังคงมีค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรม กับบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคา และมาตรฐานการให้บริการในกรณีที่ราคาและมาตรฐานการให้บริการไม่ได้เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป หรือไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเปลี่ยนผู้ให้บริการ

## 5. ค่าเบี้ยประกันภัยจากกลุ่มบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นตัวแทนบริษัทประกันภัย ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์สำหรับพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ และเบี้ยประกันภัยทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่ บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัทฯ ได้จ่ายค่าเบี้ยประกันชีวิตสำหรับพนักงานของบริษัทฯ ให้แก่บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน โดยมีนางสาวนิจิตา ซาห์ นายอิชฎ์ชาญ ซาห์ และนายกิริต ซาห์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ มีความสัมพันธ์กับนางสาวสมิหรา ซาห์ ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด

## ความสำคัญของการทำรายการ

การประกันชีวิตและสุขภาพและการประกันภัยรถยนต์ เป็นสวัสดิการสำหรับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และการประกันทรัพย์สินมีความจำเป็นต่อทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ได้ถูกเลือกมาให้บริการในเรื่องนี้โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและบริการ หลังจากผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการจากตัวแทนประกันภัยอื่นๆ ในตลาด

## ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยประเภทต่างๆ ให้กับ 2 บริษัทดังกล่าว จำนวนรวม 2.35 ล้านบาท (ปี 2555: 2.38 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.02 (ปี 2555: ร้อยละ 0.02) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

## แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2557 บริษัทฯ ยังคงมีค่าใช้จ่ายในการทำประกันภัยเช่นเดิม กับบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและเงื่อนไขต่างๆ ซึ่งเป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไปและเป็นผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

## 6. 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 เป็นหนึ่งในลูกค้าของบริษัทฯ ที่ได้รับการพิจารณาเลือกเป็นกรณีไปตามวัตถุประสงค์ในการสั่งซื้อในแต่ละครั้งรวมถึงกรณีการสั่งซื้อและให้บริการที่มีลักษณะเฉพาะ และได้รับการพิจารณาให้ทำธุรกิจกับบริษัทฯ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและบริการ หลังจากผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการจากบริษัทอื่นๆ ในตลาด

### ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ จำนวนรวม 0.38 ล้านบาท (ปี 2555: 1.29 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.003 (ปี 2555: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

### แนวโ้บมการทำรายการในอนาคต

การซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้อง มีความจำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ดังนั้นในปี 2557 บริษัทฯ อาจมีรายการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์ รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องจากบริษัท คิวดีแลบ จำกัด ตามความเหมาะสมแล้วแต่กรณี โดยผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการกับบริษัทอื่น นอกจากนี้บริษัทฯ จะพิจารณาราคาและมาตรฐานการให้บริการเกี่ยวกับการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องของบริษัทอื่นเปรียบเทียบกับบริษัท คิวดีแลบ จำกัด อย่างสม่ำเสมอ หากราคาและมาตรฐานการให้บริการของบริษัท คิวดีแลบ จำกัด ไม่เหมาะสม และ/หรือเงื่อนไขการค้าที่เสนอ ไม่ได้เป็นเพื่อประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ บริษัทฯ จะไม่ทำรายการดังกล่าวกับ บริษัท คิวดีแลบ จำกัด

อเน่กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูล และรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตน และของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวัง และซื่อสัตย์สุจริตและไม่เกิดรายการที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้ตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันข้างต้นและได้รายงานผลต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ โดยมีการพิจารณาและสอบทานรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2557 เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2557 และได้รายงานรายการดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2557 เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2557 ซึ่งได้มีการสอบทานรายการดังกล่าว จากความเห็นและรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกฎข้อบังคับและนโยบายป้องกันการทำการรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างเพียงพอ โดยรายการระหว่างกันที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของ บริษัทฯ ข้างต้น เป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์ทั้งหมดของ บริษัทฯ และมีการเปิดเผยอย่างเพียงพอแล้วในงบการเงิน และรายงานประจำปีของบริษัทฯ

# ดัชนีแสดงรายการที่กำหนดตามแบบ 56-2

(ตามมาตรา 56 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535)

ลำดับ ที่	หัวข้อ	หน้า
1.	นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	1 – 11, 27, 32 – 51
2.	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	12 – 26
3.	ปัจจัยความเสี่ยง	118 – 124
4.	ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	8 – 11, 277
5.	ผู้ถือหุ้น	125
6.	นโยบายการจ่ายเงินปันผล	125
7.	โครงสร้างการจัดการ	30 – 31, 64, 96 – 97, 126 – 148
8.	การกำกับดูแลกิจการ	54 – 78
9.	ความรับผิดชอบต่อสังคม	81 – 117
10.	การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง	52 – 54, 72 – 74, 78 – 80, 128 – 130
11.	รายการระหว่างกัน	272 – 275
12.	ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ	4 – 5, 27, 84, 183 – 271
13.	คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน	149 – 181
14.	หมายเหตุประกอบรายงานประจำปีเกี่ยวกับแบบแสดงข้อมูลรายงานประจำปี (แบบ 56-1)	ปกหลัง



# บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์	<p>▶ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัดนายทะเบียน 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 : <a href="http://www.tsd.co.th">http://www.tsd.co.th</a></p>
	<p>▶ 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</p>
ธนาคารหลัก	<p>▶ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เลขที่ 10 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ : 66-2 208-7000, 8000 โทรสาร : 66-2 255-9391-3 Website : <a href="http://www.ktb.co.th">http://www.ktb.co.th</a></p>
	<p>▶ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) 1 ซอยกสิกรไทย ถนนราษฎร์บูรณะ กรุงเทพฯ 10140 โทรศัพท์ : 66-2 888 8800 โทรสาร : 66-2 888 8882 Website : <a href="http://www.kasikornbank.com">http://www.kasikornbank.com</a></p>
	<p>▶ ธนาคาร DNB BANK ASA สาขาประเทศสิงคโปร์ 8 Shenton Way, #48-02 Singapore 068811 โทรศัพท์ : 65-6220-6144 โทรสาร : 65-6224-9743 Website : <a href="https://www.dnb.no">https://www.dnb.no</a></p>
ผู้สอบบัญชี	<p>▶ บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด ชั้น 33 อาคารเลอรัชดา 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 : <a href="http://www.ey.com/th">http://www.ey.com/th</a></p>
ที่ปรึกษากฎหมายหลัก	<p>▶ WATSON, FARLEY &amp; 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 : <a href="http://www.wfw.com">http://www.wfw.com</a></p>



## บริษัท พรีเมเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

เลขที่ 8 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย

โทรศัพท์ : 66-2 696-8800, 66-2 696-8854 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>

### หมายเหตุ

ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลของบริษัทฯ เพิ่มเติมได้จากแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัทฯ ที่แสดงไว้ใน  
<http://market.sec.or.th/public/isc/FinancialStatement.aspx?lang=th&reportcode=PP06> หรือ  
<http://www.preciousshipping.com/InvestorRelations/Form561/tabid/242/Default.aspx>

Paper made from

