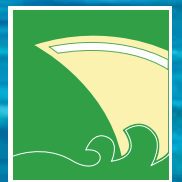


รายงานประจำปี 2557



บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

พันธกิจของบริษัทฯ

“เป็นบริษัทเรือที่ได้รับ
ความไว้วางใจสูงสุดในโลก
และให้บริการดีที่สุดใน
การอำนวยความสะดวกสำหรับ
การขนส่งสินค้าแห้งเทกอง
ระหว่างประเทศ”





ภารกิจที่สำคัญ

- บริษัทจะดำเนินธุรกิจทั้งหมดโดยยึดหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งส่วนหนึ่งในการกำกับดูแลกิจการนั้นบริษัทมีคู่มือการกำกับดูแลกิจการและบริษัทได้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด
- บริษัทจะให้บริการลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ และให้บริการอย่างมีอาชีพ
- บริษัทจะปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุดในการจัดการเรือของบริษัท เพื่อไม่ให้มีหรือให้มีน้อยที่สุดในเรื่องการบาดเจ็บ การเสียชีวิตของลูกค้าเรือ รวมทั้งการทำลายสิ่งแวดล้อม
- 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	47
รายงานการกำกับดูแลกิจการ	50
การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน	75
การควบคุมภายใน	76
รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน	78



ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ	117
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล	124
โครงสร้างการจัดการ	125
ประวัติคณะกรรมการบริษัท	132
คณะผู้บริหาร	143
คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร	149
รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน	195
รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต	196
งบการเงิน	198
หมายเหตุประกอบงบการเงิน	209
รายการที่เกี่ยวข้องกัน	291
ดัชนีแสดงรายการที่กำหนดตามแบบ 56-2	295
บุคคลอ้างอิง	296



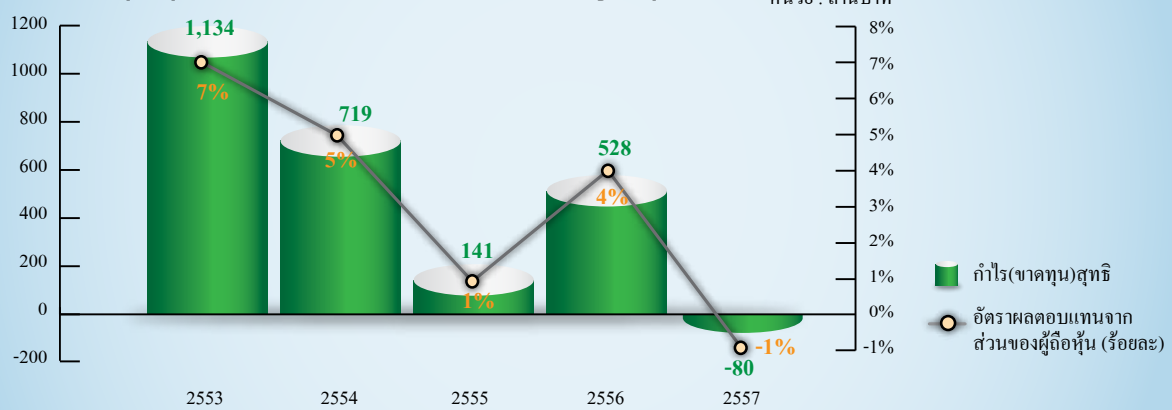
จุดเด่นทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

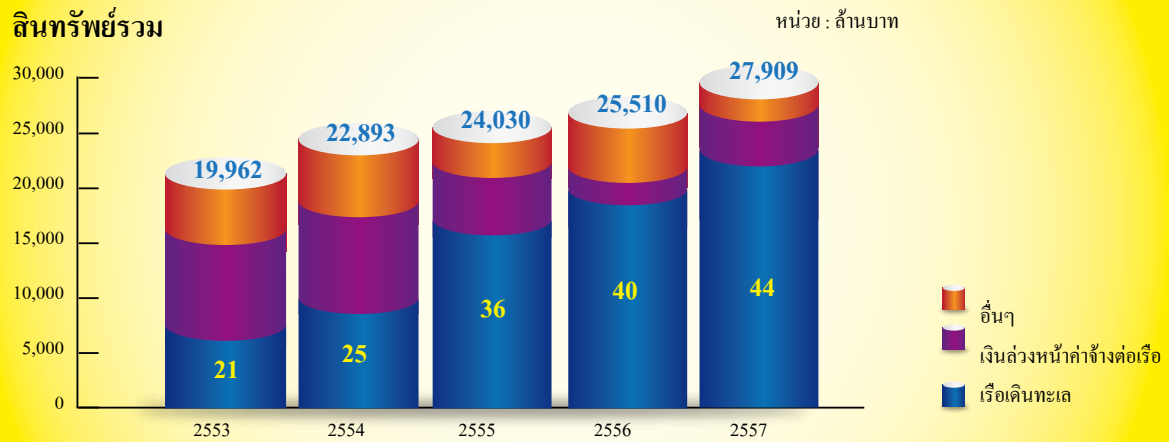
รายการ	2557	2556	2555	2554	2553 ปรับปรุงใหม่
รายได้จากการเดินเรือ	4,575.03	3,857.64	3,487.54	3,078.92	2,928.29
ต้นทุนการเดินเรือ	2,723.61	2,385.93	2,045.64	1,333.29	873.29
กำไรขั้นต้น	1,851.42	1,471.71	1,441.90	1,745.63	2,055.00
รายได้รวม	4,661.60	4,828.61	3,828.02	3,433.51	3,403.36
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา)	3,480.13	3,187.80	2,770.11	2,072.43	1,527.47
ค่าเสื่อมราคา	1,267.08	1,136.72	910.30	646.56	678.21
ส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)จากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดย บริษัทย่อย	7.63	31.58	(2.43)	7.64	18.66
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	(77.98)	535.67	145.18	722.16	1,216.34
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	2.24	7.90	4.15	3.64	82.61
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(80.22)	527.77	141.03	718.52	1,133.73
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	1,172.76	4,935.70	2,941.45	6,021.55	4,348.30
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	22,070.93	18,669.56	16,212.57	9,445.53	6,400.33
สินทรัพย์รวม	27,908.53	25,509.76	24,029.69	22,893.25	19,961.89
หนี้สินหมุนเวียนรวม	1,265.92	977.02	1,119.44	1,047.24	440.10
เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	11,101.33	8,618.85	8,265.02	6,307.83	4,766.30
หนี้สินรวม	12,624.67	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	1,039.52
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	15,283.85	15,631.03	14,484.23	15,356.50	14,611.97
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,345.82	1,012.76	751.18	1,050.60	1,179.69
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(5,511.84)	1,199.88	(4,537.03)	(2,274.38)	(1,763.14)
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	1,777.56	(1,289.36)	1,430.18	1,150.56	(514.87)
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	14.70	15.04	13.93	14.77	14.06
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(0.08)	0.51	0.14	0.69	1.09
เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีต่อหุ้น (บาท)	0.20	0.40	0.40	0.55	0.87
เงินสดปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น (บาท)	0.30	0.40	0.45	0.62	1.25
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	40.47	38.15	41.34	56.70	70.18
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	(1.72)	10.93	3.68	20.93	33.31
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	(0.52)	3.51	0.95	4.80	7.33
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	(0.30)	2.13	0.60	3.35	5.48
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	0.83	0.63	0.66	0.49	0.37
จำนวนเรือ (ณ วันสิ้นปี)	44	40	36	25	21

หมายเหตุ: เนื่องด้วยมีการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินสากล (IFRS) มาใช้ในปี 2554 บริษัทฯ จึงได้ปรับปรุงงบการเงินปี 2553 เพื่อนำมาแสดงเปรียบเทียบกับงบการเงิน ปี 2554-2557

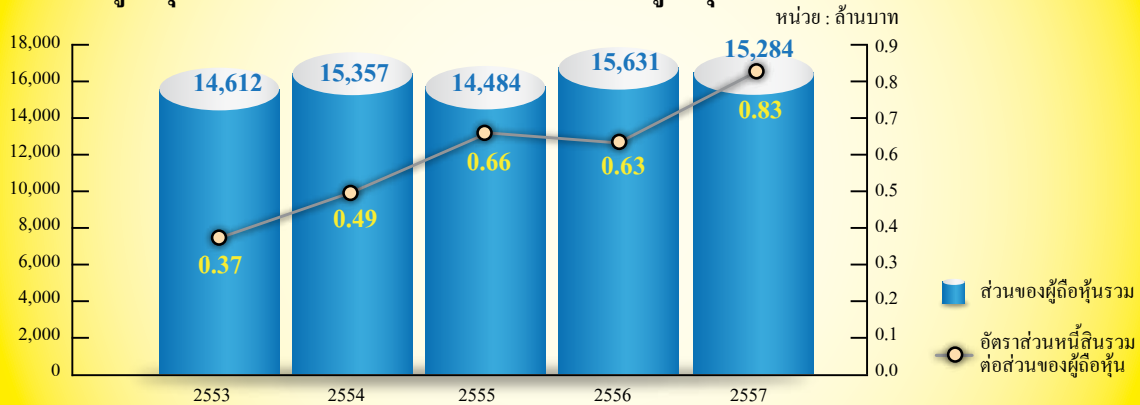
กำไร(ขาดทุน)สุทธิและอัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น



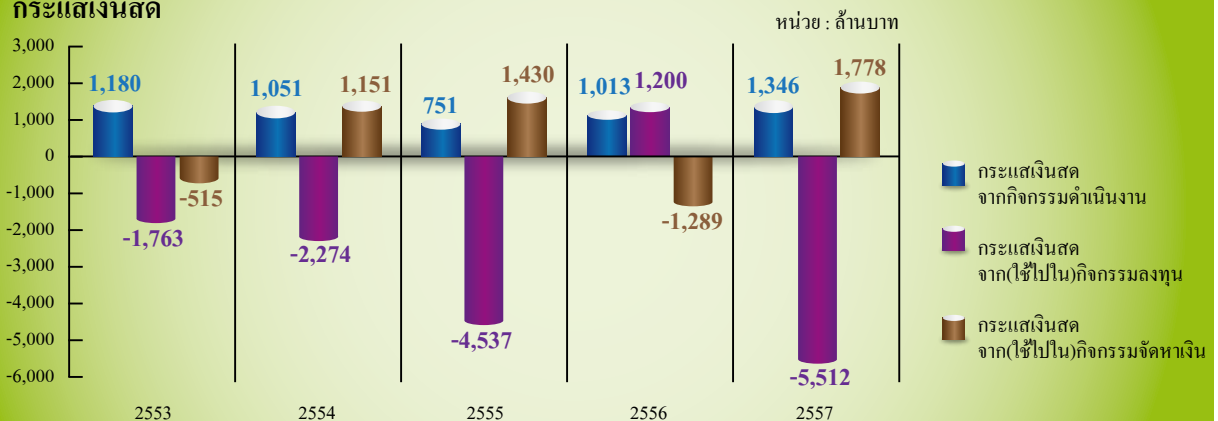
สินทรัพย์รวม



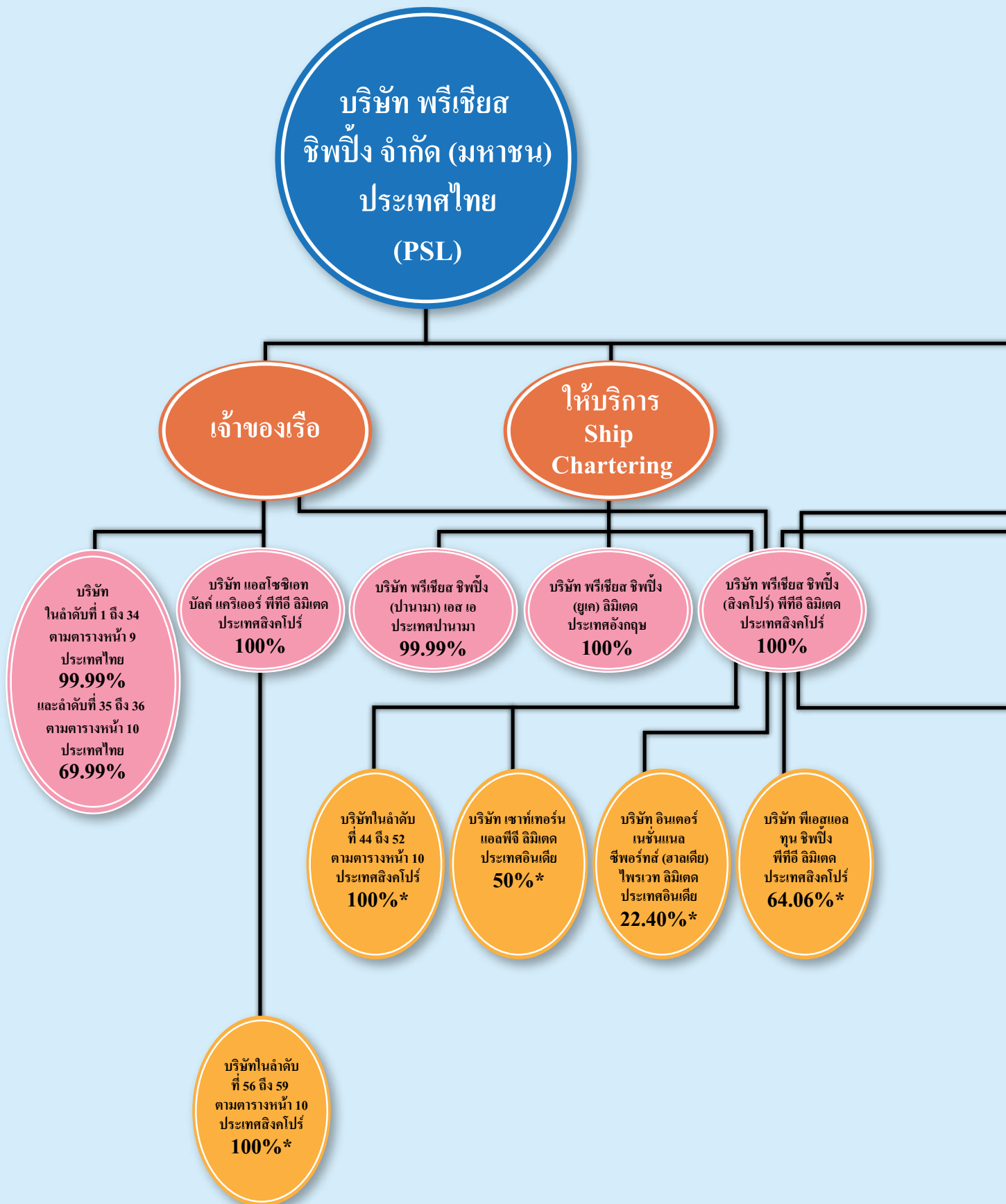
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น



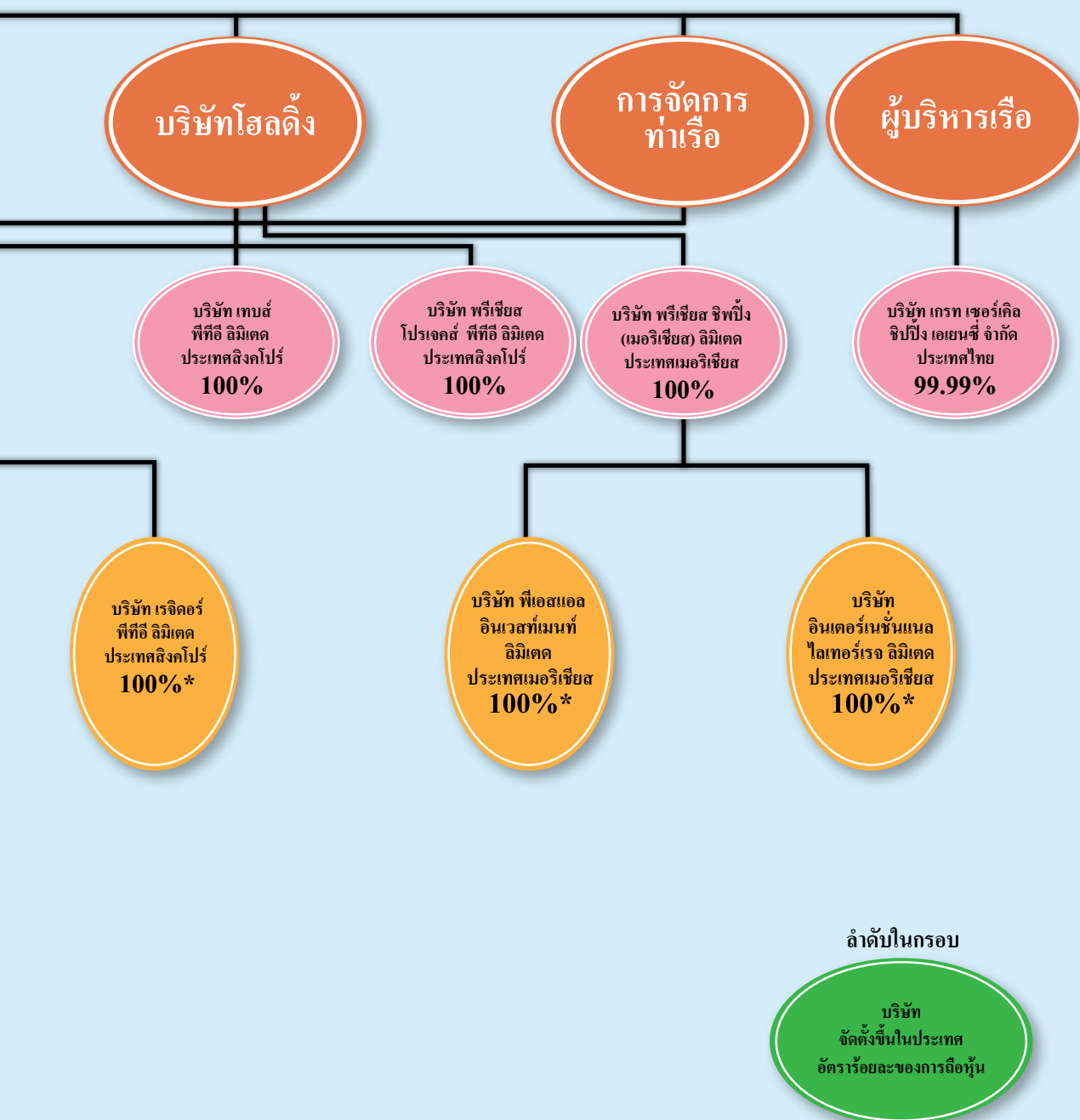
กระแสเงินสด



โครงสร้างกลุ่มบริษัท



* แสดงการถือหุ้นทางอ้อมของ PSL



ข้อมูลอื่นๆ ตามมาตรา 114

แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ. 2535

รายละเอียดของบริษัท บริษัท พรีเมียมชิพ จำกัด (มหาชน)	
ประเภทธุรกิจ	เจ้าของเรือและโลจิสติกส์
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 อาคารคาเช่เฮาส์ เลขที่ 8 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์	66-2 696-8800
โทรสาร	66-2 236-7654
E-mail	ir@preciousshipping.com
Home page	http://www.preciousshipping.com

ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป
ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	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 สตาร์ส จำกัด	บาท	105,000,000	105,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท ฟรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด	บาท	175,000,000	175,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท ฟรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	270,000,000	270,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท ฟรีเซียส ไดมอนด์ส จำกัด	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท ฟรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท ฟรีเซียส เอ็มเมอรัลด์ จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท ฟรีเซียส รูบี้ส จำกัด	บาท	259,360,000	259,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท ฟรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	บาท	249,360,000	249,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท ฟรีเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท ฟรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด	บาท	173,000,000	173,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท ฟรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	บาท	336,000,000	336,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด	บาท	96,000,000	96,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท ฟรีเซียส ทรีส์ จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท ฟรีเซียส ฟอนต์ส จำกัด	บาท	124,000,000	124,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท ฟรีเซียส เว้นเจอร์ส จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท ฟรีเซียส แคปิตอลส์ จำกัด	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท ฟรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	บาท	147,000,000	147,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
26	บริษัท ฟรีเซียส ออกิดส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท ฟรีเซียส ลากูน่า จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท ฟรีเซียส คลิฟส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
29	บริษัท ฟรีเซียส ฮิลล์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
30	บริษัท ฟรีเซียส เมาน์เทนส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
31	บริษัท ฟรีเซียส ริสอร์ทส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
32	บริษัท ฟรีเซียส ซิคส์ จำกัด	บาท	170,000,000	170,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
33	บริษัท ฟรีเซียส คอมเมทัลส์ จำกัด	บาท	141,000,000	141,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
34	บริษัท ฟรีเซียส ออานาเม้นท์ส จำกัด	บาท	156,000,000	156,000,000	99.99	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทรวม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
35	บริษัท ฟรีเซียส สตอเรจ เทอมนัลส์ 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 (เมอริเซียส) 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 คอมฟอร์ทส์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท ฟรีเซียส สเปซ 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 ฟอเรสต์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท ฟรีเซียส ฟรอนท์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท ฟรีเซียส ทรัสต์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท ฟรีเซียส ไทด์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
52	บริษัท ฟรีเซียส สกาย จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
53	บริษัท ฟรีเซียส โปรเจกต์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100	ผู้บริหารการลงทุน
54	บริษัท เทปส์ จำกัด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100	ธุรกิจเดินเรือ
55	บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โซลคิง คัมพานี
56	บริษัท เอบีซี วัน จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
57	บริษัท เอบีซี ทู จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
58	บริษัท เอบีซี ตรี จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
59	บริษัท เอบีซี โฟร์ จำกัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
60	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ / ให้บริการเช่าเรือ
61	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ยูเค) จำกัด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
62	บริษัท เซาท์เทิร์น แอลพีจี จำกัด	อินเดียรูปี	100,000,000	64,592,200	50*	ศูนย์กลางการบรรจุและจัดจำหน่ายก๊าซหุงต้ม
63	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ชิพพอร์ทส์ (ฮาลเคีย) ไพรวาท จำกัด	อินเดียรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและพัฒนาท่าเทียบเรือ

* (แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-36	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารคาเช่ย์เฮาส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460
บริษัทย่อยที่ 37	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเช่ย์เฮาส์ 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 th Floor, Tower A, 1 CyberCity, Ebene, Mauritius.
บริษัทย่อยที่ 41-47 และ 51-52	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 72A Peck Seah Street Singapore 079329 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 48-50 และ 53-59	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 24 Raffles Place #18-00, Clifford Centre, 048621 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 60	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13 th Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
บริษัทย่อยที่ 61	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 130 Shaftesbury Avenue, 2 nd Floor London W1D 5EU United Kingdom.
บริษัทย่อยที่ 62	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ ICM Business Centre, Ceebros Arcade 1 st Floor, No.1, 3 rd Cross Street, Kasturibai Nagar, Adyar, Chennai 600 020 India.
บริษัทร่วมที่ 63	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 105, Park Street, Flat No. 27 Kohinoor Building, 5 th Floor, Kolkata - 700 016, West Bengal, India.

ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม

1. ลักษณะของธุรกิจ

1.1 ความเป็นมา

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

ปัจจุบัน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557) ฟิเอสแอลมีเรือขนส่งสินค้าเทกองจำนวน 41 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของฟิเอสแอล มีขนาดระวางรวมทั้งสิ้น 1,525,054 เดทเวทตัน โดยเรือ 34 ลำเป็นเรือธงไทย เรือ 10 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 2 ลำ เรือขนาดซูพราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเป็นเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 33 ลำ (รวมเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ)

ฟิเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก (ขนาด 10,000 ถึง 30,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ผู้ประกอบธุรกิจในกลุ่มนี้มีความหลากหลายและมีลักษณะเฉพาะ กล่าวคือ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเรือขนาดดังกล่าวเพียง 2 หรือ 3 ลำเท่านั้น ทำให้ฟิเอสแอลเป็นหนึ่งในผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดในกลุ่มนี้ นอกจากนี้ ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้เข้าสู่ธุรกิจเดินเรือในขนาดซูพราแมกซ์โดยการเข้าซื้อสัญญาส่งต่อเรือใหม่ จำนวน 4 สัญญา สำหรับต่อเรือซูพราแมกซ์ 4 ลำ ซึ่งได้รับมอบแล้วในปี 2555 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจในการเดินเรือขนาดนี้อีก โดยการซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มจำนวน 2 ลำในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 นอกจากนั้น และอีกจำนวน 3 ลำ ในปี 2556 วิศวกรต่อเรือได้พัฒนาการออกแบบของตัวเรือขนาดซูพราแมกซ์ (จากเดิม 57,000 เดทเวทตัน) โดยได้เพิ่มขนาดระวางบรรทุกเป็น 64,000 เดทเวทตัน (ในวงการอุตสาหกรรม เรียกกันว่า “ขนาด อัลตราแมกซ์ (Ultramax)”) ซึ่งมีเครื่องยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยไม่เพิ่มอัตราการกินน้ำลึกลงมากนัก ในปีปัจจุบันนี้ ด้วยราคาเชื้อเพลิงที่มีความผันผวนสูงและความเข้มงวดที่มากขึ้นในกฎระเบียบควบคุมการปล่อยมลพิษ รูปแบบของเรือขนาดอัลตราแมกซ์ จึงได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือเป็นจำนวนมาก ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือขนาดนี้โดยการลงนามสัญญาส่งต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 20 ลำ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือแล้วจำนวน 2 ลำ ในปี 2557 โดยลำที่เหลือมีกำหนดรับมอบในปี 2558 - 2559 เรือขนาดแฮนด์ไซด์ก็ได้รับการพัฒนามาก เช่นเดียวกับเรือขนาดซูพราแมกซ์ ในอนาคตเรือขนาดแฮนด์ไซด์จะมีขนาดถึง 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 เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองเพียงไม่กี่แห่งที่ได้รับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

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

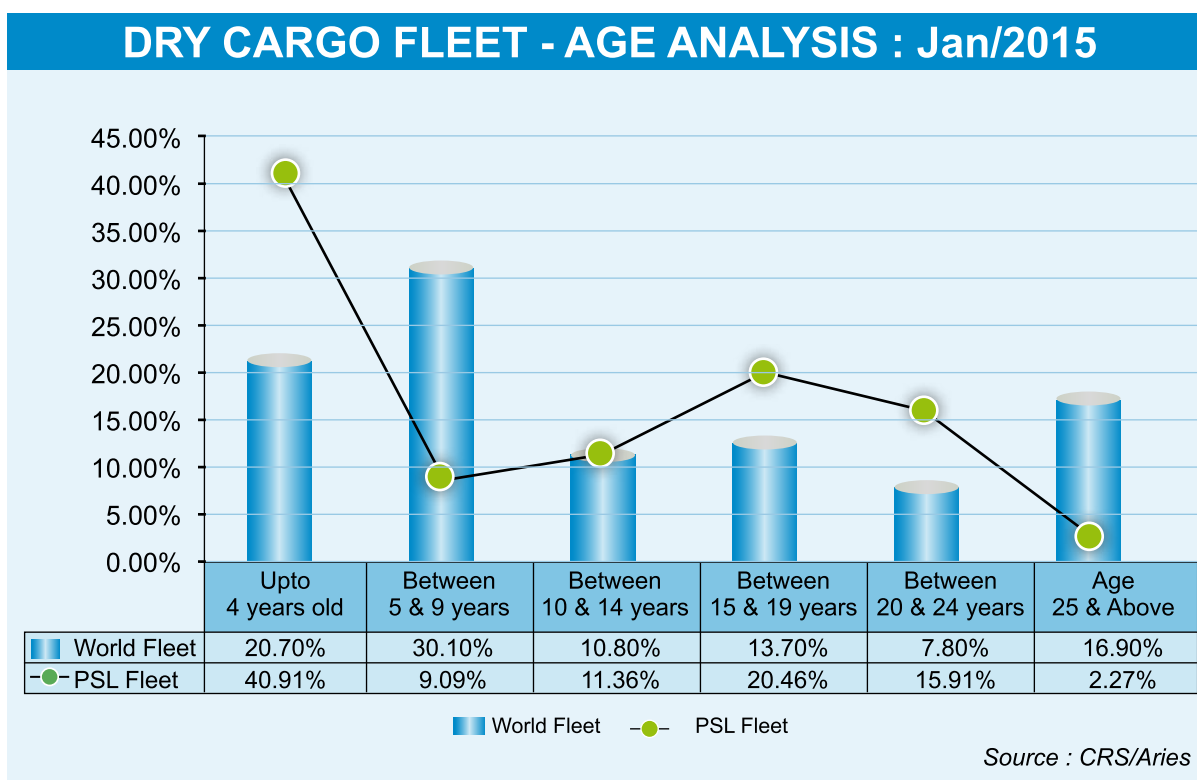
การให้บริการเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter): Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้พีเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใดก็ตามที่ตกลง ดังนั้น พีเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

เส้นทางการเดินเรือของกองเรือพีเอสแอลไม่ได้กำหนดตายตัว ขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมามีการให้บริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ Time Charter และ Voyage Charter ในอัตราใกล้เคียงกัน โดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1-3 เดือน จนในปี 2547 เมื่อลักษณะการให้บริการใช้เรือได้เปลี่ยนไป โดยเรือเกือบทุกลำได้ให้บริการแบบเป็นระยะเวลา (Time Charters) โดยในแต่ละปีตั้งแต่ปี 2548 ถึง 2549 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547 อย่างไรก็ดีตามในช่วงปี 2550 ถึง 2553 สัดส่วนการให้บริการได้เปลี่ยนไปโดยประมาณร้อยละ 99 ของการให้บริการเป็นการให้บริการแบบระยะเวลา (Time Charters) และคงเหลือการให้บริการแบบรายเที่ยว (Voyage Charters) เพียงร้อยละ 1 เท่านั้น ยกเว้นในระหว่างปี 2552 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 6 อย่างไรก็ดีตาม ในปี 2554 - 2557 สัดส่วนการให้บริการเป็นรายเที่ยวเกี่ยวกับการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาได้เปลี่ยนแปลงไป โดยการให้บริการเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ประมาณร้อยละ 12 ถึงร้อยละ 17 จากร้อยละ 0.5 ในปี 2553

ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็นทำให้พีเอสแอลสามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใดๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

1.2 อายุของเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 11 ปี ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลก กราฟต่อไปนี้เป็นกราฟวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกและกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2558



1.3 การดำเนินธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

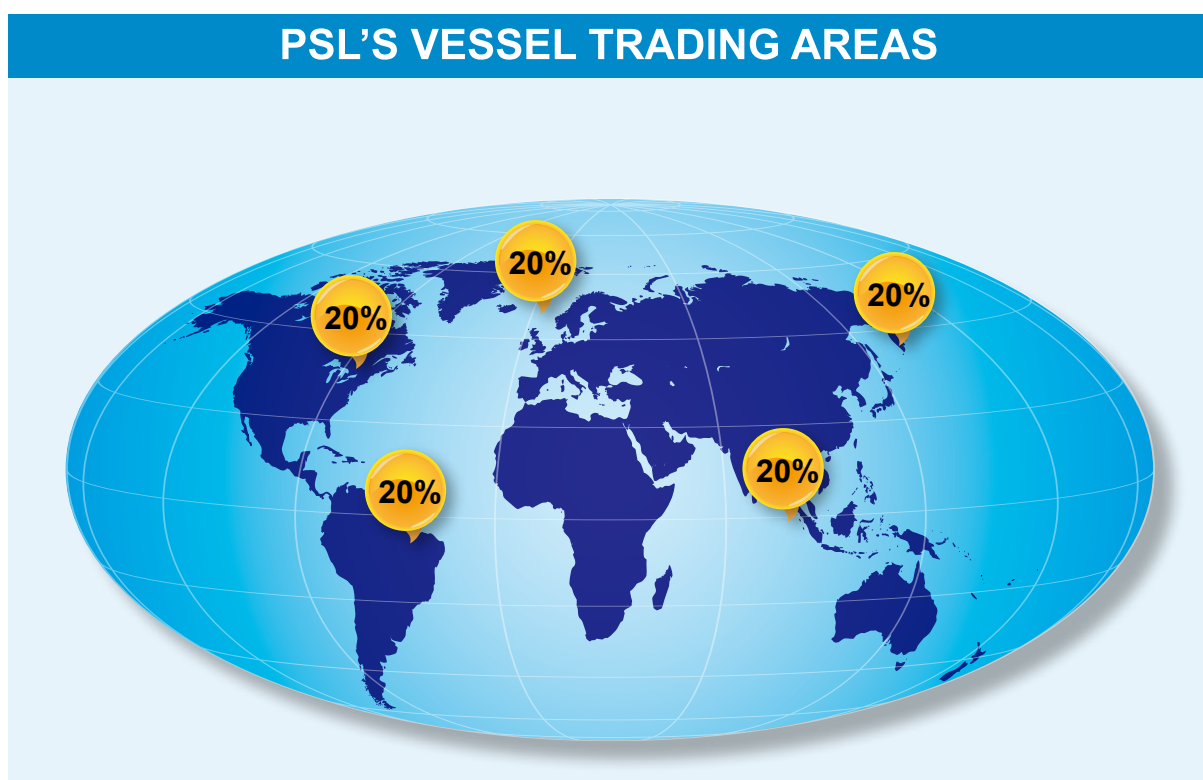
i. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2555		2556		2557	
สินค้าการเกษตร	74	(27.51%)	96	(28.05%)	96	(26.96%)
เหล็ก	31	(11.52%)	45	(13.16%)	49	(13.76%)
ปิโตร	39	(14.50%)	40	(11.70%)	50	(14.05%)
แร่ธาตุและสินแร่	30	(11.15%)	48	(14.04%)	41	(11.52%)
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	25	(9.29%)	19	(5.55%)	17	(4.78%)
ถ่านหิน	15	(5.85%)	26	(7.60%)	34	(9.55%)
อื่นๆ	55	(20.45%)	68	(19.90%)	69	(19.38%)
รวมทั้งสิ้น	269	(100%)	342	(100%)	356	(100%)

ii. การให้บริการแบบ Voyage Charters และ Time Charters

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2555		2556		2557	
Voyage Charters	45	(16.73%)	51	(14.92%)	45	(12.64%)
Time Charters	224	(83.27%)	291	(85.08%)	311	(87.36%)

iii. พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง



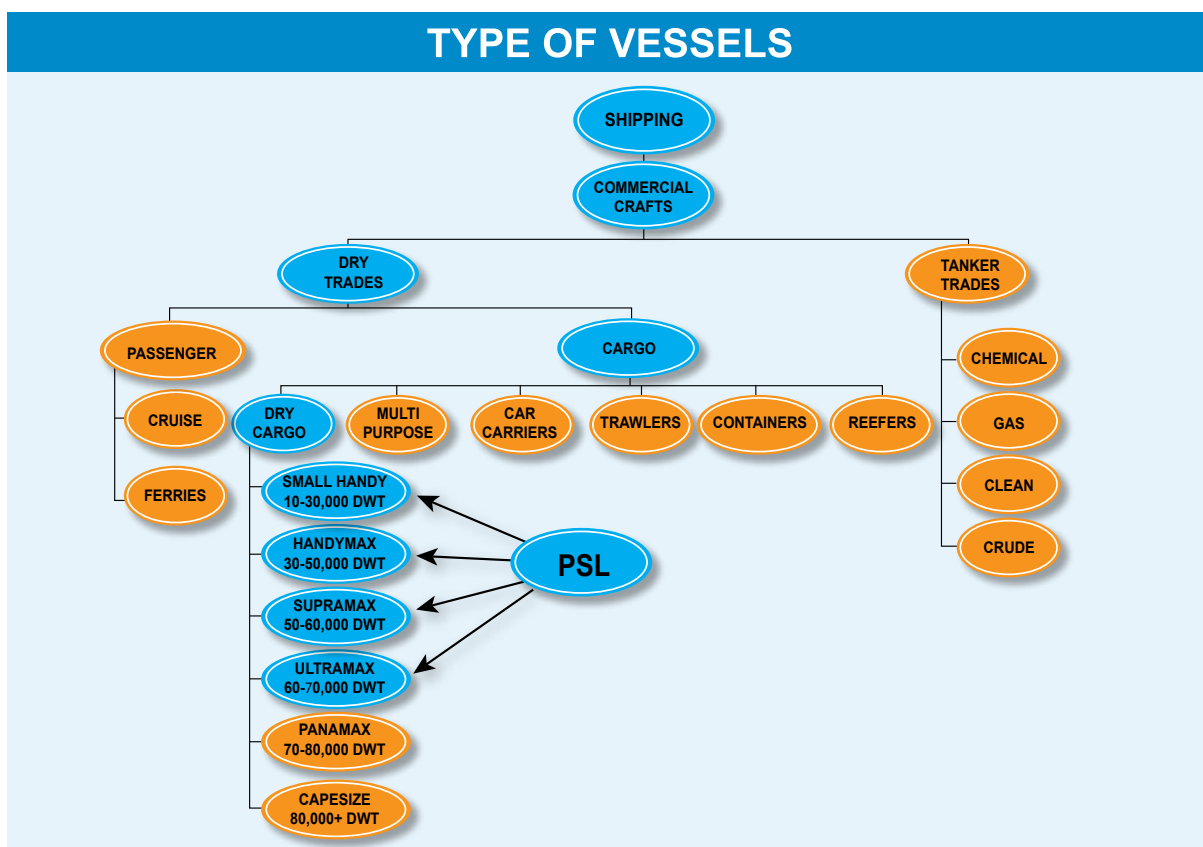
iv. เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเทอร์เน็ตทำให้การติดต่อครอบคลุมเครือข่ายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและลดต้นทุนการดำเนินงาน

2. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้



2.1 ตลาดเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (Small Handy Size Market)

ตลาดเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กประกอบด้วยเรือเดินทะเลที่มีขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน แม้ว่าในปัจจุบันอุตสาหกรรมการเดินเรือจะได้เริ่มรวมเอาเรือขนาด 30,000 - 40,000 เดทเวทตันมาไว้ในประเภทนี้ด้วย อุปสงค์ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในตลาดนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิด และท่าเรือจำนวนมากที่สามารถให้บริการแก่เรือเดินทะเลขนาดนี้ได้ ซึ่งลักษณะดังกล่าวทำให้ความต้องการใช้บริการของเรือเดินทะเลขนาดเล็กซึ่งมีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการใช้เรือที่มีขนาดใหญ่กว่า

ในด้านอุปทาน ผู้ให้บริการทั่วโลกที่มีเรือในกลุ่มนี้มีความหลากหลาย เรือในกลุ่มนี้มีประมาณ 2,757 ลำ (ณ สิ้นปี 2557) โดยผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 100 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 4 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน ที่เหลือส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการบริษัทเอกชนมีเรือเพียงไม่กี่ลำ

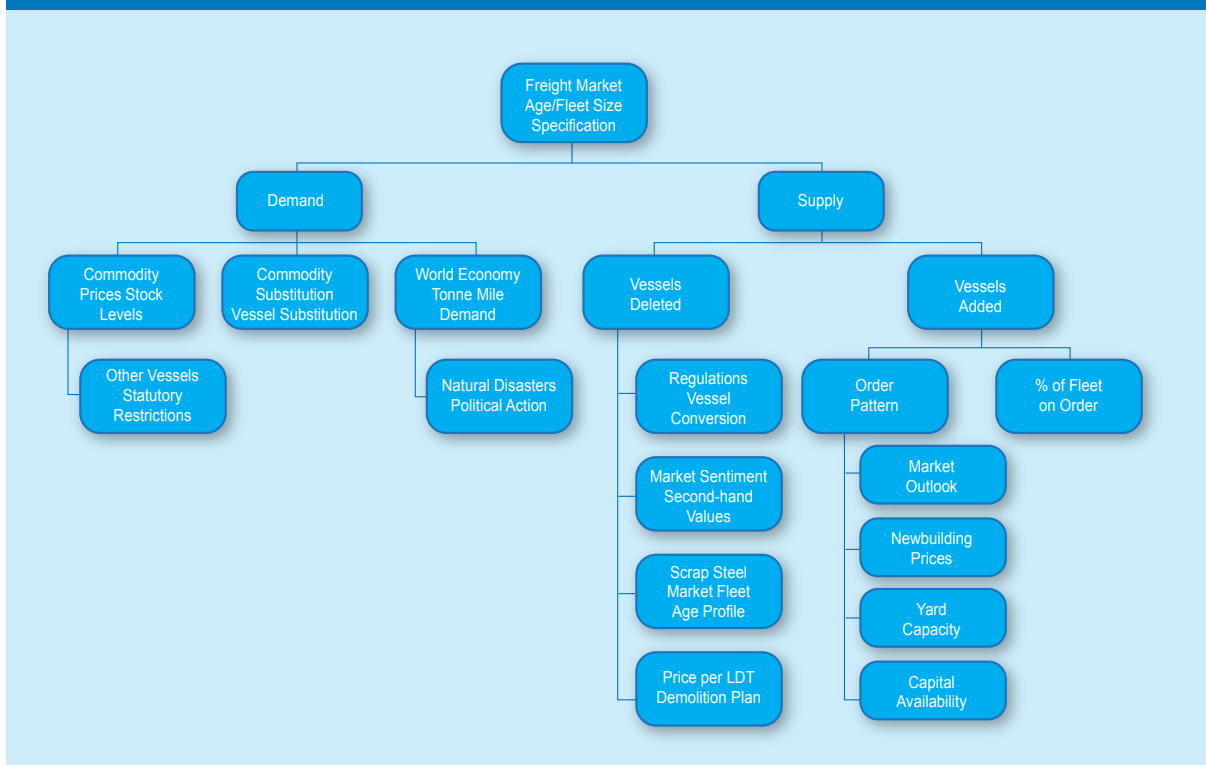
จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ช่วงตกต่ำครั้งล่าสุดเริ่มต้นในกลางปี 2540 อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์เอเชีย ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็ได้อ่อนแอ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครึ่งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วยทำให้เกิดการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้นทำให้อุปทานในกองเรือกลุ่มนี้ลดลงและส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางให้เพิ่มขึ้น หลังจากสิ้นปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้งอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่างตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่มมีการปรับตัวดีขึ้นอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ของปี 2546 - 2547 และจนถึงครึ่งปีแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัวของอัตราค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ ประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่า ซึ่งอย่างไรก็ตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์ เนื่องจากตลาดได้ปรับตัวขึ้นจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 และในระหว่างปี 2550 ตลาดได้ปรับตัวพุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี Baltic Dry Index (BDI - โปรดดูคำอธิบายด้านล่างในหัวข้อ 2.3) 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 2557 ดัชนี BDI ได้ลดลงจาก 2,277 จุด ณ สิ้นปี 2556 ลงมาที่ระดับ 782 จุด ณ สิ้นปี 2557 ซึ่งเป็นการปรับตัวลดลงอย่างมาก อุปทานซึ่งคือเรือต่อใหม่ของกองเรือโลกได้ลดลง แต่เป็นที่น่าเสียดายที่อัตราการปลดระวางเรือยังคงชะลอตัวในช่วงที่ผ่านมาเช่นเดียวกัน หากสภาพตลาดยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นนี้ คาดว่าอัตราการปลดระวางเรือจะขยายตัวเป็นเลขสองหลัก ส่งผลให้อุปทานและอุปสงค์เข้าสู่ภาวะสมดุล แนวโน้มดัชนี BDI ณ ปัจจุบัน แสดงให้เห็นถึงสภาพตลาดที่น่าท้าทายในปี 2558 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ หวังว่าตลาดอาจปรับตัวดีขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2558

2.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

แม้ว่าสภาพและอายุของกองเรือบริษัทฯ จะมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่ายก็ตาม แต่จากตารางดังต่อไปนี้ แสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอื่นหลากหลายซึ่งครอบคลุมอุปสงค์และอุปทานที่เป็นส่วนหลักคั่นในอุตสาหกรรมการขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ

FREIGHT MARKET : DEMAND and SUPPLY



2.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

ดัชนี BDI เป็นดัชนีสำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห้งเทกอง คำนวณโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน คำอธิบายของดัชนี BDI และวิธีการคำนวณ มีดังต่อไปนี้

ดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกอง (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) คำนวณได้จากสูตร ดังต่อไปนี้

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

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

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ (BSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้

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

- เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 52,454 เดทเวทตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 12.02 เมตร
- ความยาว 189.99 เมตร ความกว้าง 32.26 เมตร 5 ฝาระวาง 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

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส์ (BHSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

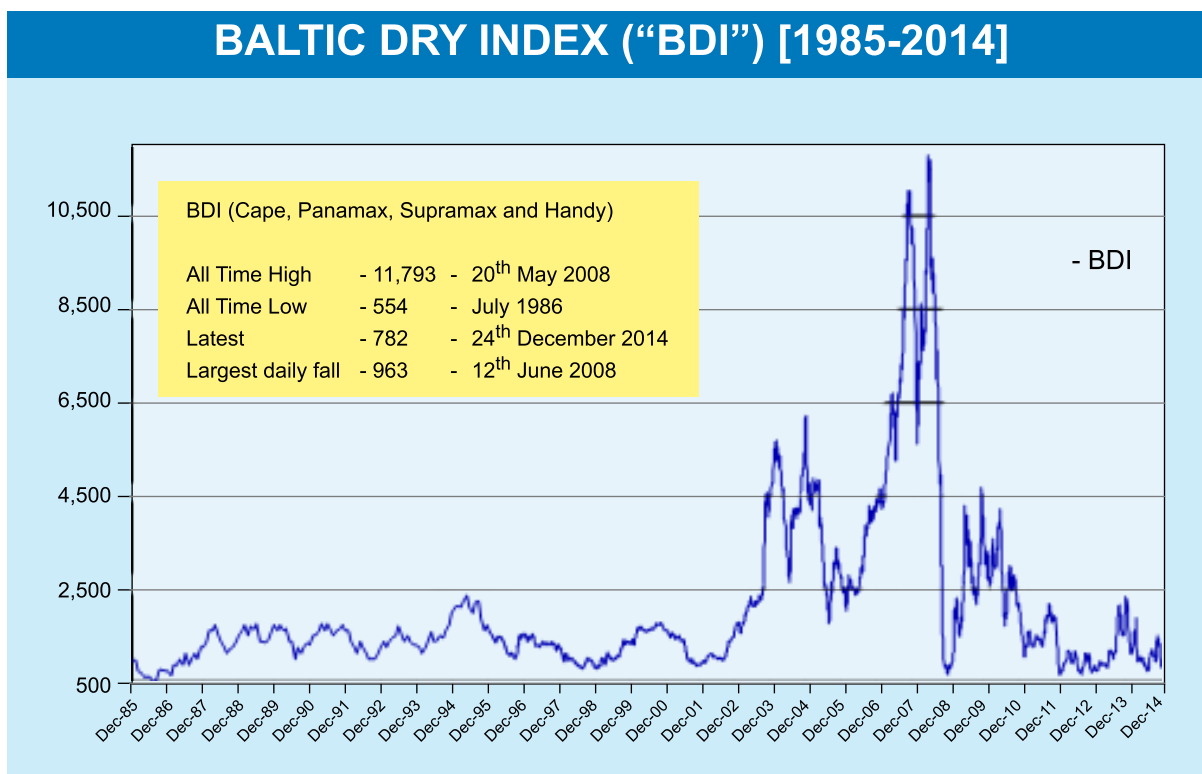
- เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของประเภทที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 28,000 เดทเวทตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 9.78 เมตร
- ความยาว 169 เมตร ความกว้าง 27 เมตร 5 ระวาง 5 ฝาระวาง มีพื้นที่สำหรับบรรทุกสินค้า 37,523 ลูกบาศก์เมตร
- ความเร็วโดยเฉลี่ย 14 ไมล์ทะเล ที่อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะวิ่งที่เรือวิ่งกลางทะเล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

การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

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

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5 - 10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ทั้งนี้ กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ BDI ตั้งแต่ปี 2528 จนถึงสิ้นปีที่ผ่านมา (2557)



2.4 กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากการที่พีเอสแอลได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวดควบคู่กับการบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่างๆ กลับช่วยให้กองเรือของพีเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือของบริษัทฯ บ่อยครั้งจะเข้าสู่น่านน้ำของออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหภาพยุโรป ที่ซึ่งเจ้าหน้าที่ของรัฐมีความเข้มงวด ซึ่งหากเป็นผู้ประกอบการรายอื่นที่บริหารหรือมีเรืออายุเช่นเดียวกับเรือของบริษัทฯ ก็อาจเลือกที่จะไม่นำเรืออายุมากเข้าสู่น่านน้ำของประเทศดังกล่าว เนื่องจากมีความเสี่ยงต่อการถูกกักเรือซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูงมาก ในการซ่อมแซมเรือที่ไม่ได้เป็นไปตามระยะการบำรุงซ่อมแซมตามปกติ

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

1. รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงชาติซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติและเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือนั้น การจดทะเบียนเรือจะมีการออกใบทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีเพื่อให้เรือนั้นสามารถทำการเดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึงการเข้าเทียบท่าเรือต่างๆ ทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ ธงประจำเรือ และเจ้าของเรือ

2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization “IMO”) เป็นองค์การหรือทบวงการชำนาญพิเศษขององค์การหนึ่งที่อยู่ภายใต้สหประชาชาติ (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”) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การรับรองคุณสมบัติคนประจำเรือ และการเข้ายามของคนประจำเรือ (Standards for Training Certification and Watchkeeping “STCW”) อนุสัญญาแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Convention “MLC”) อนุสัญญาเหล่านี้ถือเป็น 4 อนุสัญญาหลักที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ

อนุสัญญาหลายฉบับของ IMO ยังคงถูกนำกลับมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบ และข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเรื่องการลดมลภาวะทางอากาศซึ่งได้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2556 ทำให้เรือต่อใหม่หลังจากวันดังกล่าว จะต้องติดตั้งตัววัดประสิทธิภาพการไพ้พลังงาน (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 เขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (Caribbean Emission Control Area “ECA”) ได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยมีมาตรฐานการปล่อยมลพิษเช่นเดียวกับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทวีปอเมริกาเหนือ ทะเลเหนือ และทะเลบอลติก กล่าวคือ เรือที่แล่นผ่านบริเวณนี้จะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulfur Fuel Oil “LSFO”) ซึ่งต้องไม่เกินร้อยละ 1 ในระหว่างช่วงแรกของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2557 ถึงเดือนมกราคม 2558 ส่วนในระหว่างช่วงที่สองของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2558 เป็นต้นไป เมื่อเรือแล่นเขตควบคุมการปล่อยมลพิษดังกล่าว ค่ากำมะถันของเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สืบเนื่องจากการขาดแคลนเชื้อเพลิงที่เหมาะสมทั่วโลก เรือต่างๆ จึงจำเป็นต้องใช้ Low Sulphur Marine Gas oil (MGO) ซึ่งมีราคาสูงกว่าเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน การใช้ MGO กับเครื่องยนต์หลัก ถือเป็นความท้าทายอย่างมากในทางเทคนิคเนื่องจากเครื่องยนต์และระบบการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเรือในปัจจุบันไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับเชื้อเพลิงชนิดนี้

โปรดระลึกไว้ว่า เขตควบคุมการปล่อยมลพิษไม่เหมือนกับเขตควบคุมขยะบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (Wider Caribbean area for Garbage Special area) กล่าวคือเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริบเบียนและทวีปอเมริกาเหนืออื่น ๆ ได้รวมถึงพื้นที่ทางทะเลที่ตั้งอยู่นอกชายฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกและเขตทะเลแคริบเบียนของเครือรัฐเปอร์โตริโกและหมู่เกาะเวอร์จินของสหรัฐอเมริกาด้วย

3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลได้มีการกำหนดให้มีการจัดชั้นเรือ โดยเรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนหรือมีการจัดชั้นเรือ โดยหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพ 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 ของกฎหมายขนาวี นอกเหนือจาก 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) เอกสารเหล่านี้จะออกให้โดยรัฐเจ้าของธงที่เรือนั้นชักธงอยู่เมื่อรัฐเจ้าของธง (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 |

ประเทศไทยยังไม่ได้รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 ของเรือชักธงไทยอาจจะไม่เป็นที่ยอมรับจากประเทศที่รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ปัจจัยดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดอุปสรรคในการเดินเรือภายใต้ธงไทย ทั้งนี้ บริษัทฯ กำลังหาหรือปัญหาดังกล่าวกับหน่วยงานราชการเพื่อหาทางออกต่อไป

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

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 ฉบับใหม่ได้กำหนดข้อห้ามในการใช้สีป้องกันการจับเกาะของเปรียงเรือที่มีสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและได้กำหนดมาตรการในการป้องกันการใช้สารอันตรายอื่นๆ 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 เป็นผลให้เกิดความแตกต่างและความหลากหลายของมาตรฐานและขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่างๆ ในอุตสาหกรรมการเดินทางเรืออย่างมาก ทั้งๆ ที่ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร การเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว ในปี 2538 ได้มีการปรับปรุงแก้ไขครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขอนุสัญญา STCW ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมทางการทูตที่กรุงมะนิลา ในเดือนมิถุนายน 2553 เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามาตรฐานระดับโลกได้ถูกนำมาใช้ฝึกอบรมและรับรองคนประจำเรือว่าควบคุมเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในอนาคตได้ การแก้ไขเพิ่มเติมนี้เป็นที่รู้จักกันในชื่อว่า “The Manila amendments to the STCW Convention and Code” ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 หลังจากที่มีการรับรองโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงอนุสัญญาหลังจากที่ได้รับการรับรองครั้งแรกในปี 2521 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี 2538 และเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต 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 ในขณะที่พื้นที่ใหม่ๆซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าท่าเรือต่างๆ นอกจากนี้ยังมีกฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่มีอยู่ในถังต่างๆบนเรือ ด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ หลังจากทีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมีผลบังคับใช้ภายใน 12 เดือนนับแต่วันที่ 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก จะต้องมีการจัดการน้ำถ่วงเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO ดังนั้น การติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือสำหรับเรือของบริษัทจึงผ่อนคลายเป็นลำดับลงมา โดยตามกำหนดใหม่นั้นเรือจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวเมื่อมีการตรวจเรือรอบแรกสำหรับ International oil pollution prevention certificate (IOPP) หลังจากทีอนุสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ ณ ปัจจุบัน มี 43 ประเทศ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 32.54 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 รวมถึงในทะเลอาณาเขตและทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

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

- เนื่องจากในปี 2552 เรือขนส่งสินค้าแทกอง (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) เรือที่อยู่ในบริเวณ 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 จะต้องมีการกำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1

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

14. การจัดการให้มีการตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า

เรือที่เข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้ เรือดังกล่าวจะต้องได้รับการตรวจสอบตามบันทึกความเข้าใจของรัฐเมืองท่าในหลายภูมิภาค หรือภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐท้องถิ่น การตรวจสอบต่างๆเหล่านี้ มีเป้าหมายที่จะแยกแยะเรือที่ไม่ได้มาตรฐาน และข้อบกพร่องที่สำคัญที่ผู้ตรวจสอบพบอาจส่งผลให้ถูกกักเรือ จนกว่าข้อบกพร่องนั้นๆจะได้รับการแก้ไขจนถึงระดับที่พอใจ นอกจากนั้นหน่วยงานของการตรวจเมืองท่ายังเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียนจากคนประจำเรือเช่นกัน ซึ่งเปรียบเสมือนผู้เป่าแตรเมื่อพบการกระทำอันเป็นการผิดกฎหมายของทางเรือ

กองกำลังเรือ

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557)

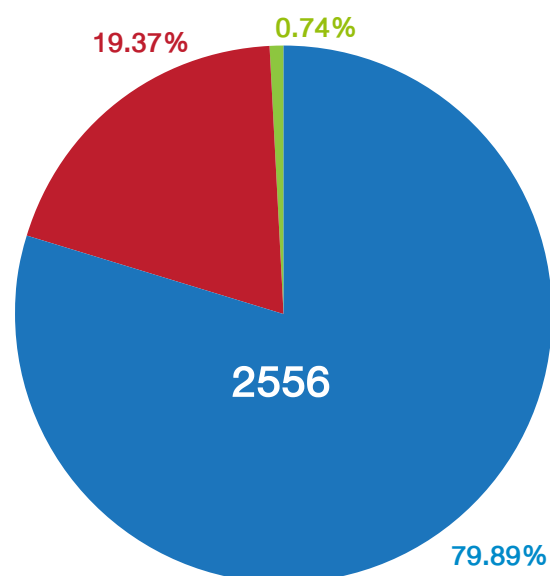
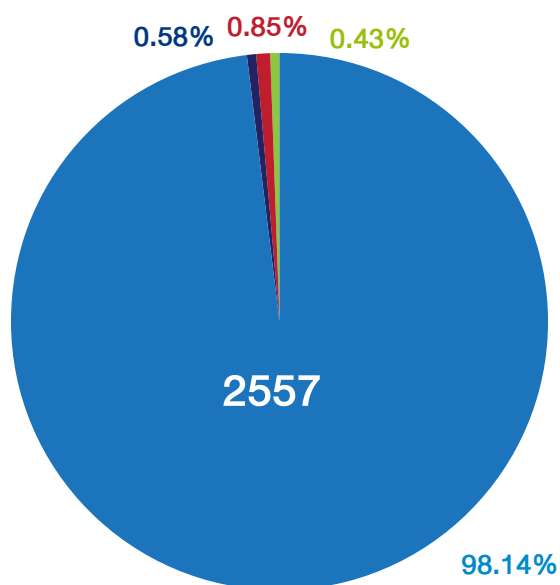
ลำดับที่	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวางบรรทุก (ตัน)	*มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านบาทสหรัฐฯ)	**มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านบาทสหรัฐฯ)
1	อภิสรานารี	ไทย	2539	18,596	5.09	5.90
2	บุษรานารี	ไทย	2540	18,573	5.37	6.10
3	สุชาดานารี	ไทย	2537	23,732	4.64	4.65
4	ปรีณดานารี	ไทย	2538	23,720	4.71	5.35
5	บุษชกริกานารี	ไทย	2533	27,881	2.79	4.00
6	ธาวินี นารี	ไทย	2537	23,724	4.18	4.85
7	ชลลดา นารี	ไทย	2540	18,485	5.74	5.75
8	คสิดา นารี	ไทย	2540	18,486	5.66	6.40
9	เอมวิกานารี	ไทย	2540	18,462	6.12	6.15
10	พลอยไพลิน นารี	ไทย	2538	26,472	5.53	6.25
11	ผนธิดา นารี	ไทย	2538	28,484	5.92	6.75
12	รัตนะ นารี	ไทย	2545	28,442	11.07	11.10
13	ชลธร นารี	ไทย	2539	27,079	8.17	8.20
14	ศรีธนา นารี	ไทย	2534	28,583	4.38	4.75
15	สุจิตรา นารี	ไทย	2538	28,290	6.50	6.75
16	วิจิตรา นารี	ไทย	2540	28,646	8.07	8.70
17	อุรวี นารี	ไทย	2540	28,415	11.75	12.35
18	มาธิวี นารี	ไทย	2539	28,364	12.13	11.70
19	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	16.50	17.10
20	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	17.97	18.60
21	จามจุรี นารี	ไทย	2548	33,733	16.44	16.45
22	จรณา นารี	ไทย	2548	33,720	16.46	16.50
23	มุกดา นารี	ไทย	2552	30,162	15.64	16.25
24	มยุรี นารี	ไทย	2551	30,193	15.14	15.15
25	มัลลิกา นารี	ไทย	2551	30,195	15.27	15.30
26	ล้านนา นารี	ไทย	2555	33,843	18.28	18.75
27	ลติกา นารี	ไทย	2555	33,869	18.38	18.75
28	อนัญญา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	27.12	27.15
29	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	27.44	27.45
30	จินตนา นารี	สิงคโปร์	2556	33,945	22.99	23.00
เรือขนาดเฮลคอปเตอร์ 30 ลำ		รวม		833,300	345.45	356.15
		ค่าเฉลี่ย		27,777	11.52	11.87
31	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	24.38	24.35
32	กิระณา นารี	ไทย	2554	56,823	24.31	24.40
33	วริษานารี	ไทย	2553	53,839	12.34	16.50
34	วริษานารี	ไทย	2554	53,833	13.44	17.00
35	วิกานดา นารี	ไทย	2556	53,857	15.46	18.00
36	อภิรดี นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	25.72	25.75
37	บารนี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	25.71	25.75
38	ชญาณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	25.80	25.80
39	คารณีนี นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	26.00	26.00
เรือขนาดซุปรามเมกซ์ 9 ลำ		รวม		501,361	193.16	203.55
		ค่าเฉลี่ย		55,707	21.46	22.62
40	อินทรา นารี	ไทย	2557	63,468	27.99	28.00
41	อิสรา นารี	ไทย	2557	63,516	28.00	28.00
เรือขนาดอัลตราแมกซ์ 2 ลำ		รวม		126,984	55.99	56.00
		ค่าเฉลี่ย		63,492	28.00	28.00
42	อภิญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,136	24.55	37.10
43	บุญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,159	24.99	37.10
44	ชัยญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,114	24.70	37.10
เรือขนส่งซีเมนต์ 3 ลำ		รวม		63,409	74.24	111.30
		ค่าเฉลี่ย		21,136	24.75	37.10
44 ลำ		รวมเรือทั้งหมด		1,525,054	668.84	727.00
		ค่าเฉลี่ย		34,660	15.20	16.52

หมายเหตุ * มูลค่าสุทธิตามบัญชี ตามงบการเงินในรูปแบบสกุลเงินเหรียญสหรัฐหรืออเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557
** มูลค่าที่เอาประกันภัยหมายถึงมูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2557		2556	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินเรือ	4,575.03	98.14	3,857.64	79.89
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	26.98	0.58	0.05	0.00
กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ	39.55	0.85	935.41	19.37
รายได้อื่น	20.04	0.43	35.51	0.74
รวมรายได้	4,661.60	100.00	4,828.61	100.00



■ รายได้จากการเดินเรือ
 ■ กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์
 ■ กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ
 ■ รายได้อื่น

คณะกรรมการบริษัท



1



2



3



4



5



6

1. นายธีระ วิภูษิน

- ประธานคณะกรรมการบริษัท
- กรรมการอิสระ

2. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

- ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ

3. นายคาลิด มอยมุดดิน อาซิม

- กรรมการและกรรมการบริหาร
- กรรมการผู้จัดการ

4. นายมุนีร์ มอยมุดดิน อาซิม

- กรรมการและกรรมการบริหาร*
 - กรรมการ - การพาณิชย์
- (* พ้นจากการดำรงตำแหน่งกรรมการบริหาร นับตั้งแต่วันที่ 12 มกราคม 2558)

5. นายคูชรุ คาลี วาเดีย

- กรรมการและกรรมการบริหาร
- กรรมการ - การเงิน

6. นายโจปาล มั่นสุวานี

- กรรมการ*
- (* ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริหาร นับตั้งแต่วันที่ 12 มกราคม 2558)



7



8



9



10



11



12

7. นางสาวนิต้า ชัย

- กรรมการ

8. นายกฤษ ชัย

- กรรมการ
- กรรมการพิจารณาคำตอบแทน

9. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

- ประธานคณะกรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ

10. รองศาสตราจารย์

ดร. กวิตา ปานะนนท์

- กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการพิจารณาคำตอบแทน
- กรรมการอิสระ

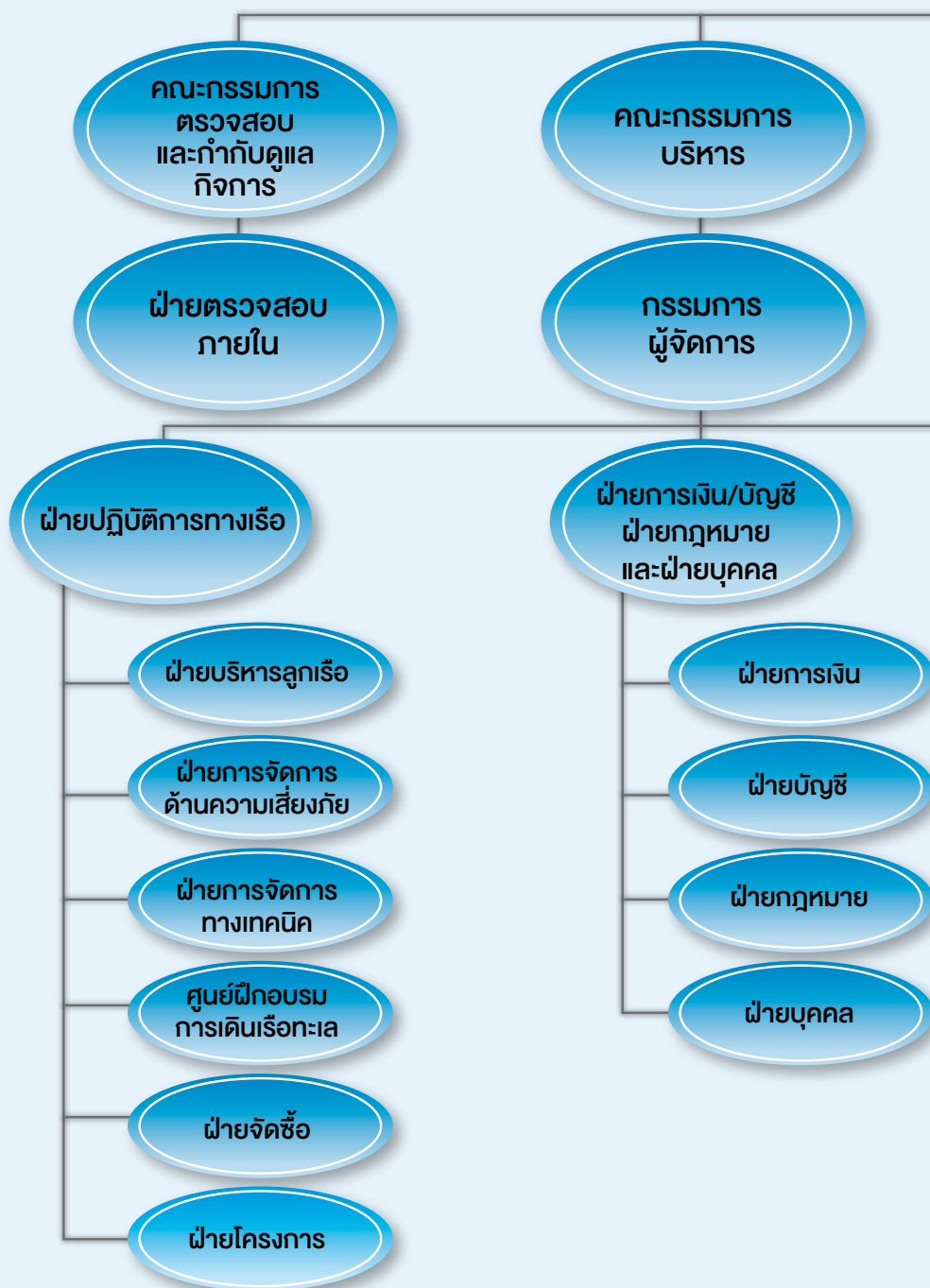
11. นายกำธร สีลาอ่อน

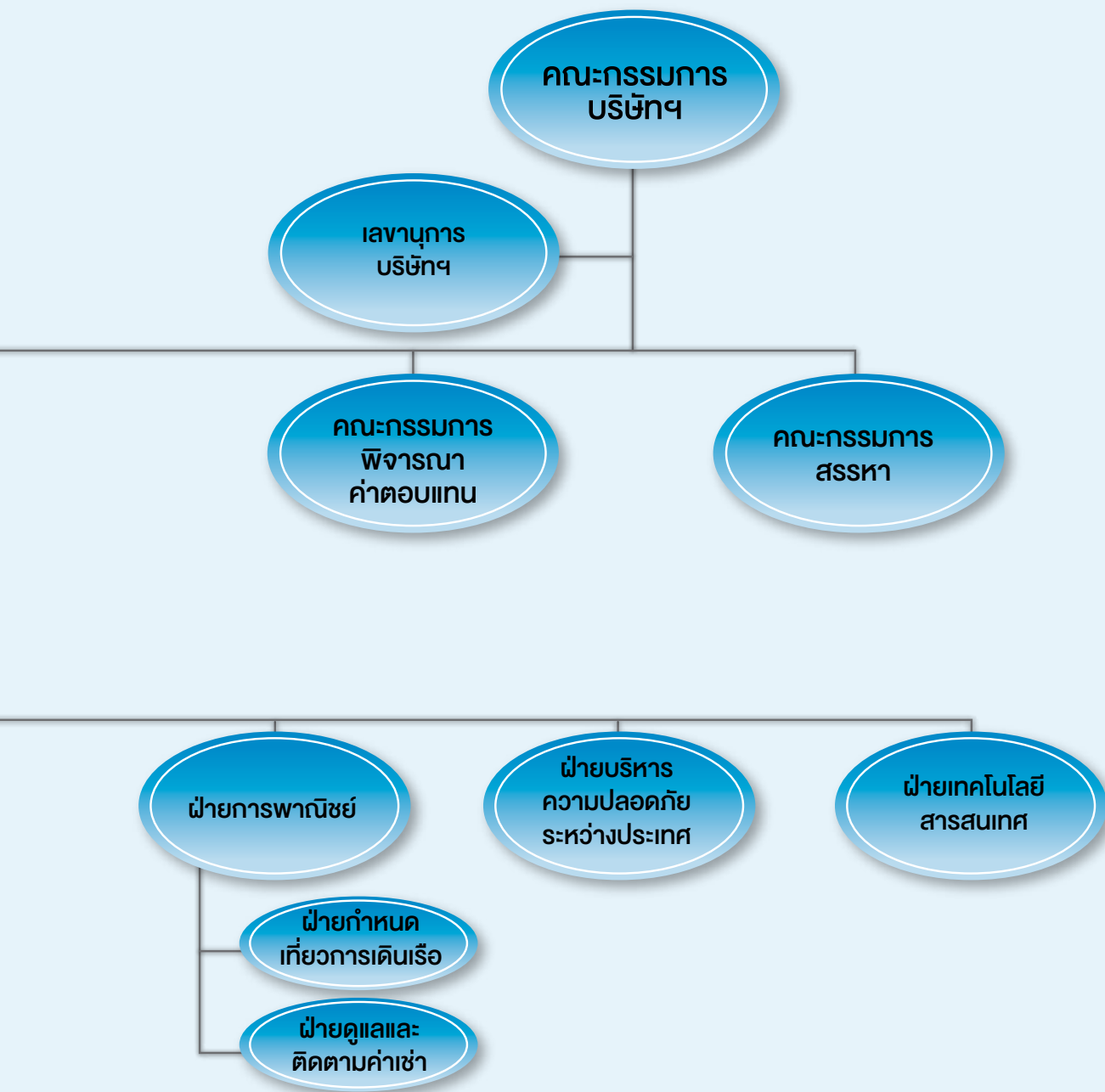
- ประธานคณะกรรมการพิจารณา
คำตอบแทน
- กรรมการตรวจสอบและ
กำกับดูแลกิจการ
- กรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ

12. นายอิทธิชาญ ชัย

- กรรมการ

โครงสร้างองค์กร





รายงานจากคณะกรรมการ



นายคาลิต มอยนูดดิน อาซิม
กรรมการผู้จัดการ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปี ที่ 26 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

ปี 2557 ปีแห่งความประหลาดใจ ในขณะที่ปี 2556 เป็นปีแห่งความแตกต่างโดยครึ่งปีหลังดีกว่าครึ่งปีแรกส่งผลในแง่ดีต่ออุตสาหกรรมเดินเรือรอบโลก จึงทำให้มีการคาดการณ์ว่าปี 2557 จะเป็นปีที่ตลาดฟื้นตัวซึ่งได้รอคอยกันมานาน แต่สุดท้ายก็ต้องประหลาดใจที่ผลลัพธ์ไม่เป็นไปตามที่คาด โดยปี 2557 เป็นปีที่แย่สำหรับอุตสาหกรรมเดินเรือทั่วโลก ทั้งนี้ ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ของปีนี้เฉลี่ยอยู่ที่ 1,105 จุด ซึ่งถือเป็นดัชนีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่หกในประวัติศาสตร์ อันเป็นเครื่องบ่งบอกสถานการณ์ได้เป็นอย่างดี และเนื่องจากเป็นปีที่น่าผิดหวัง จึงมีความเห็นส่วนใหญ่ว่าปี 2558 จะเป็นปีที่ท้าทายอย่างยิ่ง

ความแตกต่างระหว่างครึ่งหลังของปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับครึ่งหลังของปี 2556 มีดังต่อไปนี้ การขนส่งแร่เหล็กจากบราซิลไปจีนในปี 2557 มีปริมาณไม่มากเท่าปี 2556 การขนส่งจากบราซิลดีกว่าการขนส่งจากออสเตรเลียในแง่ของตัวเลขปริมาณการขนส่งเป็นตัน-ไมล์ ซึ่งบราซิลมากกว่าประมาณ 3 - 3.5 เท่า โดยในปี 2557 ออสเตรเลียส่งออกแร่เหล็กไปจีนเพิ่มขึ้นถึง 110 ล้านตัน เมื่อเทียบกับปี 2556 ซึ่งโดยปกติแล้ว เมื่อสองปีที่ผ่านมา ตัวเลขการนำเข้าจากออสเตรเลียและบราซิลอยู่ในสัดส่วนที่เท่ากัน แต่ในปี 2557 ไม่เป็นเช่นนั้น ส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์ลดลง ความแตกต่างอีกอย่างหนึ่งก็คือ ในปี 2557 รูปแบบการขนส่งตามฤดูกาลได้ขาดหายไป ตลาดเรือขนส่งเทกองนั้นมีรูปแบบที่มีปริมาณมากขึ้นอย่างรวดเร็วหรือเป็นไปตามฤดูกาล ทั้งนี้ จีนไม่ได้ซื้อสินค้าในปริมาณมากเหมือนเคยเนื่องจากมาตรการปล่อยสินค้าที่เข้มงวดขึ้น นอกจากนี้ ฤดูกาลส่งออกธัญพืชจากอเมริกาใต้ก็ไม่ได้เกิดขึ้นเพราะชาวนาพอใจที่จะเก็บธัญพืชไว้ในไซโลมากกว่าที่จะนำออกมาขายเนื่องจากค่าเงินตกต่ำอย่างต่อเนื่อง ด้วยปัจจัยดังกล่าว เมื่อเดือนมิถุนายน 2557 ไม่มีเรือจอร์เจียบรรทุกเพื่อรอโหลดสินค้าธัญพืชในเขตน่านน้ำบราซิล ในขณะที่ในช่วงเดือนมิถุนายน 2556 มีเรือมากกว่า 100 ลำจอดรอโหลดสินค้าธัญพืช ณ ท่าเรือแห่งหนึ่งในบราซิล ปารานากัว

ตลาดเรือขนส่งสินค้าเทกองทำให้เราประหลาดใจอยู่เสมอ เราเคยมั่นใจอย่างมากว่าปี 2557 จะเป็นปีที่ดี แต่สุดท้ายก็ต้องประหลาดใจ เช่นเดียวกันนี้ ปี 2558 มีการคาดการณ์ว่าจะเป็นปีที่ตกต่ำ แต่สุดท้ายอาจทำให้เราต้องประหลาดใจอย่างแน่นอน ทั้งนี้ ตลาดเรือเทกองอยู่ท่ามกลางวิกฤตมาเป็นเวลาเกือบเจ็ดปีแล้ว หวังว่านี่คงเป็นปีที่แย่ที่สุดท้าย

Hartland Shipping Service สรุปว่าการคาดการณ์ทั้งหมดสำหรับปี 2557 ผิดพลาด โดยระบุว่า “สิ่งหนึ่งที่เห็นได้ชัด คือปี 2557 เป็นปีที่ภาคอุปสงค์ตกต่ำอย่างมาก สืบเนื่องจากปัจจัยหลายอย่างไม่เป็นไปตามที่คาดไว้ กล่าวคือ ฤดูหนาวที่รุนแรงในสหรัฐอเมริกาและฤดูหนาวที่อากาศไม่หนาวมากในทวีปยุโรปส่งผลให้ปริมาณการขนส่งถ่านหินข้ามมหาสมุทรแอตแลนติกไปทางทิศตะวันออกลดลง การประกาศห้ามการส่งออกแร่ดิบของอินโดนีเซียในเดือนมกราคมส่งผลให้การขนส่งแร่อะลูมิเนียมและแร่เหล็กลดลง ในฤดูใบไม้ผลิ จีนได้ยกเลิกการนำเข้าถั่วเหลืองปริมาณ 2 ล้านตันจากการที่เขี้ยวคนกลับมาระบาดทำให้มี



นายจุลชรู วาเดีย
กรรมการบริหาร

ความต้องการใช้ถั่วเหลืองเพื่อเป็นอาหารนกคดลง ในเดือนสิงหาคมซึ่งเป็นฤดูร้อนแต่มีฝนตกในจีนได้เพิ่มกำลังการผลิตไฟฟ้าพลังงานน้ำร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ทำให้การนำเข้าถั่วเหลืองคดลง ในขณะที่ ถั่วเหลืองนำเข้าทั้งหมดอาจได้รับผลกระทบจากภาษีนำเข้าที่ภาครัฐได้ประกาศในเดือนตุลาคมเพื่อเป็นการคุ้มครองเหมืองแร่ในประเทศ เราเห็นว่าปัจจัยเชิงลบส่วนใหญ่ดังกล่าวอาจค่อยๆลดลงหรือหมดไปทำให้ปี 2558 กลับกลายเป็นปีที่ดี เพียงแค่อุปทานไม่เพิ่มขึ้น เมื่อช่วงสิ้นเดือนตุลาคม อัตราค่าระวางของเรือขนาดเคปไซส์ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นเนื่องจากโรงงานผลิตเหล็กในจีนต้องการสต็อกแร่เหล็กที่มีราคาถูกกว่าการนำเข้าจากออสเตรเลียและบราซิล ราคาแร่เหล็กที่ลดลงสามารถกระตุ้นให้มีการขนส่งทางเรือมากขึ้น กล่าวคือเมื่อเหล็กในจีนมีราคาถูกมาก โรงงานผลิตก็จะส่งออกมากขึ้นถึงร้อยละ 73 ในเดือนกันยายน เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ราคาน้ำมันดิบตกลดต่ำลงตั้งแต่กลางเดือนมิถุนายน โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในสหรัฐฯลดลงอย่างมากจากสูงสุดที่ 3.64 เหรียญสหรัฐต่อแกลลอนในเดือนเมษายน ซึ่งส่งผลดีต่อลูกค้า และหวังว่าจะเป็นปัจจัยที่ทำให้ตัวเลขการบริโภคเพิ่มขึ้น และในที่สุด จะช่วยเพิ่มปริมาณความต้องการในการขนส่งสินค้าทางทะเลสำหรับสินค้าสำเร็จรูปหรือสินค้าวัตถุดิบ ในปีนี้ ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ส่วนใหญ่ได้ ตกลง เช่นเดียวกันปีก่อนหน้านี้ กล่าวคือ ราคาแร่เหล็กคดลงเกินครึ่งตั้งแต่ช่วงต้นปี 2556 ซึ่งอยู่ที่ 160 เหรียญสหรัฐต่อดัน ราคาข้าวโพดคดลงเกือบร้อยละ 60 ตั้งแต่กลางปี 2555 ซึ่งมีราคาที่สูง ราคาฝ้ายคดลงร้อยละ 70 จากต้นปี 2554 ราคาทองแดงคดลงร้อยละ 35 และราคาถั่วเหลืองคดลงร้อยละ 45 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และลดลงอีกร้อยละ 10 และร้อยละ 13 ตามลำดับในปีนี หากการที่ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ลดลงจะช่วยกระตุ้นให้มีความต้องการมากขึ้น ดังนั้น ปี 2558 อาจเป็นปีที่ดีขึ้นสำหรับอุตสาหกรรมเดินเรือ ตรงกันข้ามกับคาดการณ์ต่างๆที่มีตอนนี้ ปัจจัยต่างๆจะต้องเป็นไปให้ทิศทางเดียวกันที่ถูกต้อง แต่เราเชื่อว่าราคาน้ำมันจะเข้าข้างเราอยู่บ้างหลังจากเหตุการณ์ที่เลวร้ายในปี 2557”

ธนาคารได้เคยปล่อยเงินกู้ให้แก่บริษัทเดินเรืออย่างง่ายดายในช่วงที่ยุคเฟื่องฟูก่อนและในปี 2551 ซึ่งทำให้เจ้าของเรือที่ได้รับเงินกู้ส่งต่อ/ซื้อเรือในปริมาณที่มากเกินไป ทั้งๆที่มีเงินทุนของตนเพียงเล็กน้อย และไม่มีสัญญาเช่าล่วงหน้ารองรับ ธนาคารเหล่านี้ ต้องประสบกับความยากลำบากและต้องขายต่อเงินกู้ มีคดีอยู่เพียงสองสามคดีที่อยู่ระหว่างการปรับโครงสร้างหนี้ทั้งในหรือนอกศาลล้มละลาย ส่วนคดีอื่นๆอยู่ระหว่างเจรจา ผลที่ตามมา คือ ธนาคารหลายแห่งได้ขายต่อเงินกู้ โดยบางแห่งได้ลดพอร์ตของตนลงโดยการขายต่อเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือให้แก่ธนาคารอื่น หรือยกเลิกการปล่อยกู้ให้แก่ธุรกิจนี้และได้ปลดเจ้าหน้าที่ที่ดูแลธุรกิจนี้ออก การดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้ธนาคารขาดทุน ทำให้ธนาคารที่ปล่อยกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือจะต้องปล่อยกู้อย่างไม่เต็มใจให้กับบริษัทในอุตสาหกรรมนี้ ดังนั้น การจัดหาเงินทุนสำหรับเรือจึงไม่มีที่ท่าว่าจะง่ายขึ้น

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมเดินเรือนั้นดูแย่ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเดินเรือที่เพิ่งก่อตั้งในปี 2549 – ปี 2551 อุตสาหกรรมที่สามารถบริหารให้รอดพ้นวิกฤตได้ลดปริมาณการต่อเรือลงโดยสร้างความแข็งแกร่งในส่วนอื่น กล่าวคือ บางแห่งได้กลับไปให้บริการผลิตชิ้นส่วนและซ่อมแซมตัวเรือแทน บางแห่งได้เปลี่ยนเป็นธุรกิจเรือแบบอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ขณะนี้ อุตสาหกรรมทั่วโลกกำลังเสนอขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ทั้งนี้ มีอุตสาหกรรมเดินเรือในจีนและเกาหลีใต้จำนวนมากซึ่งต้องปิดตัวลง หรือกำลังประสบปัญหาทางการเงิน

ราคาน้ำมันที่ลดลงกับเศรษฐกิจโลก จากการวิจัยของธนาคารคอยซ์เบงค์ ทุกๆ 10 เหรียญสหรัฐราคาน้ำมันลดลง ตัวเลขจีดีพีโลกจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.40 ต่อปี เนื่องจากอุปสงค์การขนส่งทางทะเลมาจากอัตราการขยายตัวของตัวเลขจีดีพีโลก ดังนั้น เมื่อตัวเลขจีดีพีโลกเพิ่มขึ้นย่อมส่งผลดีต่อธุรกิจของเรา ทั้งนี้ มีหลักการที่ไม่เป็นทางการว่าอุปสงค์สินค้าเทกองจะเพิ่มขึ้นประมาณ 1.5 – 2 เท่าของตัวเลขจีดีพีโลก ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับว่าราคาน้ำมันที่ลดลงจะช่วยผลักดันให้ตัวเลขจีดีพีโลกปรับตัวเพิ่มขึ้นได้อย่างไร ย้อนหลังกลับไปในปี 2540 ซึ่งเป็นวิกฤตทวีปเอเชีย ราคาน้ำมันลดลงเกินครึ่ง (จาก 20 - 23 เหรียญสหรัฐ เป็น 9 – 10 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล) ซึ่งถือเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ช่วยให้เศรษฐกิจเอเชียรอดจากวิกฤตได้ เรามั่นใจว่าราคาน้ำมันที่ลดลงจะสามารถช่วยให้เศรษฐกิจรอบโลกรอดพ้นวิกฤตอีกครั้งหนึ่ง อันจะส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศต่างๆฟื้นตัว นอกจากนั้น สินค้าโภคภัณฑ์ส่วนใหญ่จะมีต้นทุนเชื้อเพลิงที่ใช้ในการผลิตที่ต่ำลงประมาณร้อยละ 50 หากราคาน้ำมันลดลงมากอาจส่งผลให้ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ลดลงตามไปด้วยและจะยังคงอยู่ในระดับต่ำต่อไปอีกระยะหนึ่ง โดยทั่วไปแล้ว ราคาที่ลดลงจะช่วยให้อุปสงค์ปรับตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งหมายถึงปริมาณสินค้าสำหรับขนส่งมีมากขึ้น เราต้องคอยดูกันว่าปี 2558 ราคาน้ำมันที่ลดลงจะมีบทบาทอย่างไร

ราคาน้ำมันที่ลดลงกับการเดินเรือที่ช้าลง ตามทฤษฎีแล้ว ราคาน้ำมันที่ลดลงจะส่งผลให้มีการแล่นเรือที่เร็วขึ้นแต่เฉพาะในกรณีที่อัตราค่าระวางเรือค่อนข้างอยู่ในระดับที่สูงพอ อัตราค่าระวางในระดับปัจจุบันนี้ คงไม่มีรายใดจะแล่นเรือเร็วขึ้นในความเป็นจริงแล้ว Charterer ทุกราย เน้นให้ได้เรือที่สามารถเดินเรือในความเร็วที่ประหยัด และได้ส่งกับตันได้เดินเรือตามความเร็วนั้น

การปลดระวางเรือสินค้าแห่งเทกอง ในปี 2555 มีตัวเลขที่มากที่สุดที่เป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 35.97 ล้านเดทเวทตัน อย่างไรก็ตาม ตัวเลขการปลดระวางเรือในปี 2556 และปี 2557 กลับเป็นที่น่าผิดหวังอยู่ที่เพียง 21.39 ล้านเดทเวทตัน และ 16.72 ล้านเดทเวทตัน ตามลำดับ อัตราการปลดระวางขึ้นอยู่กับปัจจัยหลักสองอย่าง กล่าวคือ ตลาดค่าระวาง (ปัจจัยแรก) และราคาเศษเหล็ก (ปัจจัยที่สอง) และไม่มีมีความเกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันไม่ว่าจะสูงขึ้นหรือลดลง ราคาเศษเหล็กล่าสุดอยู่ที่ต่ำกว่า 400 เหรียญสหรัฐต่อตันของเหล็กที่มาจากเรือที่ถูกปลดระวางซึ่งยังอยู่ในระดับต่ำและมีการคาดการณ์ว่าราคาเศษเหล็กน่าจะปรับตัวเพิ่มขึ้นจากนี้ต่อไป ซึ่งหากราคาเศษเหล็กปรับตัวเพิ่มขึ้น และตลาดค่าระวางยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำดังเช่นปัจจุบัน คาดว่าจะมีเรือถูกปลดระวางในปี 2558 มากกว่าปี 2557 โดยทั่วไปแล้ว ค่าระวางที่ตกต่ำ ซึ่ง Charterer มีเรือให้เลือกมากมาย จึงไม่เลือกเรือเก่าที่กินน้ำมันมากกว่าและค่าเบี้ยประกันสินค้าสูงกว่า นอกจากนั้น ลูกค้าของ Charterer ไม่ต้องการขนส่งในเรือเก่าหากยังมีเรือที่อายุน้อยกว่าในอัตราค่าระวางที่เท่ากัน ดังนั้น เรือเก่าจึงไม่มีใครเช่าในช่วงที่ตลาดตกต่ำ และเจ้าของเรือต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดูแล ดังนั้น ในช่วงที่ตลาดตกต่ำ เจ้าของเรือเก่าส่วนใหญ่จะเผื่อราคาเศษเหล็กจากการปลดระวางอย่างใกล้ชิด และเมื่อราคาลงกล่าวปรับตัวเพิ่มขึ้น เจ้าของเรือคงจะตัดสินใจปลดระวางเรือของตนง่ายขึ้น

อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่ ซึ่งคือผลต่างระหว่างขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่ส่งต่อที่ต่อเรือ ณ ต้นปีกับขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่มีการส่งมอบกันจริงๆ ณ สิ้นปี ของปีเดียวกัน สำหรับปี 2557 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่อยู่ที่ร้อยละ 35.4 ซึ่งใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยของตัวเลขในช่วงห้าปีที่ผ่านมา ดังนั้น สำหรับปี 2557 ตัวเลขอุปทานเพิ่มขึ้นสุทธิ จำนวน 35.15 ล้านเดทเวทตัน มาอยู่ที่ 770.34 ล้านเดทเวทตัน ณ สิ้นปี ซึ่งคิดเป็นการเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 4.78 ของกองเรือสินค้าแห่งเทกองโลก ถือเป็นตัวเลขที่น้อยที่สุดในรอบเก้าปีที่ผ่านมา อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความผันผวนของตลาด ส่งผลให้การคาดการณ์ตัวเลขที่แท้จริงของการเพิ่มขึ้นสุทธิของขนาดระวางบรรทุกรวมของกองเรือโลกในอนาคตเป็นไปได้ยาก บริษัทฯ คิดว่าอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือจะยังคงไม่สามารถคาดการณ์ได้และจะผันผวนสวนทางกับอัตราค่าระวางเรือที่แข็งแกร่งขึ้นหากตั้งสมมติฐานว่า อัตราการส่งมอบเรือล่าช้าอยู่ที่ร้อยละ 35 และมีการปลดระวางเรือ 20 ล้านเดทเวทตัน ต่อปี จะส่งผลให้มีการเพิ่มขึ้นของเรือสินค้าแห่งเทกองทั่วโลกเล็กน้อยเพียงร้อยละ 4.61 หรือคิดเป็น 28.64 ล้านเดทเวทตัน มาอยู่ที่ 805.84 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2559 ซึ่งภายใต้สมมติฐานดังกล่าว จะส่งผลให้มีการเพิ่มขึ้นของเรือสินค้าแห่งเทกองทั่วโลก 26.79 ล้านเดทเวทตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 5.30 มาอยู่ที่ 848.51 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560

ในด้านอุปสงค์ของเรือ อุปสรรคของความไม่แน่นอนยังคงปรากฏอยู่ **ประเทศจีน** ซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองต้องเผชิญกับปัญหาตัวเลขจีดีพีลดลงเหลือเพียงร้อยละ 7.4 ในปี 2557 อย่างไรก็ตาม คาดว่าเศรษฐกิจของจีน

ในปี 2558 จะขยายตัวราวๆร้อยละ 7 โดยอยู่บนสมมติฐานว่าสถานการณ์ทางการเงินที่ผ่อนคลายอย่างต่อเนื่องและนโยบายทางการเงินที่รอบคอบ การคอร์รัปชันที่ลดลง รวมถึงการขยายตัวของการบินภายในประเทศ และการขยายตัวของตัวเลขการส่งออกจากแนวโน้มเศรษฐกิจของตลาดใหญ่ที่สุด คือ สหรัฐอเมริกา จีนพยายามกระตุ้นเศรษฐกิจของตน และควบคุมการพึ่งพาการส่งออก ในแง่ของตัวเลขการนำเข้านั้น จีนได้สร้างความประหลาดใจต่อตลาดโดยเพิ่มการนำเข้าแร่เหล็กอย่างมากที่ปริมาณ 933.11 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 13.75) ถั่วเหลืองที่ปริมาณ 71 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 12.6) ไม้ซุงที่ปริมาณ 67 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 11.1) แต่นำเข้าถ่านหินลดลงอยู่ที่ปริมาณ 292 ล้านตัน (ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 9.4) จีนได้ส่งออกเหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 50.5 เมื่อเทียบกับปี 2556 มาอยู่ที่ปริมาณ 93.78 ล้านตัน ทั้งๆที่ตัวเลขดังกล่าวได้เพิ่มขึ้น แต่กลับมาการพาดหัวข่าวว่า “เศรษฐกิจจีนชะลอตัว” ในระหว่างปี 2557 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ได้ระบุว่าเศรษฐกิจจีนได้กลายมาเป็นเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับหนึ่งของโลกจากการที่กำลังซื้อมากถึง 17.6 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ส่งผลให้เศรษฐกิจสหรัฐตกไปอยู่ในอันดับที่สอง (17.4 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) ตัวเลข จีดีพีของจีนคาดว่าจะอยู่ที่ขยายตัวร้อยละ 7 ในปี 2558 และหนังสือพิมพ์ต่างๆทั่วโลกได้พาดหัวข่าวว่าเศรษฐกิจจีนจะแย่ ทั้งๆที่ตัวเลขจีดีพีของสหรัฐจะอยู่ที่ร้อยละ 4 – 5 ดูเหมือนว่ามีการนำเสนอข่าวแบบไม่ยุติธรรม

เศรษฐกิจเริ่มดีขึ้นของ **สหรัฐอเมริกา** ซึ่งเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดของโลก โดยธนาคารกลางสหรัฐอเมริกามีเพียงแต่ได้หยุดใช้มาตรการผ่อนคลายแผนการกระตุ้นเศรษฐกิจ (QE) แต่ยังคงปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยที่ละน้อยในช่วงครึ่งหลังของปี 2558

ส่วน **สหภาพยุโรป** ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลกรองจากสหรัฐฯ และเป็นหนึ่งให้ผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปเป็นที่น่าผิดหวัง จึงทำให้ธนาคารกลางสหภาพยุโรปจะเริ่มแผนกระตุ้นเศรษฐกิจ (QE) อันจะส่งผลให้ค่าเงินยูโรอ่อนตัวลงอย่างมากเมื่อเทียบกับค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าจะลดต่ำลงอีก จากมาตรการ QE ดังกล่าวยรวมกับค่าเงินที่อ่อนตัวลงอาจส่งผลให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปฟื้นตัว และไม่สามารถมองข้ามตัวเลขการส่งออกได้เนื่องจากเยอรมนีเคยเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลกเมื่อไม่นานมานี้ หากสหภาพยุโรปสามารถจัดการกับเศรษฐกิจของตนได้ ย่อมมีการนำเข้าสินค้าเทกองมากขึ้นเพื่อใช้การผลิตสินค้าทั้งสำเร็จรูปและสินค้าสำเร็จรูป ส่งผลให้เกิดความต้องการในการขนส่งทางเรือมากขึ้น

ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนสินค้าเทกองรายใหญ่อันดับที่สองของโลก กำลังไปได้ดีภายใต้มาตรการ Abenomics อย่างไรก็ดี เนื่องจากยังคงมีการเลิกใช้พลังงานนิวเคลียร์จึงมีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มมากขึ้น บริษัทญี่ปุ่นหลายแห่งมีกำไร ต้องขอขอบคุณค่าเงินเยนที่อ่อนตัวลงจาก 75 เยน เป็น 115 – 120 เยนต่อเหรียญสหรัฐ และทำให้มีการกลับไปลงทุนในประเทศของตน รวมไปถึงในโรงงานของตนทั่วเอเชียและทั่วโลก ซึ่งส่งผลให้มีการนำเข้าสินค้าแห่งเทกองมากขึ้น

ประเทศอินเดีย ด้วยค่าเงินที่อ่อน และภายใต้รัฐบาลใหม่ที่มุ่งเน้นการค้า อาจกลายเป็นผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรรายใหญ่ จากการที่มีท่าเรือที่เล็ก ร่องน้ำตื้นเขิน และไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้ท่าเรือเกิดความแออัดอย่างมาก ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งโดยเรือขนส่งขนาดเล็กลดลง ปัจจัยนี้จะเป็นแรงผลักดันที่ดีให้กับตลาดเรือขนส่งขนาดเล็ก

ผลพลอยได้ที่จะตามมาจากอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวนี้ อาจทำให้เกิดการปลดระวางเรือเก่าลดลง และในอีก 4 ปีข้างหน้า กล่าวคือ ก่อนสิ้นปี 2561 ร้อยละ 17.4 ของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันซึ่งมีขนาด 770.34 ล้านเดวเทตัน จะมีอายุมากกว่า 20 ปี หรือคิดเป็น 133.7 ล้านเดวเทตัน ซึ่งบางส่วนหรือทั้งหมดอาจจะถูกปลดระวาง

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอนำเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทในปีที่ผ่านมา ดังต่อไปนี้

ปี	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	2,617	4,510	3,371	3,180	7,065	6,390	2,617	2,758	1,549	920	1,206	1,105
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	24.8	110.1	154.2	92.6	125.1	148.1	88.1	35.5	23.6	4.5	17.5	(2.5)
จำนวนเรือโดยเฉลี่ย	28.39	44.63	52.89	54.00	44.97	44.12	32.79	21.39	21.91	30.44	38.93	41.66
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	0.87	2.47	2.92	1.72	2.78	3.36	2.69	1.66	1.08	0.15	0.45	(0.06)

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของทั้งปีที่ 1,105 จุด ซึ่งถือเป็นดัชนีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่หกในประวัติศาสตร์ ในขณะที่บริษัทเดินเรืออื่นต้องเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) หรือปรับโครงสร้างหนี้ นั่นถือได้ว่าบริษัทฯ บริหารงานได้เป็นที่น่าพอใจแม้ว่าจะขาดทุนเล็กน้อย ทั้งนี้ ปี 2552 ถึงปี 2554 จะถูกจดจำไว้ว่าเป็นปีแห่ง “การสร้างความแข็งแกร่ง” เมื่อบริษัทฯ ได้ปรับลดตัวเลขในงบดุลโดยลดขนาดกองเรือของบริษัทฯ และเตรียมความพร้อมสำหรับการปรับลดอายุกองเรือด้วยเรือที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และมีเศรษฐยศลีนค่า

รางวัลและเกียรติยศ:

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยให้พีเอสแอลเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีผลงานโดดเด่นทางด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และยังให้พีเอสแอลเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีผลงานที่โดดเด่นทางด้านนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยม สำหรับปี 2557 เช่นเดียวกันนั้นบริษัทฯ ถูกจัดอันดับให้อยู่ในอันดับที่หนึ่งในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีของประเทศไทย และให้อยู่ในอันดับที่สองเมื่อเทียบกับบริษัทต่างๆ ใน 12 ประเทศ โดยผลการตัดสินมาจากนักวิเคราะห์และผู้ลงทุนจำนวน 322 รายซึ่งได้ลงความเห็นในโครงการสำรวจซึ่งจัดโดยนิตยสาร Asiamoney นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ “รางวัลผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเทกอง” (Bulk Ship Operator of the Year) ในงาน IBJ Awards 2014 และบริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ “รางวัลการบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุดประจำปี” ในงาน Lloyd’s List Asia Awards 2014

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 4,661.59 ล้านบาท (ปี 2556: 4,828.61 ล้านบาท) และขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 80.22 ล้านบาท (ปี 2556: กำไรสุทธิ 527.77 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 15,283.85 ล้านบาท (ปี 2556: 15,631.03 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นในระหว่างปีเป็น 27,908.53 ล้านบาท (ปี 2556: 25,509.76 ล้านบาท) ซึ่งมาจากการรับมอบเรือจำนวน 5 ลำ ในปี 2557 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นสินทรัพย์รวมควรจะมากกว่านี้หากรวมเงินสำรองถ้าไม่ได้ใช้สำหรับการจ่ายเงินกู้คืนล่วงหน้า การจ่ายเงินปันผล การจ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับเรือส่งต่อใหม่ และการจ่ายค่าซื้อเรือที่ได้มาระหว่างปี สินทรัพย์รวมในสกุลเงินบาท (เป็นสกุลเงินตามงบการเงิน) นั้นซึ่งได้ถูกปรับปรุงใหม่จากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ได้เพิ่มขึ้นเนื่องจากค่าเงินบาทที่อ่อนตัวเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี 2557 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2556

ในระหว่างปี บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 82.31 ล้านบาท (ปี 2556: กำไรสุทธิ 522.34 ล้านบาท) ก่อนกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 4.33 ล้านบาท (ปี 2556: กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 13.33 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 2.24 ล้านบาท (ปี 2556: จำนวน 7.90 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำคิดเป็น 8,096 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 7,508 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำของปี 2556 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สูงกว่าปีที่แล้ว สาเหตุหลักเนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานมีมากขึ้นในปี 2557 ที่จำนวน 42 ลำ เมื่อเทียบกับจำนวน 39 ลำ ในปี 2556 รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำของปี 2557 สูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2556 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 19 สาเหตุหลักเนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานมีมากขึ้นในปี 2557 เมื่อเทียบกับปี 2556 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำในระหว่างปีเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปี 2556 ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้เฉลี่ยประมาณ 10.67 วัน ต่อลำเรือ ซึ่งถือว่าดีมากเมื่อคำนึงถึงอายุเฉลี่ยของกองเรือที่ประมาณ 10 ปี ในปี 2557 บริษัทฯ ได้รับเงินจากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลจำนวน 1,454.28 ล้านบาท โดยได้บันทึกกำไรจำนวน 39.55 ล้านบาท จากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเลจำนวน 1 ลำ บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลจำนวน 311.82 ล้านบาทไปในช่วงปี 2557

บริษัทฯ ได้ลงคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีนี้เป็นที่ 21 ปีนับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันจันทร์ ที่ 16 กันยายน 2557 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 25.75 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 21 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 18.24 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

การปรับลดอายุกองเรือ

ณ ต้นปี 2558 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 44 ลำในกองเรือ (ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 2 ลำ ขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 33 ลำ) มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,525,040 เดทเวตัน หรือเฉลี่ย 34,660 เดทเวตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 10.5 ปี

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลง ที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จังหวะเวลาในการตกลงซื้อเรือ นั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

แผนการปรับลดอายุกองเรือได้กำลังดำเนินการอยู่ โดยปี 2558 จะเป็นปีที่ท้าทายอย่างยิ่งสำหรับการเดินเรือ ทั้งนี้ บริษัทฯ มีแผนที่จะขายเรือเก่าและเรืออายุน้อยที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมทั้งหมดจำนวน 21 ลำ และจะรับมอบเรือต่อใหม่จำนวน 18 ลำ ซึ่งเป็นเรือที่มีเครื่องยนต์เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยในต้นปี 2559 บริษัทฯ จะรับมอบเรือต่อใหม่อีกจำนวน 7 ลำ ส่งผลให้กองเรือของบริษัทฯ จะอยู่ที่ 48 ลำ โดยมีอายุเฉลี่ย 3.5 ปีและขนาดเฉลี่ย 50,000 เดทเวตันต่อลำ

อู่ต่อเรือ ABC บริษัทฯ ได้ทำสัญญากับอู่ต่อเรือ ABG สำหรับสั่งต่อเรือทั้งหมด 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 ได้กำไรจากการขายต่อสัญญาสั่งต่อเรือโดยการแปลงหนี้ใหม่ จำนวน 9 ฉบับ (สำหรับเรือขนาด 34,000 เดทเวตัน จำนวน 5 ฉบับ และเรือขนาด 54,000 เดทเวตัน จำนวน 4 ฉบับ) ให้กับบุคคลที่สามซึ่งไม่มีความเกี่ยวข้องกัน ต่อมาในระหว่างปี 2556 - เดือนกรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิเรียกร้องเงินงวดตามสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดจากธนาคาร (refund guarantees) สำหรับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 9 ฉบับ (สำหรับเรือขนาด 34,000 เดทเวตัน จำนวน 4 ฉบับ และเรือขนาด 54,000 เดทเวตัน จำนวน 2 ฉบับ เรือขนส่งซีเมนต์ขนาด 20,000 เดทเวตันจำนวน 3 ฉบับ) และนี่ได้เป็นตอนจบของตำนาน ABG

เหตุการณ์สำคัญของปี 2557

ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองเป็นที่น่าผิดหวังในปี 2557 ในขณะที่มีคาดการณ์ว่าตลาดจะฟื้นตัวแต่สุดท้ายก็ไม่เป็นเช่นนั้น ส่งผลให้บริษัทเดินเรือส่วนใหญ่มีมูลค่าหุ้นที่ลดลงอย่างมาก ณ สิ้นปี โดยมีเหตุการณ์หลักๆ ที่เกิดขึ้น คือ บราซิลได้สูญเสียตัวเลขการส่งออกให้แก่ออสเตรเลีย โดยในปริมาณ 110 ล้านตันของแร่เหล็กที่นำเข้ามาที่จีนในระหว่างปี 2557 มาจากออสเตรเลียเกือบทั้งหมดส่งผลให้ตัวเลขปริมาณการขนส่งเป็นต้น-ไม่ลดลง นอกจากนั้น ในปีนี้ รูปแบบฤดูกาลการขนส่งได้หายไป และจีนไม่ได้ซื้อสินค้าในปริมาณที่มากเหมือนเคยเนื่องจากการปล่อยสินเชื่อกู้ยืมวงจขึ้น การขนส่งสินค้ารัฐฟิซจากอเมริกาใต้ได้หายไปโดยไม่มีเรือแม้แต่ลำเดียวที่รอขนส่งสินค้ารัฐฟิซในน่านน้ำบราซิลเมื่อเทียบกับจำนวนมากกว่า 100 ลำที่รอขนส่งสินค้าดังกล่าวในเดือนมิถุนายน 2556

ตัวเลขภาคอุปทานได้แสดงให้เห็นถึงทางสว่างในท้ายที่สุดของหนทางที่มีดมืด มีเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองจำนวน 749 ลำ คิดเป็นขนาด 51.88 ล้านเดทเวตันถูกส่งมอบในช่วงปี 2557 และในช่วงเวลาเดียวกัน เจ้าของเรือถูกบังคับให้ต้องรีไซเคิลเรือของตนมากเท่าที่จะเป็นไปได้ ตัวเลขการปลดระวางเรือปีใหม่นี้ไม่เหมือนกับตัวเลขปีที่แล้วที่มีการปลดระวางเรือ 21.39 ล้านเดทเวตัน ซึ่งประกอบไปด้วยเรือขนาดเคปไซด์ (Capesize) จำนวน 26 ลำ เรือขนาดปานามาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 26 ลำ เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 47 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 59 ลำ เรือขนาดแฮนด์ไซด์แมกซ์ (Handymax) จำนวน 54 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 132 ลำ ซึ่งเท่ากับขนาดระวางรวม 16.72 ล้านเดทเวตัน ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้กองเรือโลกแข็งแกร่งมากขึ้น โดยเมื่อต้นปี 2558 กองเรือขนส่งสินค้าเทกองโลกมีขนาด 770.34 ล้านเดทเวตัน และมีเรือขนาดระวางรวม 85.40 ล้านเดทเวตัน และ 66.52 ล้านเดทเวตัน มีกำหนดส่งมอบในปี 2558 และ 2559 ตามลำดับ หากตั้งสมมติฐานว่ามีการปลดระวางเรือที่ 20 ล้านเดทเวตันต่อปี (ปี 2557 อยู่ที่ 16.72 ล้านเดทเวตัน) รวมกับอัตราการส่งมอบเรือลำช้าร้อยละ 35 ของการส่งมอบเรือทั้งปี (ปี 2557 อยู่ที่ร้อยละ 35.40) สิ้นปี 2558 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 805.84 ล้านเดทเวตัน หรือขยายตัวร้อยละ 4.6 และภายใต้สมมติฐานทั้งสองนี้ สิ้นปี 2559 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 848.51 ล้านเดทเวตัน หรือขยายตัวร้อยละ 5.3 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลข ณ สิ้นปี 2558

ในที่สุด ผลพวงของ**วิกฤตการเงินโลก**ก็ค่อยๆคลี่คลายลง ด้วยตัวเลขทางเศรษฐกิจที่เริ่มปรับตัวดีขึ้น ตามที่ได้กล่าวข้างต้น สหรัฐอเมริกาได้เลิกใช้มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ (QE) และระบุว่าอัตราดอกเบี้ยจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2558 เนื่องจากธนาคารกลางสหรัฐมั่นใจว่าเศรษฐกิจของตนเริ่มแข็งแกร่งขึ้น

ส่วนเศรษฐกิจของ**สหภาพยุโรป** มีตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจที่หลากหลาย โดยสหราชอาณาจักรและสเปนมีเศรษฐกิจที่ดีขึ้น ในขณะที่เศรษฐกิจของเยอรมนี อิตาลี และฝรั่งเศสได้อ่อนตัวลง และดูเหมือนกรีซจะออกจากการเป็นสมาชิกในการเลือกตั้งในวันที่ 25 มกราคม 2558 ด้วยสาเหตุดังกล่าวจึงทำให้ธนาคารกลางสหภาพยุโรปจะเริ่มแผนกระตุ้นเศรษฐกิจ (QE) ในอนาคตอันใกล้ ซึ่งจะส่งผลให้ค่าเงินยูโรอ่อนตัวลงอย่างมากเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าอาจจะลดต่ำลงอีก จากมาตรการ QE ดังกล่าวรวมกับค่าเงินที่อ่อนตัวลงอาจส่งผลให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปฟื้นตัว ทั้งนี้ สหภาพยุโรปมีเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลก รองจากสหรัฐอเมริกาเล็กน้อยและเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปที่แข็งแกร่งขึ้น ย่อมส่งผลดีต่อตลาดเรือเทกอง โดยจะมีการนำเข้าวัตถุดิบจำนวนมากและการส่งออกผลิตภัณฑ์ที่สำเร็จรูปหรือสำเร็จรูปจำนวนมากเช่นกัน

ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นประเทศที่เศรษฐกิจอ่อนแอในสายตาขององค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organisation for Economic Co-operation and Development “OECD”) ภายใต้การนำของนายกรัฐมนตรี Shinzo Abe และนโยบาย Abenomics ประสบความสำเร็จในการบริหารจัดการเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงมาตรการกระตุ้นทางเศรษฐกิจต่างๆ ส่งผลให้เศรษฐกิจของญี่ปุ่นได้เริ่มปรับตัวดีขึ้น ด้วยค่าเงินเยนที่อ่อนลงจาก 75 เยนต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ มาอยู่ที่ประมาณ 115 - 120 เยนต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งส่งผลให้บริษัทญี่ปุ่นส่วนใหญ่กำไรได้มากมาย ไม่เพียงแต่บริษัทภายในประเทศแต่ยังรวมถึงโรงงานต่างๆ ที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ ปัจจัยเหล่านี้อาจส่งผลให้อุปสงค์สินค้าเทกองเพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ เพื่อนำมาป้อนโรงงานอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นรอบโลก การนำเข้าถ่านหินของญี่ปุ่นนั้นได้เริ่มขยายตัวจากการที่ประชากรญี่ปุ่นไม่ชื่นชอบนิวเคลียร์ทุกรูปแบบ หลังจากเมื่อเดือนมีนาคม 2556 ที่มีเหตุการณ์โรงงานไฟฟ้านิวเคลียร์ฟูกูชิมะได้ระเบิดจากสึนามิ

ประเทศอินเดีย ได้พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่าเป็นประเทศที่ส่งเสริมตลาดสินค้าแห่งเทกอง ภายใต้รัฐบาลใหม่ที่มุ่งเน้นการตลาด จากการที่มีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเรื่อยๆเพื่อใช้ป้อนโรงงานผลิตไฟฟ้า จากรายงานของ International Energy Agency กรุงปารีสได้คาดว่าอินเดียจะสามารถแซงจีนขึ้นเป็นประเทศผู้ซื้อถ่านหินผ่านการขนส่งทางทะเลมากที่สุดในโลกและจะเพิ่มปริมาณการนำเข้าถ่านหินเป็น 300 - 350 ล้านตัน ก่อนสิ้นปี 2559 การนำเข้าถ่านหินของอินเดียได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 19 มาอยู่ที่ 196.12 ล้านตันในช่วง ปี 2557 เนื่องจากโรงไฟฟ้าได้สั่งซื้อถ่านหินเพิ่มขึ้นเนื่องจากถ่านหินนำเข้ามีราคาต่ำและถ่านหินในประเทศมีไม่เพียงพอ ส่งผลให้ปี 2558 จะมีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มขึ้นเป็น 230 ล้านตัน อินเดียเป็นผู้นำนำเข้าถ่านหินมากที่สุดในโลกเป็นอันดับที่สามารถรองจากจีนและญี่ปุ่น อินเดียอาจกลายเป็นผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรรายใหญ่ จากการที่มีท่าเรือที่เล็ก ร่องน้ำตื้นเขิน และไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้ท่าเรือเกิดความแออัดอย่างมาก ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งโดยเรือขนส่งขนาดเล็กลดลง ปัจจัยนี้จะเป็นแรงผลักดันตลาดเรือขนส่งขนาดเล็กให้ดีขึ้น

ประเทศจีน ซึ่งเป็นตลาดใหญ่ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ได้พยายามดิ้นรนกับตัวเลขจีดีพีที่ลดลงในแต่ละไตรมาส จากร้อยละ 7.4 เป็นร้อยละ 7.5 เป็นร้อยละ 7.3 ก่อนจะส่งท้ายปีที่ร้อยละ 7.3 ด้วยค่าเฉลี่ยตัวเลขจีดีพีทั้งปีที่ร้อยละ 7.4 อย่างไรก็ตาม คาดว่าเศรษฐกิจของจีนในปี 2558 จะขยายตัวประมาณร้อยละ 7 ถึงร้อยละ 8 โดยอยู่บนสมมติฐานของสถานการณ์ทางการเงินที่ผ่อนคลายอย่างต่อเนื่อง นโยบายทางการเงินที่รอบคอบ การขยายตัวของการบริโภคภายในประเทศ และการขยายตัวของการส่งออกจากการที่เศรษฐกิจทั่วโลกได้แข็งแกร่งขึ้น จากการเปลี่ยนถ่ายอำนาจทางการเมืองในรอบทศวรรษที่ผ่านมา จะยังคงไม่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในแผนกระตุ้นเศรษฐกิจระยะเวลา 5 ปีซึ่งดำเนินการมาแล้วครึ่งทาง และการปฏิรูปเศรษฐกิจของจีนจะเป็นไปภายใต้การบริหารของผู้นำคนใหม่

การนำเข้าแร่เหล็กโดยประเทศจีน มีปริมาณมากอยู่ที่ 933.11 ล้านตันในปี 2557 หรือขยายตัวร้อยละ 13.75 เมื่อเทียบกับ 820.3 ล้านตันเมื่อปี 2556 โดยเดือนธันวาคม 2557 มีการนำเข้าแร่เหล็กมากถึง 86.85 ล้านตัน ซึ่งถือเป็นเดือนที่มีการนำเข้าแร่เหล็กมากที่สุดในประวัติศาสตร์ สำหรับสินค้าโภคภัณฑ์ทั่วโลก ตัวเลขการนำเข้าในอนาคตจะขึ้นอยู่กับราคาที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศและค่าขนส่ง ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับปี 2557 ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อยู่ที่ประมาณ 813 ล้านตัน หรือขยายตัวร้อยละ 4.96 เมื่อเทียบกับปริมาณ 774.57 ล้านตันในปี

2556 ซึ่งเป็นปริมาณที่มากอยู่แล้ว ส่วนถ่านหินซึ่งถือว่าเป็นแหล่งพลังงานประมาณร้อยละ 80 ของความต้องการใช้พลังงานทั้งหมดของจีน ในอดีต จีนมีถ่านหินในประเทศมากเพียงพอต่อความต้องการ แต่ในปัจจุบันไม่ได้เป็นเช่นนั้นแล้ว จีนได้นำเข้าถ่านหิน 126 ล้านตันในปี 2552 ปริมาณ 164 ล้านตันในปี 2553 ปริมาณ 182 ล้านตันในปี 2554 ปริมาณ 288.9 ล้านตันในปี 2555 เพิ่มขึ้นเป็นปริมาณ 322.01 ล้านตันในปี 2556 ต่อมาลดลงเป็นปริมาณ 291.63 ล้านตันในปี 2557 ส่งผลให้จีนกลายเป็นผู้นำเข้าถ่านหินมากเป็นอันดับหนึ่งของโลกสี่ปีซ้อนแซงหน้าประเทศญี่ปุ่นจากผลการสำรวจตั้งแต่ปี 2518! และคาดว่าจะมีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงขึ้นอยู่กับราคาถ่านหินที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศ และค่าขนส่ง สำหรับประเทศที่ในปัจจุบันผลิตและใช้ถ่านหินในปริมาณ 3,800 ล้านตันต่อปี ซึ่งคาดว่าจะมีการขยายตัวถึง 4,150 ล้านตัน ในอนาคตอันใกล้นี้ แม้ว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินจะมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยก็สามารถส่งผลกระทบต่อตลาดค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าเทกองได้

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ณ ต้นปีอยู่ที่ 2,113 จุด แต่สิ้นปีอยู่ที่ 782 จุด ทั้งๆ ที่จีนมีการนำเข้าแร่เหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.75 หรือประมาณ 110 ล้านตันในปี 2557 เมื่อเทียบกับปี 2556 สินค้านำเข้าอื่นๆปรับตัวเพิ่มขึ้นยกเว้นถ่านหินที่ลดลงจาก 322.01 ล้านตัน มาอยู่ที่ 291.63 ล้านตัน หรือประมาณ 9.43 ล้านตัน ปัจจัยสุดท้ายคือ มีการปลดระวางเรือเก่าประมาณ 19.11 ล้านเดวตัน ซึ่งได้ช่วยพยุงดัชนีค่าระวางเรือไว้

ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของปี 2557 อยู่ที่ 1,105 จุด ซึ่งถือเป็นค่าเฉลี่ยของดัชนีที่ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่หกในประวัติศาสตร์ ทั้งๆ ที่เคยมีการคาดการณ์ว่าจะเป็นปีที่แข็งแกร่งค่าเฉลี่ยระยะยาวของดัชนีค่าระวางเรือ (ช่วงปี 2528 - 2546) ก่อนเกิดภาวะกระทิงรอบล่าสุด ดัชนีอยู่ที่ 1,358 จุด ช่วงที่เกิดภาวะกระทิงขาขึ้น (ช่วงปี 2528 - 2553) ดัชนีอยู่ที่ 2,133 จุด และช่วงภาวะกระทิง (ช่วงปี 2547 - 2553) ดัชนีอยู่ที่ 4,265 จุด

รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ ในปี 2557 เฉลี่ยอยู่ที่ 8,096 เหรียญสหรัฐ ส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ อยู่ที่ 4,695 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำซึ่งมากกว่าเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,600 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ เล็กน้อย

การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ ในปี 2557 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส (BHSI) อยู่ที่ระดับ 524 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 7,681 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแบนด์ไฮสของบริษัทฯ ทำรายได้ อยู่ที่ 7,895 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 2.79 สำหรับปี 2557 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 939 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 9,818 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 9,034 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 7.99

ทิศทางอุตสาหกรรม

การปลดระวาง มีเรือ 132 ลำถูกปลดระวาง ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ 119 ลำเข้ามาในตลาด ส่งผลให้กองเรือมีขนาดลดลงจำนวน 13 ลำ หรือคิดเป็นร้อยละ 0.47 โดยกองเรือของโลกในประเภทเดียวกับขนาดเรือของบริษัทฯ (ขนาด 10,000 - 30,000 เดวตัน) โดยลดลงจาก 2,770 ลำ เป็น 2,757 ลำ ในปี 2557 การที่ตลาดค่าระวางเรือตกต่ำอย่างต่อเนื่องเป็นสาเหตุสำคัญทำให้อัตราการปลดระวางเรือเก่ามีมากขึ้น และยังช่วยให้ราคาเศษเหล็กปรับตัวสูงขึ้นด้วย ทั้งนี้ คงเป็นการยากที่จะหลีกเลี่ยงบทสรุปว่า เมื่อเรือที่มีอายุมากขึ้นเพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อยๆ ในขณะที่อัตราค่าระวางเรือยังคงปรับตัวลดลง จะส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือสูงขึ้นในอนาคต

โดยการเปรียบเทียบ คาดว่าจะมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดจำนวนปกติ ในปี 2558 และ 2559 กล่าวคือ

เรือขนาดแคปไซส์ (มากกว่า 90,000 เดวตัน - มีเรือจำนวน 1,934 ลำ ขนาดระวางรวม 336 ล้านเดวตัน ณ ต้นปี 2558) มีเรือจำนวน 386 ลำ ขนาดระวางรวม 74.2 ล้านเดวตัน หรือร้อยละ 22.1 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2561 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 282 ลำ ขนาดระวางรวม 52.4 ล้านเดวตัน หรือร้อยละ 15.6 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2561 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2558 - 2561

เรือขนาดปานามาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,972 ลำ ขนาดระวางรวม 154 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2558) มีเรือจำนวน 366 ลำ ขนาดระวางรวม 29.8 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 19.4 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2561 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 271 ลำ ขนาดระวางรวม 19.9 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 13 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2561 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2558 - 2561

เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (60,000 - 70,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 394 ลำ ขนาดระวางรวม 25.5 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2558) มีเรือจำนวน 613 ลำ ขนาดระวางรวม 38.6 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 151 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2561 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 163 ลำ ขนาดระวางรวม 11 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 43.2 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2561 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2558 - 2561

เรือขนาดซูปราแมกซ์ (40,000 - 60,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,767 ลำ ขนาดระวางรวม 145.5 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2558) มีเรือจำนวน 173 ลำ ขนาดระวางรวม 9 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 6.2 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2561 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 491 ลำ ขนาดระวางรวม 22.2 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 15.2 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2561 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2558 - 2561

เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ (30,000 - 40,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,573 ลำ ขนาดระวางรวม 54.4 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2558) มีเรือจำนวน 446 ลำ ขนาดระวางรวม 16.4 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 30.2 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2561 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 230 ลำ ขนาดระวางรวม 8.27 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 15.2 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2561 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2558 - 2561

เรือขนาดแฮนด์ไซส์ (10,000 - 30,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 2,757 ลำ ขนาดระวางรวม 55.3 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2558) มีเรือจำนวน 135 ลำ ขนาดระวางรวม 2.1 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 3.7 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2561 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 939 ลำ ขนาดระวางรวม 20 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 36.1 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในปี 2561 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2558 - 2561 ด้วยจำนวนเรือเก่าที่มีจำนวนมากเช่นนี้ ทำให้ดูว่าตัวเลขอุปทานของเรือประเภทนี้ซึ่งเป็นประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ จะแข็งแกร่งมากที่สุดในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือซึ่งเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 35 ในปีก่อนๆที่ผ่านมาด้วย ซึ่งสวนทางกับดัชนี BDI และสินเชื่อนในตลาด

ค่าระวางเรือ **สถานการณ์การแข่งขันของบริษัทฯ** จากการที่บริษัทฯ มีเรือในปัจจุบัน 44 ลำ รวมกับเรือส่งต่อใหม่อีก 25 ลำ ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่ในตลาด และเป็นหนึ่งในบริษัทที่มีจำนวนเรือส่งต่อใหม่มากที่สุด และเนื่องจากเจ้าของเรือ ในธุรกิจเรือประเภทยานยนต์มีลักษณะเป็นบริษัทเล็กๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหญ่กว่า ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดกว่าจากตลาด เมื่อราคาคงต่ำจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งในอนาคตต่อไป

ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

ด้วยอัตราค่าระวางที่พุ่งขึ้นสู่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์และร่วงต่ำลงอย่างรวดเร็วสู่ระดับต่ำสุดในรอบสองทศวรรษที่ผ่านมา บริษัทที่มีความรอบคอบที่สุดและมีหนี้สินเพียงเล็กน้อยในบัญชีงบดุล รวมถึงมีเงินสดคงเหลือมาก อาจช่วยสร้างความมั่นคงให้กับอุตสาหกรรมได้ ด้วยการซื้อเรือมือสองหรือเรือต่อใหม่ ในช่วงที่ราคาคงต่ำเป็นประวัติการณ์หรือโดยการควบรวมกิจการหรือการซื้อกิจการของบริษัทอื่น หรือจากการที่กองทุนส่วนบุคคล (PE) ได้รวมการถือหุ้นในบริษัทต่างๆ ให้เหลือเพียงถือหุ้นในหนึ่งบริษัทเท่านั้น ซึ่งน่าจะเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ไม่ว่าจะเป็นวิธีใดก็ตามก็ล้วนเป็นที่น่าสนใจทั้งสิ้น เพราะว่าเป็นการช่วยให้ทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมนี้มั่นคงขึ้นแม้จะเพียงเล็กน้อยก็ตาม

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ของบริษัทฯ ยังคงในปี 2557 โดยค่าใช้จ่ายแทบทุกด้านคงที่เท่ากับก่อนหน้านี้ อย่างไรก็ตาม ค่าจ้างคนประจำเรือได้เพิ่มขึ้นและคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกในปีต่อไปสำหรับทั้งบริษัทฯ และบริษัทเดินเรืออื่นๆ ความต้องการคนประจำเรือในตำแหน่งอาวุโสที่มีประสบการณ์ยังคงเป็นปัญหาหลัก ปัญหาการขาดแคลนนี้เกิดจากการจ้างงานตามสำนักงานต่างๆ และในอุตสาหกรรมนอกชายฝั่งซึ่งมีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยกว่า นอกจากนี้ ความทันสมัยของเทคโนโลยีต่างๆ บนเรือทั้งในแง่ของการนำทางและเครื่องมือในการเดินเรือทำให้ต้องการคนประจำเรือที่ได้รับการฝึกอบรม อันส่งผลให้สถานการณ์การขาดแคลนเช่นนี้เลวร้ายลงอีก

ผู้รับประกันภัย P&I Clubs สายใจขึ้นจากการที่การเรียกร้องค่าเสียหายมีจำนวนลดลง และรายได้ที่เพิ่มขึ้น เงินสำรองที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก ผลกระทบจากเรือเก่าซึ่งต้องจ่ายเบี้ยประกันสูงได้ถูกปลดระวาง หรือขาย หรือถูกทดแทนเรือใหม่ที่ทันสมัยนั้นมีจำนวนลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านี้ อย่างไรก็ตาม ผู้รับประกันซึ่งเป็นสมาชิกของกลุ่ม P&I clubs ระหว่างประเทศได้คงปรับเพิ่มเบี้ยประกันภัย กล่าวคือ เพิ่มเบี้ยประกันเป็นเปอร์เซ็นต์ที่สำหรับกรรมธรรม์ที่เริ่มตั้งแต่วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2557 เป็นต้นไป เพื่อเป็นการชดเชยเงินเพื่อที่เพิ่มขึ้นในต้นทุนการเรียกร้องค่าเสียหายและเพื่อให้ฐานะทางการเงินโดยรวมมั่นคงขึ้นตามที่ได้เคยรายงานมาแล้ว การประกันภัยประเภทนี้มีรูปแบบที่พิเศษด้วยการให้ความคุ้มครองที่แทบจะไม่มีขีดจำกัด และให้บริการช่วยเหลือจัดการกับปัญหาฟ้องร้องทุกกรณีที่เกิดจากการเป็นเจ้าของหรือบริหารเรือ ดังนั้น เจ้าของเรือจะต้องเผชิญกับการเพิ่มเบี้ยประกันภัยแม้ว่าจะเป็นภาระแก่ผู้ประกอบการก็ตาม

ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินเรือต่อวันต่อลำสำหรับปี 2557 นั้นเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากปีก่อนหน้านี้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน แต่จากประสบการณ์ที่ผ่านมา บริษัทฯ คาดว่าบริษัทฯ ได้จัดการค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้น ได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น

ในปี 2557 ได้เห็นราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงและการเปลี่ยนมามุ่งเน้นการใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเพื่อเป็นการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เข้มงวดในการปกป้องสิ่งแวดล้อม

จากกฎระเบียบหลากหลายฉบับ มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) โดยเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (Caribbean Emission Control Area “ECA”) ได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยมีมาตรฐานการปล่อยมลพิษเช่นเดียวกับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทวีปอเมริกาเหนือ ทะเลเหนือ และทะเลบอลติก กล่าวคือ เรือที่แล่นผ่านบริเวณนี้จะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulfur Fuel Oil “LSFO”) ซึ่งต้องไม่เกินร้อยละ 1 ในช่วงแรกของการบังคับใช้ คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2557 ถึงเดือนมกราคม 2558 ส่วนในช่วงที่สองของการบังคับใช้ คือ ตั้งแต่เดือนมกราคม 2558 เป็นต้นไป เมื่อเรือแล่นในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษดังกล่าว ค่ากำมะถันของเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สืบเนื่องจากการขาดแคลนเชื้อเพลิงที่เหมาะสมทั่วโลก เรือต่างๆจึงจำเป็นต้องใช้ Low Sulphur Marine Gas oil (MGO) ซึ่งมีราคาสูงกว่าเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน การใช้ MGO กับเครื่องยนต์หลัก ถือเป็นความท้าทายอย่างมากในทางเทคนิคเนื่องจากเครื่องยนต์และระบบการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเรือในปัจจุบันไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับเชื้อเพลิงชนิดนี้ ความท้าทายทางด้านเทคโนโลยีในอนาคตนั้นจะรวมไปถึงการมีเครื่องยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงสองประเภท กล่าวคือ LNG และน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากกฎหมายการควบคุมการปล่อยมลพิษต่างๆเข้มงวดขึ้น บริษัทฯ ได้พยายามติดตั้งเครื่องยนต์ (สำหรับเรือที่ส่งต่อใหม่ทั้งหมด) ที่สามารถปรับไปติดตั้งเครื่องยนต์สองระบบดังกล่าวในอนาคตได้

หลายประเทศยืนยันที่จะปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการน้ำถ่วงเรือที่เข้มงวดขึ้น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมีผลบังคับใช้ภายใน 12 เดือนนับแต่วันที่ 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก จะต้องมีการจัดการน้ำถ่วงเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO ดังนั้น การติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือสำหรับเรือของบริษัทฯจึงผ่อนคลายลง โดยตามกำหนดใหม่นั้นเรือจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวเมื่อมีการตรวจเรือรอบแรกสำหรับ International oil pollution prevention certificate (IOPP) หลังจากที้อนุสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection

Act (EPA)) ได้กำหนดวันบังคับใช้ที่แตกต่างออกไปสำหรับเรือส่งต่อใหม่ กล่าวคือ เรือส่งต่อใหม่ของบริษัท (วางโครงสร้างหลังจากวันที่ 1 ธันวาคม 2556) มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือตามกฎหมายของ US EPA ณ ปัจจุบัน มี 43 ประเทศ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 32.54 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก เข้าร่วมลงนามในอนุสัญญานี้ จึงคาดว่าอนุสัญญาดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ภายในปี 2558

จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่าง ๆ บนเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดย ILO ได้ออกอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention “MLC 2006”) เพื่อใช้เป็นมาตรฐานและควบคุมดูแลสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ของคนประจำเรือ โดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศทุกลำที่มีขนาดมากกว่า 500 ตันจะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (Maritime Labour Certificate “MLC”) และใบประกาศการปฏิบัติตามแรงงานในกิจการทางทะเล (Declaration of Maritime Labour Compliance “DMLC”) โดยรัฐเจ้าของธงหรือโดยสถาบันตรวจเรือที่รัฐนั้นรับรอง อนุสัญญา MLC 2006 ฉบับนี้ ได้รับการให้สัตยาบันจากรัฐสมาชิกตามข้อตกลงเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 อันมีผลให้เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ และจะต้องได้รับใบรับรองดังกล่าวก่อนวันที่ 20 สิงหาคม 2556 เนื่องจากยังคงมีอีกหลายประเทศ รวมถึงประเทศไทย ที่ยังไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของ MLC อย่างครบถ้วน ILO จึงได้ให้เวลาผ่อนผันหนึ่งปี สำหรับการปฏิบัติตามข้อกำหนดนี้ โดยสิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2557 เรือที่ชักธงไทยของบริษัท นั้นได้รับ ใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 หลังจากที่ได้รับการตรวจจากองค์กรองค์กรที่รับผิดชอบ ยังไม่มีความชัดเจนว่าประเทศไทยจะรับรองอนุสัญญาดังกล่าวในอนาคตอันใกล้นี้ ใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 ของเรือชักธงไทยอาจจะไม่เป็นที่ยอมรับจากประเทศที่รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ปัจจัยดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดอุปสรรคในการเดินเรือภายใต้ธงไทย ทั้งนี้ บริษัทกำลังหารือปัญหาดังกล่าวกับหน่วยงานราชการเพื่อหาทางออกต่อไป

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

บริษัทฯ ได้กำลังเตรียมความพร้อมทั้งทางกายและสถาบันตรวจเรือที่ได้รับการรับรอง เพื่อให้เรือทุกลำของเราได้รับใบรับรองนี้ก่อนวันที่กำหนด คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่า “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่าง ๆ ทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ต่างๆ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ ที่ยังไม่ได้ใช้บังคับแต่ด้วยความสมัครใจเพื่อลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯ โดยได้อธิบายไว้ในรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาโลน และก๊าซคลอโรฟลูโอคาร์บอน จากเรือต่างๆ ที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆ เหล่านี้จะมีผลบังคับใช้มากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ รัฐบาลรัฐในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามายังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของทางเมืองท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ 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 เรือเหล่านี้ยังได้มีการเตรียมความพร้อมในการกำจัดสิ่งปฏิกูลที่เข้มงวดมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 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 สิ่งนี้ถือว่าเป็นก้าวอย่างสำคัญของบริษัทฯ ในการที่จะฝึกฝนและเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรประจำเรือให้สามารถปฏิบัติงานดูแลเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของคนประจำเรือ สินค้า และตัวเรือ จากอุบัติเหตุทางทะเลและเป็นการปกป้องสิ่งแวดล้อมอีกด้วย ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ทั่วโลกมีการขาดแคลนคนประจำเรือที่มีทักษะความสามารถ และส่งผลให้การได้เลื่อนตำแหน่งบนเรือเกิดขึ้นเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทจึงมีวิธีการที่จะช่วยฝึกทักษะความสามารถให้กับคนเรือเพื่อทดแทนกับการฝึกปฏิบัติงานบนเรือที่ลดน้อยลงดังกล่าว

หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคคลากรทางทะเล (Maritime Resource Management “MRM”) เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเรือ ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร RRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร RRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัยทางทะเลรายใหญ่ของโลก ซึ่งทางบริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตในการนำหลักสูตรนี้มาเป็นต้นแบบในการฝึกคนประจำเรือของบริษัทฯ นอกจากหลักสูตร RRM 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”) หลักสูตรแนะนำแก้ไขปัญหการทำงานบนเรือ (Maritime Professional Briefing “MPB”) หลักสูตรอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) เป็นต้น หลักสูตรต่างๆ เหล่านี้ได้มีการพัฒนาปรับปรุงตลอดเวลา และถือว่าการวางรากฐานที่สำคัญต่อคุณภาพของคนประจำเรือและการเรียนรู้เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานเรือ

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ มีการทำงานร่วมกันกับแผนกบริหารงานเรือของบริษัทฯ เพื่อให้ทราบถึงสิ่งที่จำเป็นต้องมีการฝึกให้กับคนเรือและการออกแบบหลักสูตรให้เหมาะสม ด้วยแนวทางนี้จึงได้มีการพัฒนาหลักสูตรขึ้นใหม่สำหรับฝึกนายช่างกลเรือในทุกระดับไม่ว่าจะเป็นหลักสูตร MAN Diesel Engine and Turbo (ME course) หลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง และหลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ ในอนาคตได้มีแผนการที่จะเพิ่มเติมหลักสูตรอีก เช่น หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซีลเพลลาใบจักร” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือสำหรับลูกเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมได้จัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรพื้นฐานสำคัญ เช่น เครื่องยนต์เทอร์โบชาร์จเจอร์ และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้สำหรับการฝึกปฏิบัติจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎี สิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยเสริมร่วมกับห้องฝึกจำลองการเดินเรือ เพื่อให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถทำการฝึกในสิ่งที่จำเป็นได้ทั้งนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ รวมถึงลูกเรือ ที่บริษัทฯ ได้ส่งต่อใหม่ไปนั้น มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้า และผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ดีขึ้นในการเดินเรือและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติงานบนเรือ

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

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

ได้มีการออกแบบเรือขนาดเล็กเพื่อให้มีคนประจำเรือน้อยที่สุด โดยผู้เชี่ยวชาญได้กล่าวว่าในอีก 20 ปีข้างหน้า เรือต่างๆ อาจไม่ต้องมีคนประจำเรืออยู่เลยโดยจะมีแต่เครื่องยนตรระบบอัตโนมัติซึ่งสามารถควบคุมได้จากบนบก และแม้ว่าจะยังคงเป็นไปได้ยากที่จะเกิดขึ้นในปัจจุบัน แต่หากเมื่อพัฒนาการใหม่ๆ ดังกล่าวเกิดขึ้น ก็ย่อมส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมากในรูปแบบการเดินเรือปัจจุบัน

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

ภัยจากโจรสลัด ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจอย่างมาก

ในปี 2556 - 2557 ไม่มีการรายงานการถูกโจรสลัดโจมตีในบริเวณอ่าวโซมาเลีย เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวน 35 ครั้งในปีก่อนหน้า ทั้งนี้ ยังไม่มีรายงานยืนยันถึงข่าวเหตุการณ์ต้องสงสัยในบริเวณ Horn of Africa ซึ่งเป็นบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง

การลดลงของตัวเลขความสำเร็จในการยึดเรือของโจรสลัดนั้นยังคงไม่น่าไว้วางใจ บริษัทเดินเรือต่างๆยังคงกังวลว่าโจรสลัดจะเปลี่ยนรูปแบบเพื่อรองรับมาตรการป้องกันต่างๆที่เรือส่วนใหญ่ใช้อยู่ในระหว่างเดินเรือผ่านเขตเสี่ยงภัย อย่างไรก็ตามจากการที่มีกองทัพเรือระหว่างประเทศซึ่งลาดตระเวนในเขตที่มีความเสี่ยงสูง และการมีหน่วยรักษาความปลอดภัยบนเรือได้ส่งผลให้โจรสลัดโซมาเลียมีรายได้ลดลง หวังว่าบริษัทประกันภัยต่างๆจะรับรู้ถึงแนวโน้มเช่นนี้

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียแล้ว บริเวณทะเลอาราเบียน มหาสมุทรอินเดีย ประเทศไนจีเรีย และบริเวณนอกชายฝั่งในอ่าวกินี ยังคงเป็นอีกพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการถูกโจรสลัดโจมตี ในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมาได้มีการเตือนภัยโจรสลัดมากขึ้นในบริเวณนี้ อย่างไรก็ตาม พื้นที่ทั้งสองแห่งมีความแตกต่างกันตรงที่ประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยจำกัดภัยโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

การโจมตีบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นั้นได้มีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยเรือที่ถูกโจมตีจะเป็นเรือขนส่งน้ำมันขนาดเล็กซึ่งมีสินค้าเป็นที่ต้องการของโจรสลัด บริษัทฯ ได้มีบทบาทหลักในการรายงานต่อองค์กร IFC (Information Fusion Centre) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการเฝ้าดูความเคลื่อนไหวของเรือต่างๆในน่านน้ำบริเวณนี้ โดยองค์กร IFC นั้นมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และถ่ายทอดข่าวสารต่างๆให้แก่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์กรที่ช่วยลดภัยจากโจรสลัดในภูมิภาคนี้

โครงการร่วมทุน

สถานะของการลงทุนในบริษัทร่วมทุนของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- **Southern LPG Pvt Ltd (SLPG)** ขั้นตอนการปิดกิจการของบริษัทร่วมทุนนี้ยังคงดำเนินอยู่แต่ใกล้จะเสร็จสมบูรณ์แล้ว
- **International Seaports (Haldia) Pvt Ltd** บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 2.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 121 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - 2546 ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่าเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าและหวังว่า บริษัทฯ จะสามารถเพิ่มสัดส่วนการลงทุนในบริษัทร่วมทุนนี้ในโอกาสที่เหมาะสมต่อไป

บทสรุป

อุปสงค์ - บรรยากาศทางธุรกิจในปี 2558 จะมีความผันผวนอย่างมาก โดยมีปัจจัยเชิงลบต่างๆ ซึ่งรวมไปถึง ความตึงเครียดทางการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจจีน เศรษฐกิจของกลุ่มประเทศ BRICS และเศรษฐกิจยุโรป การเพิ่มมาตรการการป้องกันการแข่งขันทางการค้า ปริมาณเรือที่มากขึ้นที่ยังไม่ลดจำนวนลงมากนัก และปริมาณการสั่งซื้อเรือใหม่ที่ยังเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม สถานการณ์อาจไม่ได้เลวร้ายอย่างที่คิด ยังคงมีปัจจัยเชิงบวกต่างๆ สำหรับปี 2558 ซึ่งรวมไปถึง มีปริมาณการสั่งซื้อเรือใหม่ที่ลดลงสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ อัตราการส่งมอบเรือล่าช้าที่มากขึ้นสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ ปริมาณการปลดระวางเรือที่เพิ่มขึ้น เศรษฐกิจสหรัฐอเมริกายังคงดีกว่าคาดการณ์ ราคาน้ำมันที่ลดลงซึ่งส่งผลให้ตัวเลขจีดีพีของโลกเพิ่มขึ้น ราคาน้ำมันที่ตกต่ำลงที่ช่วยลดราคาสินค้าโภคภัณฑ์ต่างๆ ที่ขนส่ง ค่าเงินที่อ่อนตัวลงของยุโรปและญี่ปุ่นจะช่วยให้การส่งออกฟื้นตัว การห้ามการส่งออกแร่เงินและแร่อะลูมิเนียมของอินโดนีเซียซึ่งเป็นหนึ่งในสาเหตุที่ทำให้ปี 2557 ไม่ดีนั้นอาจจะกลายมาเป็นผลดีจากการที่จีนต้องนำเข้าสินค้าเหล่านี้จากประเทศอื่นๆ ที่ไกลกว่าซึ่งช่วยในแง่ปริมาณการขนส่งเป็นต้น-ไมล์ โดยแร่เหล่านี้ที่จีนเก็บสะสมไว้ในช่วงครึ่งหลังของปี 2556 เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบจากการห้ามส่งออกของอินโดนีเซียเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2557 นั้นได้หมดลง จึงมีความต้องการนำเข้าแร่เหล่านี้จากประเทศที่ไกลขึ้น ทั้งนี้ เวลาเท่านั้นที่จะบอกได้ว่าปี 2558 จะจบลงด้วยความประหลาดใจอย่างน่าอัศจรรย์หรือไม่

อุปทาน - เนื่องด้วยตลาดค่าระวางเรือในอดีต (ปี 2547 ถึงปี 2551) อยู่ในระดับสูงมากทำให้เจ้าของเรือส่วนใหญ่ยังคงใช้งานเรือที่มีอายุมากของตนต่อไปจนเกินอายุใช้งานตามปกติ หากเป็นช่วงที่สภาพตลาดค่าระวางเรืออยู่ในระดับปกติแล้ว จะมีเรือซึ่งอายุเกิน 20 ปีในระหว่างปี 2558 – ปี 2561 ประมาณร้อยละ 17.37 ของกองเรือทั้งโลก (ขนาดระวางรวม 133.77 ล้านเดทเวทตัน) ถูกปลดระวาง โดยมีข้อจำกัดในแง่จำนวนอยู่ที่ให้บริการปลดระวางเรือที่มีอยู่อาจมีไม่เพียงพอ

จากการที่เรือต่อใหม่ขนาดระวางบรรทุกประมาณร้อยละ 19.72 (ขนาดระวางรวม 151.92 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือโลกมีกำหนดการส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2560 แต่การขาดแหล่งเงินทุนประกอบกับการที่เรือต่อเรือส่งมอบเรือล่าช้า อาจจะทำให้ตัวเลขอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือใหม่ดังกล่าวอยู่ที่ประมาณร้อยละ 35 ซึ่งเป็นตัวเลขเฉลี่ยของสองสามปีที่ผ่านมา อุปทานกับอุปสงค์น่าจะเข้าสู่ภาวะสมดุลได้ในปี 2558 – ปี 2559 ดังนั้น บริษัทฯ คิดว่าปี 2557 จึงอาจถูกจารึกไว้ให้เป็นปีสุดท้ายแห่งความท้าทายที่ยากลำบากสำหรับธุรกิจเดินเรือเทกอง

ด้านการเงิน - ในช่วงปี 2554 – ปี 2555 เป็นปีแห่งการออกพันธบัตร เมื่อบริษัทเรือต่างๆ ได้ระดมเงินทุนกว่า 34 พันล้านเหรียญสหรัฐผ่านตลาดพันธบัตร ซึ่งต่อมาได้ลดลงมาอยู่ที่ประมาณ 11 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2556 เมื่อกองทุนหุ้นส่วนบุคคลได้มุ่งสร้างผลตอบแทนในระยะเวลาอันสั้น โดยมีกลยุทธ์ลงทุนในธุรกิจเดินเรือ เมื่อบริษัทเดินเรือต่างๆ ได้ระดมทุน 12 พันล้านเหรียญสหรัฐผ่านทาง private placement หรือ private equity ซึ่งมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็นสามเท่าของปี 2555 โดยกองทุนส่วนบุคคลดังกล่าวได้ลงทุนในธุรกิจเดินเรือทั้งไตรมาสหนึ่งของปี 2557 กองทุนต่างๆ ได้เริ่มออกไปเมื่อปรากฏว่าการสร้างผลตอบแทนในระยะเวลาอันสั้นนั้นไม่ย้งดังเช่นที่คาดไว้ โดยปีที่แล้ว ตลาดที่คาดว่าจะฟื้นตัวและมูลค่าตัวเรือที่คาดว่าจะสูงขึ้นก็ไม่ได้เป็นไปตามที่คาด โดยขณะนี้ ผู้ลงทุนต่างๆ ได้พิจารณาการฟื้นตัวของตลาด ส่วนบารายได้กำลังหาทางออกอื่นๆ เพื่อไม่ให้ขาดทุนมากนัก ดังนั้น การระดมเงินทุนในปี 2557 จึงมีจำนวนลดลงอย่างมาก

การปล่อยเงินกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือมีเรื่องราวที่แตกต่างออกไป กล่าวคือ เงินกู้โดยบริษัทเดินเรือในปี 2556 นั้นอยู่ที่ประมาณ 56 พันล้านเหรียญสหรัฐซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านี้ ยังไม่มีการเปิดเผยตัวเลขเงินกู้สำหรับปี 2557 แต่คาดว่าจะไม่น่าจะเพิ่มขึ้น

ปัจจัยเหล่านี้บ่งบอกอะไรสำหรับปีนี้ เราคาดว่ากองทุนส่วนบุคคลต่างๆจะยังคงลงทุนอยู่แต่ไม่มาก และ/หรือ ออกจากธุรกิจนี้โดยยอมขาดทุนในจำนวนไม่มากนัก ตลาดพันธบัตรในฐานะเป็นแหล่งเงินทุนสำหรับบริษัทเดินเรืออาจจะไม่มีจำนวนมากเหมือนเช่นปี 2554 – ปี 2555 โดยเฉพาะเมื่อธนาคารกลางสหรัฐจะเริ่มเพิ่มอัตราดอกเบี้ย ดังนั้น อุตสาหกรรมจะยังคงอยู่ในภาวะที่ตึงเครียดกับความต้องการเงินกู้จากธนาคาร แม้ว่าเงินกู้นั้นอาจมีไม่เพียงพอเมื่อธนาคารต้องแบกรับความเสี่ยงจากการภาวะที่ตลาดตกต่ำ ดังนั้น เราจะได้เห็นบริษัทเดินเรือหลายแห่งเผชิญกับปัญหาซึ่งอาจนำไปสู่การประกาศล้มละลาย และ/หรือ การปรับโครงสร้างหนี้ เราหวังว่าการปรับโครงสร้างหนี้ยังไม่นำวิธีการพ่นไฟมาใช้ ซึ่งไม่เป็นการแก้ไขปัญหายั่งยืน

บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้กำลังไขว่คว้าโอกาสดีๆ ที่มีอยู่ในตลาด โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่อนาคตนี้ แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเท และเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพอของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของบริษัทฯ ทุกคน

ในนามคณะกรรมการ

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายคาลิด มอยนุดดิน อาซิม

กรรมการผู้จัดการ



นายอูฐู คาลี วาเดีย

กรรมการบริหาร

30 มกราคม 2558

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่านได้แก่ นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ นายกำธร ศิลาอ่อน และ รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ซึ่งหมดวาระในวันที่ 24 สิงหาคม 2557 ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 6/2557 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2557

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายและกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

ในปี 2557 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบงบการเงิน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอ และเป็นที่เชื่อถือได้

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของฝ่ายตรวจสอบภายในเพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบตรวจสอบภายในเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายใน และได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบของฝ่ายตรวจสอบภายใน ในปี 2557 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการประเมินความเสี่ยงและกลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของบริษัทฯ สอบทานด้านการปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก สอบทานรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกจากนี้ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบ และนำผลการตรวจสอบ รวมทั้งคำเสนอแนะต่างๆ ไปปรึกษาหารือกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้บริหาร และได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอ และไม่มีจุดบกพร่องที่มีสาระสำคัญ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีความเห็นว่า บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการดำเนินการ ซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ก็คือ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูล และการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมและประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทอ. 21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมรวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับ

หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ผลการสอบทานพบว่าบริษัทฯ มีรายการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 6 รายการ โดยเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทที่ 2 จำนวน 5 รายการ และเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ประเภทที่ 3 จำนวน 1 รายการตามความหมายของประกาศฉบับดังกล่าว กล่าวคือค่าตัวเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายสำหรับการให้บริการโรงแรม ค่าใช้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการซื้อคอมพิวเตอร์ และค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้ง รวมถึง ค่าซ่อมบำรุงรักษา เครื่องปรับอากาศที่สำนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อยจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติของบริษัทฯ ในขณะที่ค่าเช่าสำนักงานจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทที่ 3 คือรายการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ระยะสั้น ซึ่งรายละเอียดของรายการดังกล่าวได้อธิบายไว้แล้ว ภายใต้หัวข้อเรื่อง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ผลการสอบทานดังกล่าวได้ถูกนำเสนอเพื่อทราบในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2558 ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่ารายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวมีความยุติธรรมและเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

ในระหว่างปี 2557 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการสอบทานรายการเกี่ยวกับการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมรวมถึงประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 20/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เห็นว่าการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของ บริษัทฯ มีความสมเหตุสมผล และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวทางปฏิบัติของสากล รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการรวมทั้งสอบทานการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ดีมาก

สำหรับปี 2557 บริษัทฯ ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดี จากคณะกรรมการบรรษัทภิบาลแห่งชาติ และจัดอยู่ในกลุ่ม Top Quartile ของบริษัทจดทะเบียนที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดสูงกว่า 10,000 ล้านบาท

ปกติการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะมีขึ้นก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้เพื่อให้รายงานการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชีภายนอกโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม สามารถส่งให้คณะกรรมการบริษัทฯ ก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบและปรึกษาหารือ รวมทั้งรับคำแนะนำต่างๆ จากคณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้มีการพูดคุยกับผู้ตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการเกี่ยวกับประเด็นต่างๆ ที่ผู้ตรวจสอบภายในตรวจพบ สำหรับการประชุมอย่างเป็นทางการของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง โดยในปี 2557 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2556: 4 ครั้ง) และมีการประชุมตามวาระพิเศษจำนวน 2 ครั้ง (ปี 2556: มีการประชุมตามวาระพิเศษ 2 ครั้ง) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ	การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)			
	ปี 2557		ปี 2556	
	การประชุม วาระปกติ	การประชุม วาระพิเศษ	การประชุม วาระปกติ	การประชุม วาระพิเศษ
1. นายสุวัฒน์ สีวะศรีอำไพ	4/4	2/2	4/4	2/2
2. นายกำธร สีลาอ่อน	4/4	2/2	4/4	2/2
3. รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	4/4	2/2	4/4	2/2

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2558 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเพื่อเสนอการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใดท่านหนึ่งจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2558 ดังต่อไปนี้

1. นางสาววิสสุตา จริยธนากร (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3853) เป็นผู้สอบบัญชีแทนนางสาวสุมาลี รีวราชันพิต ซึ่งได้เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ เป็นระยะเวลา 5 ปีติดต่อกัน (ตั้งแต่ปี 2553 จนถึงปี 2557) ครบตามวาระสูงสุดตามหลักเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
2. นายเติมพงษ์ โปปนพันธุ์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4501)
3. นายกฤษดา เลิศวนา (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4958)

ทั้งนี้ ผู้สอบบัญชีที่มีคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบที่ได้กล่าวข้างต้น สามารถแสดงความเห็นต่อการเงินของบริษัทฯ ได้ และในกรณีที่ผู้สอบบัญชีคนใดคนหนึ่งดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ให้บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีอำนาจเสนอชื่อผู้สอบบัญชีอื่นที่มีคุณสมบัติและมีความสามารถของบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มาปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบและแสดงความเห็นต่อการเงินของบริษัทฯ และบริษัทขอยกแทน

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นบริษัทตรวจสอบบัญชีที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป มีความเป็นอิสระ และมีผลการปฏิบัติงานสำหรับปีที่ผ่านมาเป็นที่น่าพึงพอใจ โดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ และบริษัทขอยกที่จดทะเบียนในประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2544

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าตอบแทนการสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับ ปี 2558 จำนวนเงินไม่เกิน 1.90 ล้านบาท (ปี 2557: 1.90 ล้านบาท) แยกต่างหากจากค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดซึ่งจะได้เสนอให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ พิจารณานุมัติ

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการดังกล่าวข้างต้น ได้มีการพิจารณาถึงความเหมาะสมของนางสาวสุมาลี รีวราชันพิต (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3970) จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ที่ได้ทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทขอยกทุกบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทยและบริษัทขอยก 1 บริษัทที่จดทะเบียนในต่างประเทศสำหรับปี 2557 และคาดว่าจะทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีต่อไปอีกสำหรับปี 2558 ด้วยค่าตอบแทนการสอบบัญชี จำนวนเงิน 3.40 ล้านบาท (ปี 2557 จ่ายจริง: จำนวน 3.36 ล้านบาท) นอกจากนี้ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการยังได้พิจารณาค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี ได้แก่ ค่าบริการตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขบัตรส่งเสริมการลงทุนสำหรับบริษัทขอยกที่จดทะเบียนในประเทศไทย ด้วยจำนวนเงินไม่เกิน 0.31 ล้านบาท (ปี 2557 จ่ายจริง : 0.31 ล้านบาท) และค่าบริการสอบทานข้อมูลทางการเงินของบริษัทขอยกในต่างประเทศสำหรับงบการเงินรวม ด้วยจำนวนเงินไม่เกิน 0.60 ล้านบาท (ปี 2557 จ่ายจริง : 0.60 ล้านบาท)

ในนามคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)



นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

30 มกราคม 2558

รายงานการกำกับดูแลกิจการ

คำจำกัดความ

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

บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ตระหนักว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ จริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีโดยได้สื่อสารให้พนักงานทุกคนทราบผ่านช่องทางอีเมล และได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการ”

ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้รับรางวัลต่างๆ ซึ่งรวมถึงรางวัลในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังต่อไปนี้

- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 5 ปีติดต่อกัน ตั้งแต่ปี 2553 2554 2555 2556 และ 2557 จากบริษัทภิบาลแห่งชาติ
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม 50 อันดับแรกของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย ประเมินจากแนวทางการกำกับดูแลกิจการของอาเซียน สำหรับปี 2013/2014 (ASEAN Corporate Governance Scorecard Guidelines) โดย ASEAN Capital Markets Forum (ACMF) และ ธนาคารAsian Development (ADB)
- ได้รับคัดเลือกให้เป็นอันดับสองของเอเชีย และเป็นบริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทยสำหรับ “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” จากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการประจำปี 2557 โดยนิตยสาร “ASIAMONEY”
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สามปีติดต่อกันสำหรับการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นสำหรับปี 2555 2556 และ 2557 ตามลำดับ จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย
- ได้รับรางวัล “CSR Recognition” ประจำปี 2556 และ 2557 เพื่อประกาศเกียรติคุณแก่บริษัทจดทะเบียนที่มีพัฒนาการอย่างต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม และเป็นแบบอย่างที่ดีสำหรับการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน จัดขึ้นโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “เจ้าของเรือ/ผู้ประกอบการแห่งปี” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2557
- เป็นหนึ่งในสามบริษัทที่ได้รับการคัดเลือกให้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “บริษัทเรือแห่งปี” จากงาน BIMCO Awards ประจำปี 2557
- ได้รับคัดเลือกให้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ รางวัล “การบริหารจัดการธุรกิจเรือแห่งปี” จากงาน Lloyd's List Asia Awards ประจำปี 2557
- บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” จากงาน Lloyd's List Asia Awards ประจำปี 2557
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งเทกองแห่งปี” จากงาน International Bulk Journal (IBJ) Awards ประจำปี 2555 2556 และ 2557

- ได้รับรางวัล “บริษัทจดทะเบียนด้านนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยม” จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในงาน SET Awards ประจำปี 2556
- ได้รับรางวัลชนะเลิศในด้าน “ความปลอดภัยทางทะเล” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2556
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเปี่ยม/แห่งทองแห่งปี” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2556
- นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับรางวัล “บุคคลผู้ประสบความสำเร็จในชีวิต” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2555
- ได้รับรางวัล “การบริหารจัดการธุรกิจเรือที่ดีที่สุดในเอเชีย” จากงาน Lloyd's List Asia Awards ประจำปี 2555
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งทองแห่งปี” จากงาน Seatrade Asia 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 “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งทอง” 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”



นายกาลิด สาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ
ขึ้นรับรางวัลบริษัทจดทะเบียนด้านนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยม
ในงาน SET Awards ประจำปี 2556



นายไฉปาล มั่นสุวานี กรรมการของบริษัทฯ
ขึ้นรับรางวัลทางด้านความปลอดภัยทางทะเล
ในงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2556

การดำเนินการด้านหลักการค้ากับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ สรุปได้เป็น 5 หมวด ภายใต้วงข้อดังต่อไปนี้

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

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

นอกเหนือจากสิทธิพื้นฐานต่างๆ ข้างต้นแล้ว ผู้ถือหุ้นมีสิทธิได้รับข้อมูลผลการดำเนินงาน ข่าวสารจากผู้บริหาร และข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจโดยการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นและการส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้ใช้สิทธิของตน 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
- คำตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ขออนุมัติ โดยแยกต่างหากอย่างชัดเจนระหว่างค่าสอบบัญชีกับค่าบริการอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี
- คำตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ผ่านมา
- 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 ซึ่งมีการปฏิบัติดังต่อไปนี้

- สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2557 บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระสำหรับการประชุมและได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ ซึ่งจะได้ปฏิบัติต่อเนื่องสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี 2558 โดยให้สิทธิผู้ถือหุ้นท่านเดียวหรือหลายท่านที่มีหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า 2,000,000 หุ้น สามารถเสนอวาระการประชุมหรือเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 3 ตุลาคม 2557 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ซึ่งเป็นการให้สิทธิที่มากกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ กำหนดนโยบาย และช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และประกาศผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยผู้ถือหุ้นหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นสามารถนำเสนอวาระการประชุมล่วงหน้าและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาบรรจุในวาระการประชุมผู้ถือหุ้น

- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามล่วงหน้าสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2557 ก่อนวันประชุม
- บริษัทฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่มีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาของผู้ถือหุ้นซึ่งถือเป็นนโยบายปกติของบริษัทฯ โดยหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่จะส่งถึงผู้ถือหุ้นสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ได้ระบุถึงจุดประสงค์ เหตุผล และความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ประกอบในแต่ละวาระการประชุม โดยบริษัทฯ จะไม่แก้ไขวาระการประชุมถ้าไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2557 บริษัทฯ ได้เผยแพร่กำหนดการประชุมและระเบียบวาระการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าผ่านเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ และเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2557 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 51 วัน) เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้จัดสรรเวลาเพื่อมาเข้าร่วมประชุมได้
- บริษัทฯ เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2557 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 34 วัน) และบริษัทฯ ได้มอบหมายให้ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทฯ ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2557 (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 การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำในปี 2557 เป็นต้น ซึ่งบริษัทฯ ได้แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาให้แก่ผู้ถือหุ้นทั้งสามกรณี
- บริษัทฯ มีการติดตามและสอบถามเงินปันผลที่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังไม่ได้รับและพยายามติดต่อกับผู้ถือหุ้นเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนได้รับเงินปันผลจากบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังได้แจ้งข้อมูลและให้คำแนะนำแก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ถึงวิธีการรับเงินปันผล

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ มีการประชุมผู้ถือหุ้นทั้งหมด 2 ครั้ง เป็นการประชุมสามัญประจำปี 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2557 ที่โรงแรม อวานี เอเทรียม เดิมชื่อโรงแรม เอเทรียมและการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น 1 ครั้ง ในวันที่ 30 เมษายน 2557 ที่โรงแรมสวีสเทล นายเลิศ ปาร์ค โดยกรรมการทุกท่าน เข้าร่วมประชุมกันอย่างพร้อมเพรียงทั้งในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2557 และในการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2557 ทั้งนี้รวมถึงประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการชุดย่อยทุกคณะ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการทุกท่าน กรรมการอิสระและผู้สอบบัญชีภายนอกได้เข้าร่วมในการประชุมสามัญประจำปี เพื่อตอบคำถามจากผู้ถือหุ้นในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลทางบัญชีหรือการปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชี โดยประธานในที่ประชุมได้อธิบายเกี่ยวกับวิธีการลงคะแนนเสียง และวิธีนับคะแนนเสียงเมื่อการประชุมเริ่มขึ้น และเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ เปิดโอกาสให้ซักถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ในแต่ละวาระการประชุม รวมทั้งได้บันทึกมติที่ประชุมและประเด็นต่างๆ ไว้ในรายงานการประชุมอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว หลังจากนั้น บริษัทฯ ได้นำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเปิดเผยรายงานการประชุมพร้อมทั้งวิดีโอบันทึกการประชุม ดังกล่าวในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” ภายในระยะเวลา 14 วันหลังวันประชุม

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ มั่นใจในการให้ความสำคัญถึงการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้ถือหุ้นรายย่อย ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นสถาบัน ทั้งในส่วนของ การเรียกประชุมผู้ถือหุ้น การจัดประชุมผู้ถือหุ้น และเพื่อเป็นการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นสำหรับเรื่องที่เป็นสาระสำคัญ โดยได้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- กำหนด วัน เวลา และสถานที่ในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน
- กำหนดให้หุ้น 1 หุ้น มีคะแนนเสียง 1 เสียง
- อำนวยความสะดวกสำหรับการลงคะแนนเสียงด้วยการจัดให้มีการมอบฉันทะ พร้อมทั้งระบุเอกสารที่จำเป็นในการมอบฉันทะอย่างชัดเจนและได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) ส่งให้กับผู้ถือหุ้นภายในระยะเวลาที่มากพอ และเท่าที่บริษัทฯ สามารถกระทำได้อย่างมีข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 4 สัปดาห์ โดยผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีประธานกรรมการ 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
- ปฏิบัติตามนโยบายอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการดูแลการใช้ข้อมูลภายในดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ “การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน” ในรายงานประจำปีนี้และยังไม่เคยมีกรณีการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ และ/หรือผู้บริหารบริษัทฯ

3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

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

ด้านผู้บริหาร : บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของผู้บริหารซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยค่าตอบแทนของผู้บริหารมีโครงสร้างที่เหมาะสมและสอดคล้องกับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม และค่าเฉลี่ยโดยทั่วไปของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ทำงานอย่างอิสระปราศจากการแทรกแซง ภายใต้บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบที่มอบหมายโดยคณะกรรมการบริษัทฯ

ด้านพนักงาน : บริษัทฯ ตระหนักว่าพนักงานเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกันในโอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคง และความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน และการจ้างงาน บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานในธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต และได้ริบยาถึงการดูแลด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของพนักงานที่ปฏิบัติตามระเบียบของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้

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

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงาน และ ลูกเรือบนเรือ โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังอนุญาตให้มีการลางานพิเศษ และกำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ส่งเสริม การสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกัน และระหว่างพนักงานกับผู้บริหารบริษัทฯ

ด้านนายหน้า : บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่านายหน้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ และ เป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในฐานะผู้สนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปฏิบัติกับนายหน้าด้วยความเป็น ธรรมชาติตามเงื่อนไขการค้าที่ตกลงร่วมกันและคงรักษามาตรฐานการค้าโดยทั่วไปไว้ เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่าง กันในระยะยาว

ด้านเจ้าหนี้เงินกู้ยืม : บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าเจ้าหนี้เงินกู้ยืมเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จ ที่สำคัญของบริษัทฯ ในฐานะผู้สนับสนุนด้านการเงินแก่บริษัทฯ ที่ต้องลงทุนในสินทรัพย์ด้วยเงินลงทุนที่สูง บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินต่างๆ รวมทั้งปฏิบัติตามวัตถุประสงค์การกู้เงิน การชำระคืนหลักทรัพย์ค้ำประกันและ ข้อตกลงอื่นๆ ที่ตกลงร่วมกันระหว่างสองฝ่าย

ด้านลูกค้า : บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความสำคัญของลูกค้าของบริษัทฯ และบริษัทฯ มั่นใจว่าเงื่อนไขทางการค้า ต่างๆ เป็นไปด้วยความเป็นธรรมตามมาตรฐานการค้าโดยทั่วไป รวมทั้งการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการค้าอย่างเคร่งครัด

ด้านลูกค้า : บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าลูกค้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจ ของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปกป้องผลประโยชน์ของลูกค้า ตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างดีที่สุด รวมทั้งการให้ บริการที่ได้มาตรฐาน และการรักษาสารสนเทศที่เป็นความลับของลูกค้าโดยจะไม่เปิดเผยสารสนเทศดังกล่าว เว้นแต่มี ข้อกฎหมายหรือกฎเกณฑ์กำหนด หรือได้รับการยินยอมจากผู้เป็นเจ้าของสารสนเทศ รวมถึงประเด็นทางด้านการตลาด การกำหนดราคา รายละเอียดของการให้บริการ คุณภาพ และความปลอดภัย

ด้านคู่แข่ง : บริษัทฯ ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่ดี ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการ กล่าวหาบริษัทที่เป็นคู่แข่งทางการค้าด้วยความไม่สุจริต และปราศจากข้อมูลความจริง รวมทั้งไม่เข้าถึงสารสนเทศที่เป็น ความลับของคู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม

ด้านชุมชนและสังคม : บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความรับผิดชอบต่อชุมชน โดยสนับสนุนกิจกรรมของ ชุมชนอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างมากกว่าที่มีกำหนดไว้ในกฎหมายและพยายาม เข้าไปมีส่วนร่วมทางสังคม โดยบริษัทฯ ได้รายงานส่วนนี้แยกไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ใน รายงานประจำปีนี้

ด้านผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ : นอกเหนือจากที่ได้กล่าวไว้แล้วในส่วนของกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจ การเดินเรือซึ่งบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามและได้อธิบายไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่า ภาครัฐบาลคือ ผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ ทำหน้าที่ควบคุมเพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปด้วยความยุติธรรม และมีความโปร่งใส บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้รวมการสอบทานการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่างๆ ให้เป็นหนึ่งในหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีผู้ตรวจสอบภายในที่มีคุณสมบัติเป็นหัวหน้าฝ่าย โดยผู้ตรวจสอบภายในได้ จัดทำรายงานสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ประจำปี และรายงานผลโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ ตามรายละเอียดที่กล่าวในหัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้

ด้านสิ่งแวดล้อม : บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการจัดการด้านการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบนั้น จะก่อให้เกิด ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำ และ/หรือ มลพิษทางอากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึง มีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางการค้าและการดำเนิน ธุรกิจบริษัทฯ และส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายนี้ ซึ่งได้รายงานส่วนนี้ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความ ยั่งยืน” 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

จรรยาบรรณด้วยทรัพย์สินทางปัญญา : บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องมีความรอบคอบ และความระมัดระวังในการใช้งานทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ข้อมูลความลับทางการค้า และทรัพย์สินทางปัญญาประเภทอื่นๆ ตัวอย่างเช่น การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้อง โดยโปรแกรมที่ใช้นั้นต้องผ่านการตรวจสอบและติดตั้งโดยฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้พนักงานตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าโปรแกรมหรือข้อมูลที่นำมาใช้ในการทำงานไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น 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

ในปี 2557 บริษัทฯ ยังคงรักษามาตรฐานที่สูงในเรื่องจริยธรรม รวมถึงมุมมองในเรื่องการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งกิจกรรมที่ทำต่อเนื่องตลอดทั้งปี มีดังนี้

- การประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับสินบนและการทุจริต ซึ่งเป็นการสอบทานและบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และเพื่อให้แน่ใจว่ามีการดำเนินงานอย่างเหมาะสม
- การจัดโปรแกรมอบรมสำหรับพนักงานทุกคนเพื่อให้ตระหนักถึงโทษของการให้สินบนและการทุจริตทั้งที่เกิดจากการกระทำด้วยตนเองหรือให้ผู้อื่นกระทำ และการหลีกเลี่ยงในเรื่องดังกล่าว
- การสอบทานระบบการควบคุมภายใน และวิธีการควบคุมภายในเพื่อให้แน่ใจว่ามีกลไกป้องกันการให้สินบน และการทุจริตที่มีประสิทธิภาพ
- จัดให้มีระบบการตรวจสอบ เพื่อให้แน่ใจว่ามีนโยบายและขั้นตอนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ
- การจัดทำแบบประเมินตนเองเกี่ยวกับมาตรการต่อต้านคอร์รัปชันของ CAC ซึ่งได้นำเสนอประธานคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาลงนาม และนำเสนอคณะกรรมการโครงการแนวร่วมต่อต้านการทุจริตเพื่อขอการรับรองเป็นสมาชิก
- คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ พิจารณารับรองการประเมินตนเองด้านการทุจริตของบริษัทฯ

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางสำหรับรายงานการกระทำที่ไม่เหมาะสม การทุจริต หรือการคอร์รัปชันใดๆ อีกทั้งได้จัดให้มีมาตรการคุ้มครองและบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ร้องเรียน หรือผู้ให้ความร่วมมือในเรื่องดังกล่าว

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

นโยบายการแจ้งเบาะแส (Whistleblowing Policy): เพื่อมั่นใจว่ามีการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรมตามหลักจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ บริษัทฯ จึงกำหนดให้มีช่องทางการติดต่อกับคณะกรรมการบริษัทโดยตรง (ไม่ผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ) เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ข้อร้องเรียน หรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือแจ้งข้อร้องเรียนกรณีพิเศษ เช่น กรณีที่ผู้บริหารกระทำผิดศีลธรรม/ไม่ซื่อสัตย์, การกระทำผิดจรรยาบรรณ หรือผิดกฎหมาย เป็นต้น ทั้งนี้ พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ สามารถส่งข้อความดังกล่าวทางไปรษณีย์หรืออีเมลให้กับ คุณธีระ วิภูชนิน กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการบริษัท ตามที่อยู่ด้านล่างนี้

ทางไปรษณีย์

คุณธีระ วิภูชนิน

256 ถนนลาดพร้าว ซอยสันนิบาตเทศบาล

แขวงจันทระเกษม เขตจตุจักร

กรุงเทพฯ 10900 ประเทศไทย

ทางอีเมล

acthira@hotmail.co.th

สำหรับขั้นตอนการปฏิบัติ และมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนได้เปิดเผยไว้ใน “คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ” ของบริษัทฯ ซึ่งได้แจ้งให้พนักงานทุกคนรับทราบ พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ทั้งนี้ ในปี 2557 บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาทใดๆ ที่มีนัยสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ มีการดูแลกระบวนการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ อย่างเข้มงวด ทั้งข้อมูลทางการเงิน และข้อมูลที่มีใช้ข้อมูลทางการเงิน และรายงานอื่นๆ โดยข้อมูลจะต้องเปิดเผยอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส โดยผ่านช่องทางที่ถูกต้องและผู้ใช้ข้อมูลสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างเท่าเทียมกันและมีความน่าเชื่อถือ

4.1 รายงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยมีการนำเสนอรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงินควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และงบการเงินที่ตรวจสอบแล้วในรายงานประจำปีนี้

4.2 คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 เพื่อทำหน้าที่ดูแลเรื่องการจ่ายคำตอบแทนของกรรมการ และผู้บริหารระดับสูง โดยการนำเสนอคำตอบแทนของกรรมการ ข้อเสนอแนะ และความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับคำตอบแทนกรรมการ จะนำเสนอเพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ รายละเอียดเกี่ยวกับคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน เช่น รายชื่อสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และหลักเกณฑ์การกำหนดคำตอบแทนได้เปิดเผยข้อมูลบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และเปิดเผยภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานประจำปีนี้

ในปี 2557 และ 2556 บริษัทฯ ได้เสนอคำตอบแทนกรรมการบริษัทฯ โดยกำหนดเป็นคำตอบแทนประจำและไม่มีคำตอบแทนอื่น ซึ่งได้จ่ายให้แก่กรรมการบริษัทฯ ในแต่ละไตรมาสเป็นจำนวนเท่ากัน ทั้งนี้ คำตอบแทนกรรมการบริษัทฯ ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน					
		2557			2556		
		คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ ตรวจสอบ และกำกับ ดูแลกิจการ	รวม	คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ ตรวจสอบ และกำกับ ดูแลกิจการ	รวม
1 นายธีระ วิภูชนิน	ประธานกรรมการบริษัทฯ, กรรมการอิสระ	1.20		1.20	1.20		1.20
2 นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ	0.55		0.55	0.55		0.55
3 นายมุณีร มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
4 นายอุซรุ คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
5 นายไจอาล มั่นสุวานี *	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 นายถาวร 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 นายอิษฎ์ชาฎุ ซาห์	กรรมการ	0.55	0.55	0.55	0.55		0.55
รวมค่าตอบแทนสำหรับปี **		7.25	0.80	8.05	7.25	0.80	8.05

* กรรมการที่ทำงานในตำแหน่งบริหารและทำงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานในบริษัทย่อยของบริษัทฯ

** ค่าตอบแทนกรรมการจ่ายเป็นรายไตรมาสให้แก่ ประธานคณะกรรมการ จำนวน 300,000 บาทต่อไตรมาส กรรมการบริษัทฯ จำนวน 137,500 บาทต่อไตรมาสต่อไตรมาส ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพิ่มอีกจำนวน 100,000 บาทต่อไตรมาส กรรมการตรวจสอบ เพิ่มอีกจำนวน 50,000 บาทต่อไตรมาสต่อไตรมาส

สำหรับค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส (โบนัสที่จ่ายในระหว่างปีเป็นโบนัสที่อ้างอิงมาจากผลประกอบการของบริษัทฯ ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา) และอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ค่าเช่าบ้าน ซึ่งในระหว่างปี 2557 และปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูง ทั้งหมด 15 ท่าน (ปี 2556: 15 ท่าน) เป็นจำนวนเงิน 102.97 ล้านบาท และ 101.67 ล้านบาท ตามลำดับ

คณะกรรมการบริหารที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีรายชื่อดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายมุณีร มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการ (การพาณิชย์)
3. นายอุซรุ คาลี วาเดีย	กรรมการ (การเงิน)

ผู้บริหารระดับสูงที่ดำรงตำแหน่งในบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2557 มีรายนามดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนูคติน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายมนูร์ มอยนูคติน ฮาซิม	กรรมการ (การพาณิชย์)
3. นายคุชรู คาลี วาเคีย	กรรมการ (การเงิน)
4. นายไชปาล มั่นสุขานี	กรรมการ (ทำงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยของบริษัทฯ)
5. นายชีลาต โกปินาธาน	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
6. นายโคคา เวเนคตารามานา สูดาการ์	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ)
7. นายโกดการาจีทิล มูราลี เมนนอน	ผู้อำนวยการ (ด้านเทคนิค)
8. นายนิลากันตัน 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 เทพณาเพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ
14. นายกิรัน กิสซารินาท ไวดี	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและ MIS)
15. นายอึ้งยง กังเฮ	ผู้จัดการอาวุโส (การเงินและบัญชี)

การเทียบเคียงค่าตอบแทน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และผู้บริหารระหว่างบริษัทฯ กับกลุ่มบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ และบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ มีดังรายละเอียดข้างล่างนี้

(หน่วย : พันบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟิเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ								
			บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 3,000 - < 5,000 ล้านบาท			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด		
	2557	2556	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	1,534.00	65.00	4,073.00	980.00	50.00	5,492.00	1,065.00	5.00	11,592.00
กรรมการบริษัทฯ ที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	574.00	25.00	2,376.00	405.00	50.00	1,123.00	539.00	5.00	7,728.00
กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	988.00	66.00	2,654.00	597.00	60.00	2,846.00	725.00	33.00	8,392.00
ผู้บริหารบริษัทฯ	6,864.59	6,777.93	4,101.00	252.00	8,560.00	4,620.00	1,200.00	24,343.00	4,612.00	203.00	47,648.00
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	320.00	20.00	672.00	227.00	40.00	548.00	252.00	10.00	4,800.00
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	226.00	30.00	480.00	N.A.	N.A.	N.A.	177.00	5.00	2,298.00

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2556 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : พันบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟีดแบล		** บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2557	2556	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	1,071.22	2,191.56	637.50	1,237.50	237.50	402.50	3,460.00	7,925.00
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	453.24	1,174.35	410.00	778.32	134.00	216.50	900.00	3,750.00
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	477.75	1,196.67	412.14	794.64	134.00	216.50	1,070.00	3,750.00
ผู้บริหารบริษัทฯ	6,864.59	6,777.93	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	549.25	1,469.25	380.00	1,300.00	134.00	189.00	1,900.00	3,685.00
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	397.00	1,080.75	283.00	966.75	127.40	154.90	1,605.00	2,945.00

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2557 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : พันบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟีดแบล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 1,001 - 5,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2557	2556	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	880.95	1,366.31	591.50	1,065.25	137.50	177.50	5,260.00	6,760.00
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	490.02	840.04	405.00	705.00	74.00	134.28	3,110.00	4,110.00
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	414.69	750.86	345.00	645.00	134.00	164.00	1,070.00	2,070.00
ผู้บริหารบริษัทฯ	6,864.59	6,777.93	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	437.68	761.43	380.00	680.00	54.00	109.00	1,333.60	1,973.60
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	323.74	598.11	321.28	536.28	54.00	81.50	1,158.60	1,798.60

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2557 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

รายการ	*ฟีดแบล็ค		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2557	2556	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1,200.00	1,200.00	1,174.32	2,337.97	775.00	1,375.00	134.00	174.00	5,662.50	14,302.50
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	574.96	1,402.48	405.00	755.00	74.00	119.00	4,044.60	9,804.60
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	550.00	550.00	550.18	1,343.57	405.00	766.70	62.00	87.00	4,176.00	9,936.00
ผู้บริหารบริษัทฯ	6,864.59	6,777.93	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	400.00	400.00	533.43	1,094.68	475.00	875.00	54.00	109.00	2,092.00	3,877.00
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	200.00	200.00	393.99	849.93	340.00	665.00	39.00	66.50	1,626.00	2,966.00

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2557 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประชุมกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ 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 ได้กำหนดบุคคลเพื่อให้บริการข้อมูลข่าวสารสำหรับผู้ลงทุน 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

คุณคุณฐร คาลี วาเดย์

กรรมการบริหาร โทรศัพท์ 66 2696 8836 อีเมล kw@preciousshipping.com

คุณสมปรารถนา เทพนภาเพลิน

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ โทรศัพท์ 66 2696 8856 อีเมล som@preciousshipping.com

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ต่างๆ มากมาย โดยมีกรรมการผู้จัดการได้เข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งมีรายละเอียดของกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในช่วงสามปีที่ผ่านมา มีดังนี้

ปี/จำนวนครั้ง	พบปะกับ นักวิเคราะห์	พบปะกับ นักลงทุน	การนำเสนอ (Presentations)	การให้สัมภาษณ์ แก่หนังสือพิมพ์ และทีวี	รวม
2557	38	31	18	6	93
2556	69	51	18	6	144
2555	50	35	12	8	105

5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

5.1 โครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ

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

ความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Diversity)

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

คำจำกัดความ

กรรมการบริหาร (Executive Director)

คือ กรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเต็มเวลาของบริษัทฯ และได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็นประจำจากบริษัทฯ ในรูปของเงินเดือนหรือผลตอบแทนอื่นๆ ที่เทียบเท่า

กรรมการอิสระ (Independent Director)

คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากฝ่ายบริหารจัดการ ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้องและไม่มีส่วนในการบริหารจัดการในบริษัทฯ และหรือบริษัทย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้กำหนดคุณสมบัติของกรรมการอิสระ ที่มีความเข้มงวดกว่ากฎระเบียบและข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

คุณสมบัติของกรรมการอิสระของบริษัทฯ

- กรรมการอิสระต้องถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วมหรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ให้นับรวมหุ้นที่ถือโดยผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย
- กรรมการอิสระต้องไม่มีส่วนร่วมในการบริหารงานบริษัทฯ และไม่เป็นผู้บริหาร พนักงาน หรือที่ปรึกษาผู้ได้รับเงินเดือนประจำหรือค่าตอบแทนอื่นใดจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระต้องไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ ตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้ส่วนเสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งในการบริหารด้านการเงินและการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ

“ความสัมพันธ์ทางธุรกิจ” ตามวรรคหนึ่งรวมถึงการทำรายการทางการเงินที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม คำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติกรรมอื่นทำนองเดียวกัน ซึ่งเป็นผลให้บริษัทฯ หรือคู่สัญญามีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่งตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไปหรือตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัท แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ

- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ เช่น ที่ปรึกษากฎหมาย ที่ปรึกษาทางการเงิน หรือผู้ประเมินราคาทรัพย์สินซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ

- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตหรือความสัมพันธ์ทางกฎหมาย รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหารผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ

- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนในการรักษาผลประโยชน์ของกรรมการบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ

- กรรมการอิสระจะต้องปฏิบัติหน้าที่ในการแสดงความเห็น หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือ ญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว

คำนิยามของผู้ที่เกี่ยวข้อง

ผู้ที่เกี่ยวข้อง หมายความว่า ผู้ที่มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ในระดับที่ทำให้กรรมการอิสระไม่สามารถทำหน้าที่ได้อย่างอิสระหรือคล่องตัว เช่น คู่ค้า ลูกค้า เจ้าหนี้ ลูกหนี้ หรือผู้ที่มีความเกี่ยวข้องทางธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญ เป็นต้น

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการอิสระ

สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเป็นประจำทุกครั้ง รวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุมเพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครองและเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี

มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมทั้งจะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ ตลอดจนอุทิศเวลาและทุ่มเทความสนใจที่จำเป็นให้กับบริษัทฯ

จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน

จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรณีที่ถูกร้องขอ

กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีการกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะค้นหาผู้ที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ารับตำแหน่งกรรมการอิสระแทน อีกทั้งเมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของกรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งนำมาพิจารณา ดังนั้น

ณ ปัจจุบันจึงยังไม่มีข้อกำหนดเพดานสูงสุดของวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระ นอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

คณะกรรมการอื่นๆ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยหลายคณะซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ, คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน และคณะกรรมการสรรหา โดยรายละเอียดของคณะกรรมการชุดต่างๆ เช่น รายชื่อ จำนวนสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานประจำปีนี้

การรวมหรือแยกตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร อีกทั้งประธานกรรมการไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการและไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับกรรมการผู้จัดการ ทั้งนี้เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ ระหว่างการกำหนดนโยบายและการบริหารนโยบายที่กำหนดไว้

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้นำในคณะกรรมการบริษัทฯ และทำหน้าที่เป็นประธานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และที่ประชุมผู้ถือหุ้น บทบาทหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการส่งเสริมให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีระบบการปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ และมีส่วนร่วมโดยตรงกับกรรมการผู้จัดการในการตรวจสอบผลการปฏิบัติงาน และกำกับดูแลการดำเนินการตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ เป็นผู้นำและหัวหน้าของฝ่ายบริหาร และมีหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในการบริหารกิจการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทั้งหมดที่ได้วางไว้

เลขาธิการบริษัทฯ

เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขาธิการบริษัทฯ ซึ่งได้แก่ นางสาวสมปรารถนา เทพณาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรับผิดชอบในการดูแลและให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดการประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูล

ประวัติของนางสาวสมปรารถนา เทพณาเพลิน เลขาธิการบริษัทฯ ได้แสดงอยู่ภายใต้หัวข้อ “คณะผู้บริหาร” ในรายงานประจำปีฉบับนี้

5.2 บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบ

ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนสำคัญในการกำหนดทิศทางงานดำเนินงานของบริษัทฯ ไปสู่เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดภารกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าขององค์กร แผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ การกำหนดอำนาจหน้าที่ การบริหารที่มีประสิทธิภาพ และการจัดการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์กร เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และให้เป็นไปตามนโยบายของบริษัทฯ และให้สอดคล้องกับกฎหมายต่างๆ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ และมีคุณสมบัติที่จะปฏิบัติงานได้ตามหน้าที่และความรับผิดชอบ โดยยึดถือมาตรฐานสูงสุดของหลักจรรยาบรรณทางธุรกิจ

ความรับผิดชอบที่ชัดเจนของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ของตน และดำเนินธุรกิจให้เป็นไปตามที่กฎหมายบังคับใช้ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น คณะกรรมการจะมีส่วนร่วมในเรื่องใดๆ ที่อาจจะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ สำหรับเรื่องดังต่อไปนี้ต้องได้รับการตัดสินใจหรือได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท

- สิทธิที่จะกำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ
- การแต่งตั้งกรรมการบริหาร คณะกรรมการชุดย่อย กรรมการผู้จัดการ และเลขานุการบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขายหรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใดๆของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใดๆของบริษัทฯ ที่มีระยะเวลาเกินกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาลหรือยื่นข้อพิพาทใดๆต่ออนุญาโตตุลาการพิจารณา
- การอนุมัติผลการดำเนินงานประจำปีและรายได้ไตรมาส
- อนุมัติพันธกิจ ค่านิยมหลัก และจรรยาบรรณของธุรกิจ
- อนุมัติการตัดสินใจที่สำคัญในแง่ของทิศทางธุรกิจของบริษัทฯ และนโยบาย
- การตัดสินใจในการลงทุนที่สำคัญและการทำสัญญาที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญให้กับบริษัทฯ
- เรื่องใดๆ และ/หรือรายการที่อยู่ภายในขอบเขตของคณะกรรมการตามหนังสือบริคณห์สนธิข้อบังคับตามพระราชบัญญัติ บริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และ หลักเกณฑ์ต่างๆที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณากำหนดบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการย่อยชุดต่างๆ อย่างชัดเจน ดังรายละเอียดในหัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานประจำปีนี้

แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการบริษัทฯ เนใจว่า บริษัทฯ มีระบบการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อมาแทนที่ตำแหน่งที่สำคัญ เช่น ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ หรือตำแหน่งระดับบริหารที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับนโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งให้มาทำหน้าที่เสนอแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารที่สำคัญ (กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหาร) ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาผู้สมัครที่เหมาะสมจากผู้สมัครทั้งภายในและภายนอก เพื่อสนับสนุนแผนการสืบทอดตำแหน่งนี้ ในปี 2557 บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหาและการรักษาบุคลากรผู้มีคุณสมบัติ และมีทักษะสูง อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับแผนการสืบทอดตำแหน่งเพื่อดึงดูดและรักษาบุคลากรของบริษัทฯ ที่มีความสามารถ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดเตรียมและเพิ่มพูนทักษะที่สำคัญ เช่น การจัดการความรู้ การจัดการแผนการสืบทอดตำแหน่ง และโปรแกรมการพัฒนาความเป็นผู้นำซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาผู้บริหารของเราและกระบวนการของแผนสืบทอดตำแหน่ง

นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจให้มีการเติบโตและเพิ่มมูลค่าให้แก่ผู้ถือหุ้นในระยะยาว คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการขึ้น โดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นและเสริมสร้างการกำกับดูแลกิจการ โดยรวมถึงการกำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ การให้ความสำคัญต่อความเพียงพอของระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน การกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้นภายใต้กรอบข้อกำหนดของกฎหมายด้วยความโปร่งใส และจริยธรรมทางธุรกิจที่ดีและได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการขึ้นอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร และประกาศให้พนักงานในทุกระดับชั้นได้รับทราบ 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 2557 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการกำกับดูแลกิจการ” (Corporate Governance Self- Assessment) โดยมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการกำกับดูแลกิจการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินการกำกับดูแลกิจการครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2558

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 2557 ผู้ตรวจสอบภายในได้ตรวจสอบรายการดังกล่าวและได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2558 ในเดือนมกราคม 2558 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” ในรายงานประจำปีนี้และรายงานผลการสอบทานต่อคณะกรรมการบริษัท แล้ว ซึ่งคณะกรรมการบริษัท เห็นว่ารายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ เป็นรายการที่เหมาะสม และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

การจัดทำรายงานการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

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 38 ปี

ประวัติการศึกษา ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

การฝึกอบรม

ตุลาคม 2557	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “การจัดทำรายงานแห่งความยั่งยืนตามแนวทาง GRI (GRI Sustainability Reporting Process)” จัดโดยสถาบันไทยพัฒน์
มิถุนายน-กันยายน 2557	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “ประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายใน(ประเทศไทย)” จัดโดยสมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย
มกราคม 2557	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “โครงสร้างการควบคุมภายในตามแนวทางของ COSO 2013” จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
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 ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2549 – 2555 ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นอกจากนี้การควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงินและบัญชี บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจนและเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

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

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

บริษัทฯ จัดให้มีฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกิดขึ้นภายในองค์กร เพื่อลดความเสี่ยงด้านกฎหมายและเพื่อให้แน่ใจว่าคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับ และเป็นไปตามนโยบายและแนวทางของบริษัทฯ อีกทั้งพฤติกรรมในองค์กรสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ

ประวัติหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล แสดงดังต่อไปนี้

นางสาววิธิตา สุภาวสิน

ตำแหน่ง ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล
อายุ 31 ปี
การศึกษา นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพทนายความ จากสภานายความ
ใบอนุญาตทนายความผู้ทำคำรับรองลายมือชื่อและเอกสาร จากสภานายความ

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 จัดโดยคณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ตุลาคม 2550 เข้าอบรมหลักสูตร “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
กันยายน 2549 เข้าอบรมหลักสูตรกฎหมายแรงงานธุรกิจ จัดโดยคณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์

กรกฎาคม 2554 – ปัจจุบัน ผู้จัดการฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)

2550 – 2554

เจ้าหน้าที่กฎหมายอาวุโส บริษัท ยูไนเต็ด ไทย ซิปปิง จำกัด

2548 – 2549

เจ้าหน้าที่กฎหมาย บริษัท ไคกิน อินดัสทรีส์ (ประเทศไทย) จำกัด

5.3 การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมโดยปกติอย่างน้อย 7 ครั้งต่อปี โดยกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปี และมีการประชุมพิเศษเพิ่มตามความจำเป็น

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ แต่ละครั้งประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการจะร่วมกันกำหนดวาระการประชุมล่วงหน้าอย่างชัดเจน และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ

เลขานุการบริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารประกอบการพิจารณาในแต่ละวาระก่อนการประชุมล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอ ก่อนเข้าร่วมประชุม

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

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกครั้ง ได้มีการจัดบันทึกการประชุมและจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร มีการตรวจสอบและรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้จัดเก็บรายงานการประชุม พร้อมให้คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

รายละเอียดของการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อยสำหรับปี 2557 มีดังนี้

กรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย			
	จำนวนที่เข้าประชุม / จำนวนที่จัดประชุม (ครั้ง)			
	คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	คณะกรรมการสรรหา
1. นายธีระ วิภูชนิน	7/7	-	-	-
2. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	7/7	-	-	-
3. นายมนูรี มอยนุดดิน ฮาซิม	6/7	-	-	-
4. นายकुซรู คาลี วาเดีย	7/7	-	-	-
5. นายไจอาล มั่นสุขานี	7/7	-	-	-
6. นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	7/7	6/6	-	2/2
7. นางสาวนิจิตา ซาห์	5/7	-	-	-
8. นายกิริต ซาห์	6/7	-	2/2	-
9. นายชัยวัฒน์ ศรีวิสารวาจา	6/7	-	-	2/2
10. รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	7/7	6/6	2/2	-
11. นายกำธร ศิลาอ่อน	7/7	6/6	2/2	2/2
12. นายอภัยภูชาญ ซาห์	7/7	-	-	-

เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2557 คณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารเข้าร่วมการประชุมระหว่างกัน เพื่อที่จะพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานและผลการดำเนินงานของกรรมการบริหาร

5.4 การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2557 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ” (Board Self Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

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

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2558

5.5 การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2557 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 2558

5.6 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ค่าตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด และค่าตอบแทนของกรรมการบริหาร และกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยจะถูกพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากค่าตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานของแต่ละคนที่ผ่านมา

ตั้งแต่ปี 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้

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

5.7 การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเพิ่มคุณค่าของกรรมการ โดยจัดให้มีการเข้าร่วมกิจกรรมหลักสูตรและเข้าร่วมสัมมนาต่างๆ 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 ศิลาอ่อน และรองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ได้เข้าร่วมการอบรมในหลักสูตร Audit Committee Program (ACP) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

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

ในปี 2557 นายธีระ วิภูชนิน ได้เข้าร่วมการอบรมหลักสูตร Chartered Director Class (CDC) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

การอุปถัมภ์กรรมการใหม่

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

ทั้งนี้ในปี 2554 บริษัทได้มีการจัดปฐมนิเทศกรรมการใหม่ให้แก่กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ทั้งหมด 4 ท่าน

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปี 2555 ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งบริษัทฯ มิได้นำมาปฏิบัติ ในปี 2557 มีดังต่อไปนี้

หลักการกำกับดูแลกิจการ	ความคิดเห็นจากคณะกรรมการบริษัทฯ
คณะกรรมการไม่มีกรรมการอิสระที่มีวาระการดำรงตำแหน่งต่อเนื่องเกิน 9 ปี	เนื่องจากการยากที่จะหากรรมการที่มีคุณสมบัติเหมาะสม ดังนั้น ในปัจจุบัน หลักเกณฑ์ในเรื่องระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งของกรรมการอิสระจึงยังไม่สามารถปฏิบัติตามได้
คณะกรรมการควรจัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการเป็นรายบุคคล	หลักเกณฑ์นี้ไม่สามารถปฏิบัติได้ภายในปีนี้ แต่อาจนำมาปฏิบัติในอนาคต
คณะกรรมการควรจัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อย	หลักเกณฑ์นี้ไม่สามารถปฏิบัติได้ภายในปีนี้ แต่อาจนำมาปฏิบัติในอนาคต
บริษัทควรจัดให้มีนโยบายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารที่เหมาะสม	บริษัทฯ อาจพิจารณาให้มีการจัดทำนโยบายนี้ โดยจัดทำตามคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญภายนอก แต่ยังไม่สามารถจัดทำได้แล้วเสร็จภายในปีนี้ได้

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

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

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลที่ทันต่อเวลา และด้วยความโปร่งใส ซึ่งการดูแลการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานระดับอาวุโส ซึ่งมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลและป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลที่เป็นความลับ และข้อมูลที่เป็นประโยชน์ของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด รวมถึงข้อมูลที่ยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ หรือข้อมูลที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ หรือราคาหุ้นของบริษัทฯ อีกทั้งการห้ามใช้ข้อมูลของบริษัทฯ ที่ได้มาจากการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานในการหาประโยชน์ส่วนตัว หรือในรายการทำธุรกิจที่แข่งขันกับบริษัทฯ หรือธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดเป็นนโยบายและแนวทางปฏิบัติไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีของบริษัทฯ ซึ่งได้เผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อการกำกับดูแลกิจการ

ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร (และรวมถึงคู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ) รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งกรรมการ และผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามทั้งหมดในระหว่างปีที่ผ่านมา นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดให้กรรมการ และผู้บริหารระดับสูง ไม่สามารถซื้อขาย/โอนหุ้นของบริษัทฯ ในช่วง 3 สัปดาห์ก่อนการเปิดเผยงบการเงินสำหรับปีที่ตรวจสอบแล้วต่อสาธารณะ และ 2 วันหลังเปิดเผยงบดังกล่าวแล้ว (และ 2 สัปดาห์ก่อนการเปิดเผยงบการเงินรายไตรมาสที่สอบทานแล้วต่อสาธารณะ) และอย่างน้อย 3 วันก่อนการเปิดเผยรายการสำคัญต่อสาธารณะ และฝ่ายบริหารได้ถูกขอให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามนโยบายนี้อย่างเคร่งครัด โดยระหว่างปีที่ผ่านมาฝ่ายบริหารได้ปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว

ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการบริษัทฯ ส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหารระดับสูง รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ แข็งกร้าวบริษัทฯ เมื่อมีความตั้งใจที่จะทำรายการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ ล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วันก่อนทำรายการ

การควบคุมภายใน

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง 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) การประเมินความเสี่ยงในระดับกิจกรรมซึ่งเป็นการประเมินร่วมกันระหว่างฝ่ายตรวจสอบภายในซึ่งมีความเป็นอิสระ และผู้ปฏิบัติงานแต่ละฝ่าย (ซึ่งมีความชำนาญการและเข้าใจเป็นอย่างดีถึงกระบวนการทำงาน) ทั้งนี้ การประเมินดังกล่าวจะสะท้อนให้เห็นถึงความเสี่ยงของการดำเนินงานที่แท้จริงซึ่งต้องการการบริหารโดยการกำหนดกลไกการควบคุมที่ถูกต้องและเหมาะสม ผลการประเมินความเสี่ยงในแต่ละกิจกรรมนี้ได้ถูกนำเสนอต่อผู้บริหารระดับสูงและคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาเป็นระยะๆ

3. กิจกรรมการควบคุม (Control Activities)

การประเมินความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นจะดำเนินการควบคู่พร้อมกับการประเมินกลไกการควบคุม เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการจัดวางระบบการควบคุมที่ดี และเหมาะสมกับความเสี่ยงต่างๆ เพื่อเป็นการลดและกระจายความเสี่ยงต่างๆ อันจะส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในด้านการการบริหารหน่วยงานต่างๆของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการได้กระจายอำนาจและมอบอำนาจให้ผู้บริหารของหน่วยงานต่างๆ อย่างชัดเจน ทำให้เกิดความคล่องตัวและชัดเจนในการปฏิบัติงานที่สามารถตรวจสอบกันได้ โดยบริษัทฯ ได้แบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบในการตรวจสอบ ควบคุม และกำกับดูแลในการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด ออกเป็น 4 หน่วยงานหลัก ได้แก่ แผนกเลขานุการบริษัทและปฏิบัติการตามระบบ แผนกตรวจสอบภายใน แผนกบัญชีและการเงิน และแผนกตรวจสอบและบริหารความปลอดภัยเรือ

4. สารสนเทศและการสื่อสาร (Information & Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลาของข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงระบบข้อมูลด้านการเงิน ด้านการปฏิบัติงาน และด้านการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อให้มีข้อมูลที่ถูกต้องแม่นยำและทันเวลาต่อการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีช่องทางการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกที่เป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ สำหรับการติดต่อสื่อสารภายในบริษัทฯ จะผ่านระบบ Intranet ซึ่งพนักงานในทุกระดับชั้น รวมทั้งผู้บริหารระดับสูงสามารถติดต่อสื่อสารถึงกันได้อย่างรวดเร็ว เพื่อให้การประสานการทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ สำหรับการติดต่อกับบุคคลภายนอก บริษัทฯ ได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ผ่านช่องทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ 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

ผลจากการติดตามและการประเมินที่ได้จะถูกนำไปกำหนดเป็นแผนเชิงกลยุทธ์เพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นหน่วยงานในการติดตามและประเมินขั้นตอนและผลการควบคุมภายใน เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ ผลการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในประจำปี 2557 ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2558 วันที่ 30 มกราคม 2558 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นชอบตามที่คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการสรุปความเห็นในเรื่องความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน กล่าวคือ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม และมีการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ ผลการตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2557 โดยผู้สอบบัญชีภายนอกจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ก็ได้ระบุข้อบกพร่องของระบบการควบคุมภายในที่มีสาระสำคัญซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบที่ร้ายแรงหรือก่อให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจแต่ประการใด

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

สารจากคณะกรรมการบริษัทต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนของบริษัทฯ ซึ่งได้จัดทำตามกรอบ Global Reporting Initiative (GRI) ฉบับ G4 โดยรายงานฉบับนี้ได้ครอบคลุมผลการดำเนินงานสำคัญของบริษัทฯ ที่มีผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียส่วนใหญ่ในรอบปี 2557 โดยรายงานนี้ถือเป็นเครื่องมือหนึ่งในการสื่อสารถึงการวิเคราะห้ประเด็นที่สำคัญทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม ธรรมชาติที่ยั่งยืน และประเด็นด้านจริยธรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสีย และที่อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ

พันธกิจของบริษัทฯ คือ การเป็นบริษัทเดินเรือที่ได้รับความนิยมไว้วางใจสูงสุดในโลกและให้บริการที่ดีที่สุดในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกองระหว่างประเทศ ซึ่งบริษัทฯ เชื่อว่าพันธกิจดังกล่าวนี้จะประสบความสำเร็จได้ โดยบริษัทฯ 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 ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) เราขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วมทั้งร่างกายและแรงใจ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จและมีการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริงต่อไป

ในนามคณะกรรมการ
บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)



นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ



นายคูชुरु คาลี วาเดีย
กรรมการ

30 มกราคม 2558

ภาพรวมของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน [G4-28, G4-29, G4-30, G4-32]

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการสร้างผลตอบแทนสูงสุดอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยรายงานฉบับนี้ได้รวบรวมผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเน้นไปที่ธุรกิจหลักซึ่งส่งผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์แห่งความยั่งยืน ทั้งนี้บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการที่บริษัทฯ มีเรือเดินทะเลเดินเรืออยู่ทั่วโลก ซึ่งเรือส่วนใหญ่ได้ถือธงสัญชาติไทยนั้นถือเป็นเสมือนตัวแทนของประเทศ จึงเป็นหน้าที่ของบริษัทฯ ที่จะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับต่างๆ อย่างเคร่งครัด

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับปี 2556 ของบริษัทฯ ซึ่งได้เผยแพร่เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2557 ได้ทำตามกรอบ GRI ฉบับ G3 สำหรับปี 2557 รายงานนี้เป็นรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับที่ 3 ซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปีซึ่งได้นำเสนอผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลที่ยั่งยืนเพื่อให้เหมาะสมกับการเป็นบริษัทที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียโดยการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และดำเนินธุรกิจภายใต้วิสัยทัศน์และภารกิจที่สำคัญ บริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องความโปร่งใส ความเชื่อถือได้ การมีความรับผิดชอบต่อความเป็นอิสระ และความเท่าเทียมกันเพื่อให้บรรลุเป้าหมายและกลยุทธ์ที่กำหนดไว้

นอกจากนั้น เนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลกิจการ การบริหารจัดการความเสี่ยง และกลยุทธ์ในการบรรเทาผลกระทบต่างๆ ถือเป็นส่วนหนึ่งในบริบทความยั่งยืนของบริษัทฯ ซึ่งได้ถูกนำเสนอแยกไว้ในหัวข้อ “รายงานจากคณะกรรมการ” “รายงานการกำกับดูแลกิจการ” “การควบคุมภายใน” “ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ” ของรายงานประจำปีฉบับนี้

รูปแบบของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ ถือเป็นรายงานฉบับแรกได้อ้างอิงตามแนวทางการรายงานของ GRI ฉบับ G4 โดยบริษัทฯ ได้พิจารณาระดับการเปิดเผยข้อมูลที่ ‘In accordance’ - Core ในแง่ของสารัตถภาพ (Materiality) ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Engagements) เนื้อหาสาระ (Sustainability Context) ความสมบูรณ์ (Completeness) ความถูกต้องแม่นยำ (Accuracy) และการเปรียบเทียบได้ (Comparability) และเป็นการนำเสนอกิจกรรมและข้อมูลของบริษัทฯ ตั้งแต่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2557

ขอบเขตของรายงาน [G4-17, G4-20]

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้รวมข้อมูลของบริษัท พรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

กรอบและข้อจำกัดของรายงาน [G4-21, G4-22, G4-23]

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้ถูกรวบรวมจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ตามที่กล่าวข้างต้น และไม่มีการเปลี่ยนแปลงกรอบการรายงานจากปี 2556

กระบวนการในการกำหนดเนื้อหาในรายงาน [G4-18, G4-33]

บริษัทฯ ได้กำหนดเนื้อหาของรายงานโดยการค้นคว้าร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียหลักเพื่อให้ได้รับข้อคิดเห็นจากบุคคลเหล่านั้น ข้อมูลต่างๆ ในรายงานฉบับนี้ได้ถูกทบทวนโดยผู้บริหารระดับสูงก่อนนำเสนอให้กรรมการผู้จัดการอนุมัติ หลังจากนั้น รายงานฉบับนี้ได้ถูกนำเสนอเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติ

การประเมินสารัตถภาพ (Materiality) ของเนื้อหา [G4-19]

เนื้อหาของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ มุ่งเน้นที่จะนำเสนอนโยบายบริษัทฯ ความสำเร็จ และความท้าทายด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายในกรอบระยะเวลาในการรายงาน บริษัทฯ ได้ทบทวนเนื้อหาผ่านการประเมินสารัตถภาพ ซึ่งการประเมินนี้ได้จัดทำผ่านทางตัวแทนภายในจากแต่ละหน่วยงาน โดยได้รับความช่วยเหลือจากผู้บริหาร รวมถึงข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้เสียผ่านช่องทางต่างๆ เช่น บริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน/การพบปะกับนักลงทุน เว็บไซต์บริษัทฯ หน่วยงานกำกับดูแล และการรายงานข่าวบริษัทฯ จากสื่อมวลชน

เพื่อให้สอดคล้องกับกรอบการรายงานของ GRI ฉบับ G4 การประเมินสารัตถภาพของเนื้อหาที่ครอบคลุม 4 ขั้นตอน ดังต่อไปนี้ 1) การระบุเรื่องที่มีความเกี่ยวเนื่อง (Relevance) 2) การจัดลำดับความสำคัญเนื้อหาที่มีอิทธิพล และผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียและต่อบริษัทฯ 3) การลำดับความสำคัญของแต่ละประเด็นโดยผ่านการสอบทานและการประเมินผล 4) การตรวจสอบบริบทของรายงานเป็นประจำทุกปี

ตารางแสดงสารัตถภาพของเนื้อหาด้านล่างนี้ประกอบด้วย 11 หัวข้อที่สำคัญ ซึ่งแต่ละหัวข้อจะครอบคลุมถึงประเด็นการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญ สำหรับ 11 หัวข้อนี้ ถือเป็นข้อมูลที่มีความสำคัญต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนปีของบริษัทฯ บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในการปรับปรุงการประเมินสารัตถภาพในเนื้อหา และได้เพิ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรายงานฉบับนี้ตามลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย

ตารางสารัตถภาพของเนื้อหา

ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสีย	สูง	<ul style="list-style-type: none"> ผลการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ ผลิตภัณฑ์และบริการ ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า <ul style="list-style-type: none"> ความปลอดภัย อาชีวะ และอนามัย การจ้างงาน <ul style="list-style-type: none"> การฝึกอบรมและการศึกษา ความหลากหลายทางชีวภาพ <ul style="list-style-type: none"> การต่อต้านคอร์รัปชัน สิทธิมนุษยชน
	ต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> น้ำทิ้งและของเสีย ความหลากหลายและความเท่าเทียมกัน
		ความสำคัญต่อกิจการ
		ต่ำ สูง

ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Engagements) [G4-24, G4-25, G4-26, G4-27]

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มทั้งภายใน กล่าวคือ ผู้ถือหุ้น พนักงาน ผู้บริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และภายนอก กล่าวคือ เจ้าหนี้ คู่ค้า ลูกค้า ชุมชน หน่วยงานราชการ และองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ และมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้รวบรวมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจากหลากหลายวิธีการ โดยคำนึงจากความถี่และการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด บริษัทฯ ยังได้จัดหาช่องทางในการสื่อสารผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถแสดงความคิดเห็นและสามารถติดต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้โดยตรงโดยไม่ผ่านผู้บริหาร โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการกับข้อมูลดังกล่าวอย่างจริงจังและจะเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นความลับ

ในปัจจุบัน บริษัทฯ แบ่งผู้มีส่วนได้เสียออกเป็น 8 กลุ่ม ดังแสดงในตารางต่อไปนี้ หน่วยธุรกิจทุกหน่วยงานมีความรับผิดชอบในการสร้างและรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้เสีย โดยผ่านการสื่อสาร รับฟังข้อเสนอแนะ และประเมินความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวัง	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> การบริการอย่างมีอาชีพ ในอัตราค่าบริการที่ยุติธรรม ส่งสินค้าตรงตามระยะเวลาที่กำหนดโดยปราศจากปัญหา 	<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาการให้บริการตามความต้องการที่หลากหลาย ให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ เป็นมืออาชีพ และให้ความช่วยเหลือแก่ลูกค้า ตอบข้อซักถามอย่างละเอียดโดยทันที
ผู้ถือหุ้น	<ul style="list-style-type: none"> ได้รับผลตอบแทนในรูปแบบเงินปันผล การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส การบริหารความเสี่ยง 	<ul style="list-style-type: none"> สร้าง รักษา และเพิ่มพูนมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้องแม่นยำและทันเวลา ตอบข้อสงสัยต่างๆทั้งหมด สื่อสารกับผู้ลงทุนอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการเยี่ยมชมบริษัทฯ การจัด Road Show และ การจัดประชุม มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ จัดการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อยปีละครั้ง รวมถึงการจัดกิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (Opportunity Day) ทุกไตรมาส จดหมายข่าวจากกรรมการผู้จัดการ
พนักงาน	<ul style="list-style-type: none"> ค่าตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสม ความมั่นคงและความก้าวหน้าทางอาชีพ การพัฒนาความรู้ความสามารถ สภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี ความปลอดภัยในการทำงาน 	<ul style="list-style-type: none"> เคารพสิทธิมนุษยชน และความแตกต่างของแต่ละบุคคล ให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกัน ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการทำงาน พัฒนาศักยภาพของพนักงาน ผ่านการฝึกอบรม ทบทวนโครงสร้างผลตอบแทน สวัสดิการ และผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สามารถแข่งขันกับบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันได้ ช่องทางการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
นักลงทุน	<ul style="list-style-type: none"> ผลตอบแทนจากการลงทุน การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส การบริหารจัดการความเสี่ยง 	<ul style="list-style-type: none"> มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ การพบปะและการประชุมทางโทรศัพท์ (conference call) รวมถึงจัดให้มีช่วงตอบข้อซักถาม เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯอย่างสม่ำเสมอ การจัด Road Show 18 ครั้ง ในปี 2557 จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น แบบ 56-1 สื่อสิ่งพิมพ์ ฯลฯ
ชุมชนและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริมคุณภาพชีวิต สนับสนุนกิจกรรมทางสังคม รักษาไว้ซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ 	<ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนและเข้าร่วมกิจกรรมการต่างๆของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ จัดการประชุมร่วมกับศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเล เพื่อวางแผนกิจกรรมพัฒนาสังคมและชุมชน
ผู้ออกกฎระเบียบ	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และกฎระเบียบต่างๆ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีและโปร่งใส เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันต่อเวลา 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามข้อแนะนำในการติดต่อกับภาครัฐจริยธรรมธุรกิจ รวมถึงให้ความร่วมมือในการศึกษาวิจัย สอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับเป็นประจำ เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯอย่างสม่ำเสมอ มีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น แบบ 56-1 สื่อสิ่งพิมพ์ ฯลฯ มีช่องทางการรับฟังข้อคิดเห็น และนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุง

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวัง	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> เปิดโอกาสให้มีกระบวนการในการจัดซื้ออย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน กำหนดราคาที่ยุติธรรม รักษาชื่อเสียงที่ดีและความน่าเชื่อถือ 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามคู่ค้าด้วยเงื่อนไขตามหลักปฏิบัติและจริยตประเพณีของอุตสาหกรรม ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา ชำระเงินตามกำหนด มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางเว็บไซต์
เจ้าหน้าที่	<ul style="list-style-type: none"> ความสามารถในการชำระหนี้ภายในเวลาที่กำหนด กำหนดผลตอบแทนจากเงินกู้ และค่าธรรมเนียมนิยัตยธรรม ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาผู้ รวมถึงเงื่อนไขในแง่ของวัตถุประสงค์ของเงินกู้ การชำระคืนหลักประกัน และเงื่อนไขอื่นๆที่ได้ตกลงกัน จัดให้มีการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและคงไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีอย่างสม่ำเสมอ จัดทำรายงานทางการเงินและรายงานผลการดำเนินงานประจำปี

การกำกับดูแลกิจการ จริยธรรมและความซื่อสัตย์

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมีคุณธรรม ควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีซึ่งเป็นความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้น และถือเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการที่จะสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ถือหุ้นในการกำกับดูแลการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โครงสร้างในการกำกับดูแลกิจการได้รวมถึงคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ ได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานประจำปีนี้

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงหลักสำคัญของความซื่อสัตย์ การดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม และเป็นความรับผิดชอบต่อกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตนด้วยความจริงใจ โปร่งใส และซื่อสัตย์ ทั้งนี้คู่มือดังกล่าวได้แสดงไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

การต่อต้านการคอร์รัปชัน ISO4

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมการเดินเรือมากกว่าสองทศวรรษและมีชื่อเสียงในการไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและการคอร์รัปชัน ซึ่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯได้ยึดถือนโยบายนี้มาโดยตลอด และไม่นานมานี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัตินโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันและเครื่องมือการประเมินตนเองที่เกี่ยวข้องกับมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน

นโยบายนี้ได้รวมแนวทางการดำเนินธุรกิจที่ต่อต้านการคอร์รัปชันและการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณมาตั้งแต่ในอดีต และได้สื่อสารแก่คณะกรรมการบริษัทฯ และพนักงานทุกคนให้รับทราบในทางเดียวกัน

นโยบายฉบับนี้ครอบคลุมถึงบุคคล กิจการ หรือ องค์กร ที่บริษัทฯทำธุรกิจด้วย ทั้งนี้บริษัทฯ ได้กำหนดช่องทางในการติดต่อกับคณะกรรมการบริษัทฯโดยตรง เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ขอร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือการกระทำที่ผิดกฎหมาย ฯลฯ ดังนั้นบริษัทฯจึงให้ความมั่นใจได้ว่าบุคคล กิจการ หรือ องค์กร ที่บริษัทฯเกี่ยวข้องด้วย ไม่มีการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณ

ฟรีเชียส ชิพिंग ได้รับการรับรองเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต



เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2558 คุณคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการ รับมอบใบรับรองการเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทย ในการต่อต้านการทุจริต ซึ่งพิธีการมอบใบรับรองฯ จัดขึ้น ณ สำนักงาน สมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย อาคารวิทยาการตลาดทุน นอร์ทปาร์ค กรุงเทพฯ

ผลการดำเนินงานในการจัดการเพื่อความยั่งยืน

ผลการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ

ในปี 2557 ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายสำหรับปีหน้าไว้ ดังต่อไปนี้

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

การดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจผ่านทางกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ รวมไปถึงผ่านทางกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน

มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้นและแจกจ่าย (ล้านเหรียญสหรัฐ) ^[EC1]

รายการ	2553	2554	2555	2556	2557
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น:					
รายได้จากการเดินเรือ	92.40	100.51	112.34	124.76	140.66
รายได้จากการลงทุน	0.82	0.85	0.65	0.27	0.16
รายได้จากการขายทรัพย์สิน	13.37	0.06	0.01	0.00	0.83
รายได้อื่น	0.34	10.77	10.24	31.69	1.69
รวม - มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น	106.93	112.19	123.24	156.72	143.34
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย:					
ต้นทุนจากการเดินเรือ (ไม่รวมต้นทุนลูกเรือ)	10.76	26.33	40.17	42.93	43.54
ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน (รวมต้นทุนลูกเรือ)	24.62	26.23	32.55	42.89	46.38
การจ่ายเงินให้แก่ผู้ให้กู้	9.29	14.20	13.85	14.82	15.31
เงินปันผลจ่าย	40.37	21.14	15.08	13.76	9.66

รายการ	2553	2554	2555	2556	2557
ภาษีจ่ายให้รัฐ	3.32	0.36	0.15	0.31	0.27
เงินลงทุนในชุมชน และสังคม	0.80	0.08	0.06	0.04	0.04
การจ่ายเงินอื่นๆ	1.24	1.93	2.09	1.10	1.54
รวม - มูลค่าเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย	90.40	90.27	103.95	115.85	116.74
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงสะสม ดังนี้	16.53	21.92	19.29	40.87	26.60
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	21.70	21.40	29.63	37.09	39.01
ประมาณการค่าใช้จ่าย	0.48	0.00	0.39	0.04	0.06
โอนไป (จาก) เงินสำรอง	(5.65)	0.52	(10.73)	3.74	(12.47)

สำหรับผลการดำเนินงานทางการเงิน โปรดดู “จุดเด่นทางการเงิน” และ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานประจำปีฉบับนี้

ผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

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

อย่างไรก็ตาม จากการดำเนินธุรกิจตลอดหลายปีที่ผ่านมา ทำให้บริษัทฯ เข้าใจดีว่าแค่การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ นั้น ยังไม่เพียงพอที่จะช่วยปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ยังมีสิ่งอื่นที่สำคัญที่จะต้องปฏิบัติ นอกเหนือจากกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ นั่นคือ การพัฒนาแผนงานภายในเพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน และระบบการควบคุมคุณภาพ รวมทั้งการค้นหาเทคโนโลยีที่ทันสมัยอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำมาใช้ในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงความมุ่งมั่นอย่างแน่วแน่ในการที่จะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และของเสีย

รายงานนี้ได้นำเสนอรายละเอียดกฎข้อบังคับทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมที่สำคัญที่สุด และสิ่งที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับดังกล่าว รวมทั้งรายงานนี้ได้แสดงถึงแผนงานภายในที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ฉุกเฉิน และระบบการควบคุมคุณภาพ และความพยายามในการลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และในตอนท้ายของรายงานฉบับนี้ จะเป็นการสรุปถึงเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในด้านสิ่งแวดล้อมที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้สำหรับปีถัดไป

จุดเด่นผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม ^[EN27]

1. การประชุมประจำปีที่เกิดขึ้นทุกๆ ปีโดยมีการพิจารณาและพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีต่างๆ
2. นโยบายในการป้องกันสิ่งแวดล้อมตามด้านล่าง ได้ถูกจัดทำขึ้นตามมาตรฐานเดียวกันกับ มอก. 14001 ซึ่งเป็นนโยบายของบริษัทฯ ในการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ในการที่จะป้องกันสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นบนโลกในปัจจุบันและในอนาคต (โปรดดูรายละเอียดด้านล่างในหัวข้อ “มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)”)
 3. สำหรับการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ ซึ่งมีรายละเอียดของคุณลักษณะของตัวเรือมากกว่าข้อกำหนดตามกฎหมาย อันจะส่งผลในการเพิ่มประสิทธิภาพของเรือในการรักษาสิ่งแวดล้อม
 4. เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการจัดการสิ่งแวดล้อมได้ถูกกำหนดและนำมาใช้กับพนักงานทั้งในสำนักงานและพนักงานที่อยู่บนเรือ โดยได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการและให้มีการปฏิบัติ บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการอบรมและปรับปรุงความนึกคิดของพนักงานทุกระดับจะเป็นสิ่งนำไปสู่ความสำเร็จในนโยบายสิ่งแวดล้อม และความสำเร็งนี้ได้แสดงผ่านการอบรมพนักงานในบริษัทฯ
 5. บริษัทฯ มีการประเมินผลกระทบที่สำคัญต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับกิจกรรมต่างๆ ทั้งบนเรือและภายในสำนักงาน และพบว่าระเบียบและขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ ที่มีอยู่ปัจจุบันสามารถลดผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ

6. โครงการฝึกอบรมภายในองค์กรฯ ที่จัดขึ้นเพื่อพนักงานทุกคน (ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือ) ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS Policy) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งและปลูกจิตสำนึกเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยโครงการฝึกอบรมนี้ได้จัดฝึกอบรมทั้งที่ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ และผ่านทางผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับเรือที่ไปตรวจเรือ
7. บริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างดีที่สุดเพื่อชักจูงและสนับสนุนผู้ค้าทุกรายของบริษัทฯ ให้ปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อม/แนวทางการปฏิบัติที่ดี

การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ [LA8]

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

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)
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG))
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าแทกองแบบแข็ง (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ ค.ศ. 2001 (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems 2001)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001)
- กฎข้อบังคับในระดับภูมิภาคและท้องถิ่นซึ่งมีความเข้มงวดกว่าที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act: EPA) และคำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ

นอกจากกฎข้อบังคับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น บริษัทฯ ยังได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่สำคัญอื่นๆ ดังต่อไปนี้

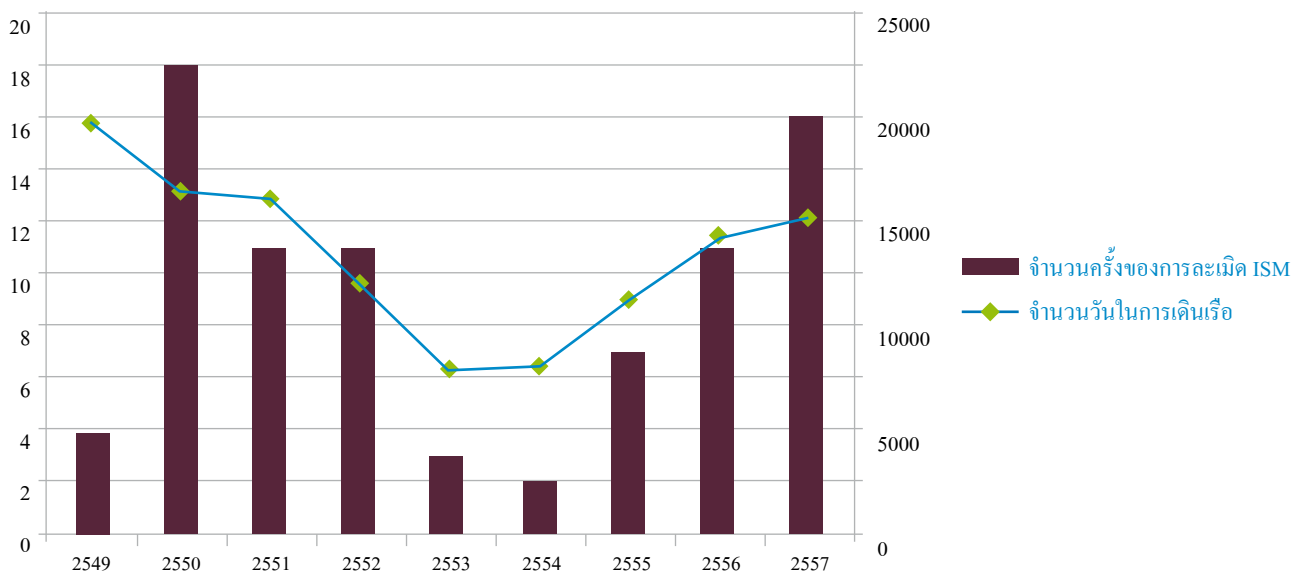
ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code) จากประสบการณ์เรียนรู้ด้านอุบัติเหตุทางทะเลตลอดหลายปีที่ผ่านมา ได้ถูกรวบรวมเป็นประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) ซึ่งถูกเผยแพร่โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกั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

กฎข้อบังคับนี้ถูกนำไปใช้ทั้งบนเรือและที่สำนักงานบนฝั่งเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากล โดยมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ

2. เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
3. เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

กราฟต่อไปนี้จะแสดงถึงจำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISM Code เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ ตั้งแต่ปี 2549 - 2557 ของบริษัทฯ สำหรับการวิเคราะห์นี้ได้พิจารณาการละเมิด 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 2556 และปี 2557 โดยบริษัทฯ ได้วิเคราะห์รายละเอียดของการละเมิดเพื่อระบุสาเหตุที่แท้จริงและเริ่มดำเนินการแก้ไขอย่างเหมาะสมในแต่ละเรื่อง 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 รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ และหลังจากนั้น จะมีการทบทวนขั้นตอนการดำเนินงานทันที นอกจากนี้ บทเรียนทั้งหมดที่ได้จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุต่างๆ 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:** เนื่องจากแนวโน้มที่การตรวจเรือโดยเจ้าหน้าที่ตรวจเรือของรัฐเมื่อนั้นจะมีความเข้มงวดมากขึ้นในส่วนของการบังคับใช้ ISM Code ดังนั้น บุคลากรประจำเรือของบริษัทฯ จึงได้รับการทบทวนความรู้ด้าน ISM Code อย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกันภายในกองเรือ
- **การพัฒนาการบำรุงรักษาตัวเรือ:** บริษัทฯ ได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของการตรวจสอบสภาพและทดสอบเครื่องจักรทุกเครื่องอย่างสม่ำเสมอ และหากเจ้าหน้าที่ประจำเรือพบเห็นสิ่งผิดปกติใดๆ ให้รีบรายงานในทันที นอกจากนี้ฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ได้เน้นย้ำให้ผู้ตรวจสอบภายในต้องสอบถามการบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆ อย่างเข้มงวดเพิ่มขึ้นจากการตรวจสอบปกติ เพื่อให้ยกระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและความปลอดภัยสำหรับตัวเรือ สินค้า และลูกเรือ
- **มีการแจ้งเตือนอย่างทันทั่วทั้งที่ไปยังเรือ:** โดยปกติเรือที่เข้าสู่น่านน้ำในอเมริกาเหนือและออสเตรเลีย จะต้องมีการปรับปรุงเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น และเพื่อเป็นมาตรการในการป้องกันเรื่องดังกล่าว บริษัทฯ ได้มีการแจ้งเตือนถึงรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการแก่ลูกเรือไว้ล่วงหน้าก่อนที่จะเรือจะมาถึงน่านน้ำดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดได้ถูกจัดเตรียมไว้เรียบร้อยแล้ว และเรือสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ได้อย่างครบถ้วนตลอดเวลา
- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners) Intercargo มีคำกล่าวว่า “เพื่อเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรม โดยมุ่งเน้นเพื่อความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ดังนั้น วัตถุประสงค์ของเราจึงคือ ความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ซึ่งมีเรือสมาชิกที่ค้าขายอยู่ทั่วโลก – เดินเรืออย่างมีความสามารถในการแข่งขัน ปลอดภัย และสร้างผลกำไร” คำกล่าวนี้สอดคล้องกับปรัชญาของบริษัทฯ เป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้ การเข้าเป็นสมาชิก Intercargo ของบริษัทฯ นั้นสะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนายั่งยืนของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี
- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก RightShip ซึ่งเป็นองค์กรตรวจประเมินคุณภาพเรืออิสระ ก่อตั้งโดย BHP Billiton, Rio Tinto และ Cargill สามบริษัทขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในโลกและเป็นผู้ให้บริการหลักในการขนส่งทางเรือ ซึ่งระบบการตรวจประเมินคุณภาพเรือของ RightShip เป็นที่รู้จักโดยทั่วกันว่ามีความมาตรฐานที่แม่นยำและเข้มงวด รวมทั้งเน้นเรื่องความปลอดภัยของเรือ (รวมถึงลูกเรือและสินค้า) และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล การเข้าเป็นสมาชิกของบริษัทฯ เป็นการยืนยันถึงการพัฒนายั่งยืนของบริษัทฯ อีกอย่างด้วย

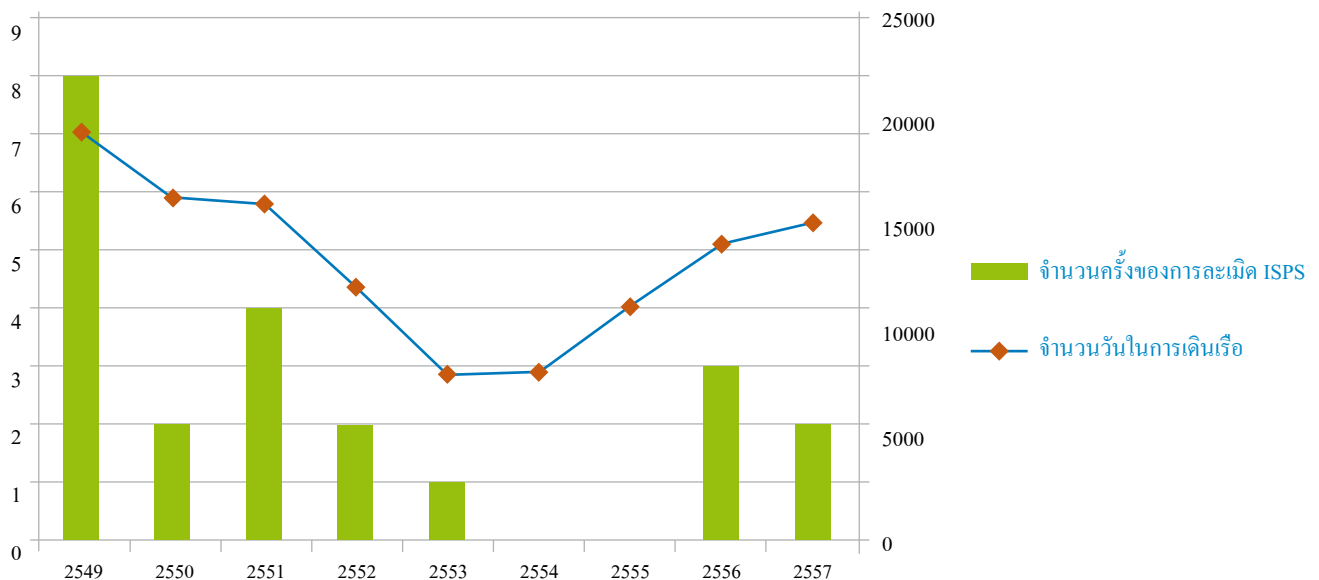
บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายภายในเท่ากับศูนย์ สำหรับการละเมิด ISM Code ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต ไฟไหม้ เรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือการถูกกักเรือ

ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Safety: ISPS) สืบเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทั่วโลก จึงมีการรับรอง ISPS ในปี 2547 ISPS เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ซึ่งได้รวมถึงการยกระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ ข้อบังคับดังกล่าวได้กำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงานภาครัฐ บริษัทเดินเรือ คนประจำเรือ และบุคลากรประจำท่าเรือ/บุคลากรผู้อำนวยความสะดวก เพื่อที่จะใช้ “การตรวจจับการคุกคามความปลอดภัยและการใช้มาตรการป้องกันสำหรับเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของตัวเรือ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำเรือซึ่งใช้ในการค้าระหว่างประเทศ” (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 ในการจัดหา สุนัขดมกลิ่นและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ดังเช่นการตรวจสอบ ISM ตามที่ได้กล่าวข้างต้น การสอบทานจะกระทำโดย ทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งได้รายงานผลการสอบทานต่อกรรมการ ผู้จัดการโดยตรง การไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด จะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ในกรณีที่มิมีข้อผิดพลาดในขั้นตอนการดำเนินงานมาตรฐาน จะมีการสอบทาน ขั้นตอนต่างๆ ทันที

กราฟด้านล่างนี้ แสดงให้เห็นว่า จำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISPS (แกนด้านซ้าย) เปรียบเทียบกับจำนวนวัน ในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2549 - 2557 การละเมิด ISPS นั้นมีจำนวนสูงสุดในปี 2549 คือ มีการละเมิดทั้งหมด 8 ครั้ง ในขณะที่ปี 2549 มีจำนวนวันในการเดินเรือสูงสุดถึง 19,710 วัน ทั้งจำนวนวันในการเดินเรือและจำนวนครั้งของการ ละเมิด ISPS ได้ลดลงมาอยู่ที่จุดต่ำสุดในปี 2554 คือ การละเมิดอยู่ที่ 0 ครั้ง โดยมีจำนวนวันในการเดินเรือ 5,842 วัน ทั้งนี้ ไม่มีการละเมิด ISPS ในปี 2554 และปี 2555 แต่ในปี 2557 มีการละเมิด 2 ครั้ง โดยเหตุการณ์เกิดขึ้นเมื่อผู้หลบหนีขึ้นเรือซึ่งเป็นคน ยากจนและต้องการหนีไปอยู่ต่างประเทศเพื่อชีวิตที่ดีขึ้น แม้ว่าเมื่อคนเรือของบริษัทฯ ตรวจพบผู้หลบหนีเหล่านี้ได้นำไปส่งที่ ท่าเรือที่หลบหนีขึ้นมา แต่บริษัทฯ ก็ได้รวมเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นการละเมิด ISPS เพื่อรายงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายการ ละเมิดเท่ากับศูนย์ที่ตั้งไว้



บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS เท่ากับศูนย์ สำหรับปีที่จะมาถึง

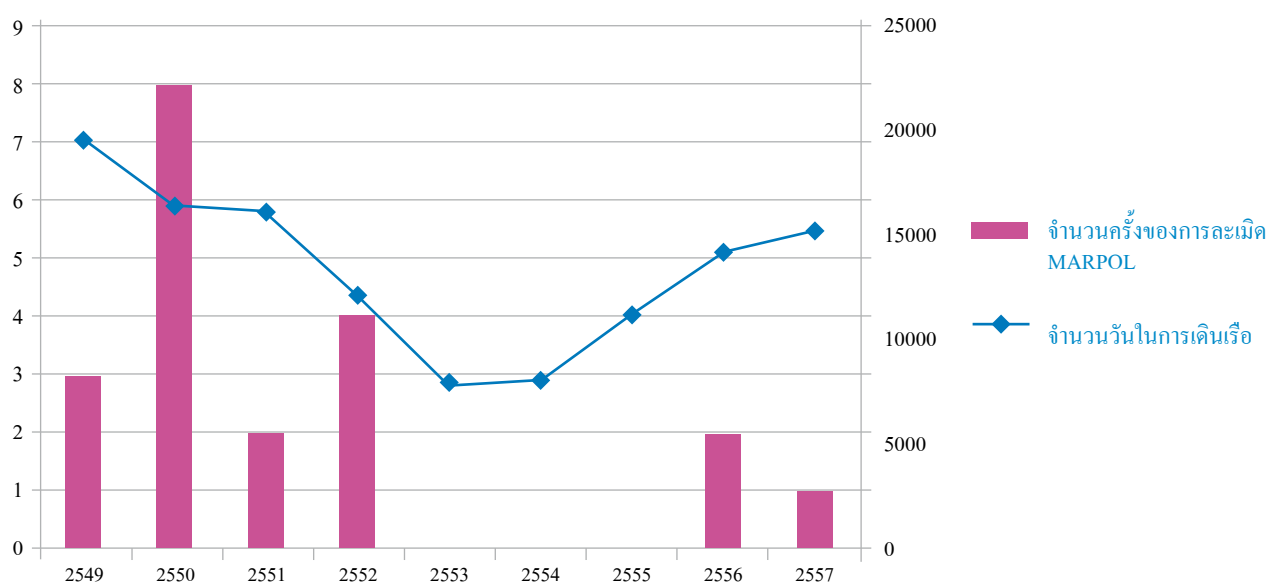
MARPOL: เป็นอีกกฎข้อบังคับหนึ่งที่สำคัญซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมในอุตสาหกรรมเดินเรือทางทะเล โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะ “อนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเล โดยการควบคุมมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน และสารอันตราย รวมถึง การลด จำนวนของอุบัติเหตุในการขนถ่ายสารเหล่านั้น” ซึ่งในอนุสัญญานี้แบ่งออกเป็น 6 หมวด กล่าวคือ:

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 นอกจากนี้บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่าวิศวกรช่างเครื่องบนเรือที่ติดตั้งเครื่องจักรทันสมัยใหม่ได้รับการฝึกอบรมโครงสร้างเครื่องจักรนี้อย่างเข้มงวด เพื่อให้เกิดทักษะและความสามารถในการดูแลรักษาเครื่องจักร และหลีกเลี่ยงปัญหาเครื่องจักรหยุดทำงาน



จากกราฟด้านบนแสดงถึง จำนวนครั้งของการละเมิดอนุสัญญา MARPOL (แกนด้านซ้าย) ซึ่งส่งผลให้เกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน และจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2549 - 2557 เพื่อการวิเคราะห์นี้ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ถือเป็นการละเมิดจะมาจากการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน จะเห็นได้ว่าการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นั้นมีจำนวนมากที่สุดในปี 2550 ซึ่งเกิดขึ้นทั้งหมด 8 ครั้ง ในขณะที่ปี 2549 มีจำนวนวันในการเดินเรือมากที่สุด ทั้งนี้ การละเมิดอนุสัญญา MARPOL โดยเฉลี่ยเกิดขึ้นน้อยกว่า 3 ครั้ง ในขณะที่จำนวนวันในการเดินเรือโดยเฉลี่ยเท่ากับ 13,805 วัน โดยในระหว่างปี 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 ต่อจำนวนวันในการเดินเรือ ในปี 2557 บริษัทฯ มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL จำนวน 1 ครั้ง แต่ทั้งสองครั้งนั้นเกิดจากการไม่ระมัดระวังของคนประจำเรือมากกว่าการปล่อยมลพิษออกจากเรือของบริษัทฯ เหตุการณ์ทั้งสองครั้งนี้ได้ถูกนำมาวิเคราะห์เพื่อหาทางแก้ไขและแจ้งให้แก่เรือทุกลำของบริษัทฯ ทราบ ทั้งนี้ เช่นเดียวกับเป้าหมายสำหรับสองข้อบังคับข้างต้น บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายสำหรับการละเมิดอนุสัญญา MARPOL เท่ากับศูนย์ สำหรับปี 2558 และกำหนดให้ไม่มีเหตุการณ์ที่เรือของบริษัทฯ ถูกกักเนื่องจากการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นี้เลย

กฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้: กฎข้อบังคับต่อไปนี้นำกำลังจะมีผลบังคับใช้ในเร็ววัน

- อนุสัญญา IMDG และ IMSBC ต้องการให้มีความเข้มงวดในการขนส่งสินค้าอันตราย
- การแก้ไข ISM Code ต้องการให้บริษัทมีหน้าที่ดูแลความปลอดภัยในการทำงานของลูกเรือ ตามหลักการความปลอดภัยพื้นฐานที่กำหนดโดย IMO นอกจากนี้บริษัทมีหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ที่เกี่ยวข้องกับ ISM Code ว่าเป็นไปตามที่บริษัทกำหนดภายใต้ข้อบังคับนี้หรือไม่
- เชื้อเพลิงที่เรือใช้ผ่านบริเวณเขตควบคุมการปล่อยมลพิษ (Emission Control Areas “ECA”) ต้องมีค่ากำมะถันน้อยกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 0.1 นับจากวันที่ 1 มกราคม 2558
- กฎข้อบังคับเกี่ยวกับเรือช่วยชีวิต ซึ่งจะต้องปฏิบัติตามเมื่อมีการนำเรือเข้าอู่แห่งครั้งแรก บังคับใช้นับจากวันที่ 1 กรกฎาคม 2557

หลังจากที่ได้แสดงและได้อธิบายถึงกฎข้อบังคับทางทะเลที่สำคัญ ซึ่งมีส่วนช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ ในหัวข้อถัดไปจะเป็นรายละเอียดของระบบการควบคุมภายในทางด้านการสิ่งแวดล้อมของบริษัท

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 นี้ได้กำหนดกรอบแบบองค์รวม ทั้งในด้านยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ การวางแผนงานและการดำเนินการ และการแสดงให้เห็นว่า บริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม จากการดำเนินงานใน 1 ปีหลังจากที่บริษัทฯ ได้รับการรับรอง บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการตรวจสอบประจำปีโดยสมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ซึ่งได้ยืนยันว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวอย่างครบถ้วน ซึ่งระบบ EMS นี้จะเป็นระบบที่เข้ามาเสริมระบบการจัดการคุณภาพ (Quality Management System) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานระบบการจัดการด้านคุณภาพ มอก. 9001 (ISO 9001) และประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ซึ่งระบบการจัดการแบบผสมผสานนี้เป็นที่รู้จักกันในนามของระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (Safety Quality and Environment Management System: SQEMS) ซึ่งตามหลักระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อมแล้ว ผู้จัดการทางเทคนิคซึ่งเป็นผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ด้วยนั้น ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนของฝ่ายบริหารและเป็น ผู้ที่รับมอบหมายให้ดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ในปี 2551 สมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ได้ออกใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ (QMS Certificate) แก่บริษัทฯ ซึ่งเป็นฉบับใหม่ของ ISO 9001: 2008 ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว บริษัทเดินเรือประเภทขนส่งสินค้าแห่งแรกจะไม่ค่อยให้ความสำคัญกับใบรับรองประเภทดังกล่าว เนื่องจากส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องสำคัญสำหรับบริษัทเรือขนส่งสินค้าประเภทน้ำมัน ซึ่งการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องสำคัญสูงสุด

วัตถุประสงค์ของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS)

- ลดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม
- ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎข้อบังคับต่างๆ ทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวกับด้านมลพิษทางสิ่งแวดล้อม
- กำหนดขั้นตอนการดำเนินการที่เกี่ยวกับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
- ปลุกจิตสำนึกของพนักงานในการรักษาสภาพแวดล้อม
- 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 ซึ่งสิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นจากการทำสัญญาส่งต่อเรือใหม่ของบริษัทฯ 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 เดทเวทตันใช้เชื้อเพลิงประมาณ 26.4 ตันต่อวันเมื่อเทียบกับเรือขนาด 57,000 เดทเวทตัน ที่อายุมากกว่าซึ่งใช้เชื้อเพลิงประมาณ 30 ตันต่อวัน การเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำนั้นทำได้โดยการใช้เครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพด้วยการออกแบบใบจักรใหม่ที่เหมาะสม ช่างเรือใหม่เหล่านี้มีค่าชี้วัดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ (Energy Efficiency Design Index "EEDI") ที่ประมาณร้อยละ 25 ซึ่งต่ำกว่าค่าที่กำหนด
3. เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายความร้อนของเรือ ควันท่อของเครื่องยนต์จะถูกปล่อยผ่านหม้อน้ำโดยตรง ซึ่งวิธีการนี้จะช่วยลดการเผาไหม้ของน้ำมันในเตาหลอม
4. เรือส่งต่อใหม่เหล่านี้จะมีการติดตั้งเครื่องบำบัดน้ำถ่วงเรือซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดที่จะมีผลบังคับใช้ในอนาคต เครื่องบำบัดนี้จะฆ่าแบคทีเรียและสิ่งมีชีวิตเล็กๆ ที่อาศัยอยู่ในน้ำทะเล ซึ่งอาจทำลายสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติของเมืองท่าแต่ละแห่ง
5. เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ล่าสุด
6. ระบายสินค้าแบบกล่อง ผนังเรียบ เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะวาระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำทำความสะอาดก็เพียงพอแล้ว
7. ระบบสูบน้ำมันหล่อลื่นแบบหมุนเวียนสำหรับระบบให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ จะเป็นการลดปริมาณน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
8. เตาเผาขยะขนาดใหญ่ เป็นไปตามมาตรฐานการทำงานที่กำหนดโดย IMO ซึ่งสามารถใช้เผาพลาสติกได้ถ้าจำเป็น
9. เรือทุกลำจะติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เผา

ขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิภูลของบริษัทฯ อันเป็นสิ่งที่กองเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว

10. ถังเก็บน้ำท้องเรือและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกันจะช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิภูลเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะช่วยให้ผู้รับกำจัดสิ่งปฏิภูล จัดการแยกน้ำท้องเรือและกากน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้

11. เครื่องบำบัดสิ่งปฏิภูลบนเรือที่ได้รับการพัฒนาจะถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่นี้

12. เรือที่ต่อใหม่จะปฏิบัติตาม “อนุสัญญาการขุบเรือเป็นเศษเหล็ก” ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขุบเรือเป็นเศษเหล็กอย่างปลอดภัยและรักษาสีงแวดล้อมปี ค.ศ. 2009) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความมั่นใจว่า เรือที่ถูกขุบเป็นเศษเหล็กหลังจากที่หมดอายุการใช้งานแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัยหรือสภาพแวดล้อมในปัจจุบันอนุสัญญานี้ได้เปิดให้มีการลงนามจากรัฐต่างๆ และจะมีผลบังคับใช้ใน 24 เดือนนับจากวันที่มีการร่วมลงนามโดย 15 รัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือเชิงพาณิชย์ทั่วโลก เพื่อให้การให้สัตยาบัน การรับรอง หรือการเห็นชอบ หรือการเข้าร่วม หรือได้วางหลักประกันในการให้สัตยาบัน การรับรอง การเห็นชอบ หรือการเข้าร่วมไว้กับเลขาธิการฯ โดยปราศจากข้อจำกัด นอกจากนี้ จำนวนเรือทั้งหมดที่ถูกขุบเป็นเศษเหล็กของแต่ละรัฐ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของขนาดระวางบรรทุกเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ ดังนั้น สัญญาส่งต่อเรือก่อนปี 2558 จะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวภายในปี 2563 และสำหรับสัญญาส่งต่อเรือตั้งแต่ปี 2558 จะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าว ณ วันที่ส่งมอบเรือ สำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้น ได้มีดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ดังกล่าว พร้อมกันนี้ บริษัทฯ ได้จัดเตรียมให้เรือที่มีอยู่ทุกลำต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าวก่อนถึงวันที่อนุสัญญาดังกล่าวนี้จะมีผลบังคับใช้ เรือดังกล่าวจะต้องจัดทำบัญชีวัสดุ/อุปกรณ์ที่อันตราย ตามข้อเสนอแนะของอนุสัญญาฯ โดยเฉพาะการห้ามและการควบคุมมิให้ใช้วัสดุอันตรายตั้งแต่ขั้นตอนในการต่อเรือ หากมีการใช้วัสดุอันตรายเหล่านั้นในการต่อเรือแล้ว จะต้องมีการจัดทำบัญชีรายการวัสดุเหล่านั้นไว้ ซึ่งจะทำให้เรือมีสิทธิยื่นขอใบรับรองบัญชีวัสดุอันตรายได้

พัฒนาการใหม่ๆ ในการออกแบบเรือและการต่อเรือมีรายละเอียดตามด้านล่างนี้ ครอบคลุมที่จะสามารถทำได้ บริษัทฯ จะนำปัจจัยเหล่านี้มาประกอบการตัดสินใจสำหรับการซื้อเรือในอนาคต

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

ธุรกิจเดินเรือยังไม่สามารถแก้ปัญหาในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้ทุกเรื่อง โดยในปัจจุบัน ความพยายามของอุตสาหกรรมเดินเรือและของ IMO แบ่งออกเป็นสองกลุ่ม กล่าวคือ

- สำหรับเรือที่มีอยู่แล้ว - ให้นำ “แนวปฏิบัติในการจัดการที่ดี” มาใช้บังคับ เพื่อรักษาและประหยัดพลังงานที่ใช้นบนเรือ
- สำหรับเรือต่อใหม่ - ให้ใช้การออกแบบตัวเรือแบบใหม่ โดยมีเครื่องจักรและเทคโนโลยีที่ประหยัดพลังงานมากขึ้น

การจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Treatment) ^[EN12] - น้ำถ่วงเรือหากมีการปล่อยที่ไม่ถูกวิธี สามารถทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบนิเวศที่ทำเรือได้ ในปัจจุบันนโยบายของบริษัทฯอนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือกลางมหาสมุทรได้เพื่อกำจัดสิ่งมีชีวิตที่ไม่พึงประสงค์ที่อยู่ในน้ำถ่วงเรือซึ่งอาจทำลายสิ่งมีชีวิตอื่นที่อาศัยอยู่ในท่าเรือต่างๆ วิธีการนี้ถือว่าการลดความเสียหายที่เกิดต่อระบบนิเวศได้เมื่ออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือฯ มีผลบังคับใช้ ใน 12 เดือนหลังจากที่มีการให้สัตยาบันโดย 30 รัฐ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางรวมของเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ทั่วโลก ดังนั้น การติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือสำหรับเรือของบริษัทฯจึงค่อนข้างคล่องตัว โดยตามกำหนดวันเริ่มบังคับใหม่นั้นเรือจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวเมื่อมีการตรวจเรือครั้งแรกเพื่อเปลี่ยน International oil pollution prevention certificate (IOPP)

หลังจากที่อนุสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ ณ ปัจจุบัน มี 38 ประเทศ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 30.38 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก ได้เข้าร่วมลงนามในอนุสัญญานี้

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าการจัดการน้ำถ่วงเรือยังไม่กำหนดเป็นกฎหมาย แต่บริษัทมั่นใจว่าเรือส่งต่อใหม่ทั้งหมดของบริษัทจะมีระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือ เพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ

การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และของเสีย^[EN23]:

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 นี่ก็หนึ่งในความพยายามของบริษัทฯ เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนและเพื่อลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

บริษัทฯ ใช้กฎข้อบังคับด้านสิ่งแวดล้อมเป็นหนึ่งในหลักเกณฑ์หลักในกระบวนการคัดเลือกคู่ค้า

บริษัทฯ มีเป้าหมายที่จะมีเรือประมาณ 60 - 70 ลำในอนาคตอันใกล้ โดยมีจุดมุ่งหมายในการลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลลงในอัตราค่าหัวในหลายๆ ปี เพื่อที่จะให้สำเร็จตามจุดมุ่งหมาย บริษัทฯ ได้ดูแลอย่างต่อเนื่องในการแสวงหาเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีในท้องตลาดและตรวจสอบการใช้งานเพื่อให้เข้ากับประเภทและขนาดของเรือของบริษัทฯ ขณะนี้อยู่ต่อเรือทั่วโลกกำลังเสนอขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” โดยบรรยายถึงความเร็วและตัวเลขการใช้เชื้อเพลิงซึ่งไม่เคยปรากฏมาก่อน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆ อย่างจริงจัง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงตระหนักว่าคำโฆษณาของเรือบ่อยครั้งจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ดูน่าดึงดูดใจ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของเชื้อเพลิงการออกแบบและอัตราการกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งตัวเลขชีวิตสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริงรวมทั้งไม่สามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายได้จริง นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดูแลอย่างใกล้ชิดในเรื่องการติดตั้งเครื่องจักรสำหรับเรือใหม่ที่ได้มา ไม่ว่าจะเป็นเรือต่อใหม่หรือเรือมือสอง รวมถึงเฝ้าติดตามการปฏิบัติงานและผลงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ความเร็วและปริมาณการเผาผลาญเชื้อเพลิงเป็นไปอย่างเหมาะสม ในขณะที่การปล่อยก๊าซเป็นไปอย่างน้อยที่สุด

นอกจากนี้ การที่เรือเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลยังก่อให้เกิดมลพิษอีกทางหนึ่ง นั่นคือ กากน้ำมัน โดยกากน้ำมันนี้จะเกิดขึ้นบนเรือจากการสังเคราะห์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางเลือกหนึ่งในการกำจัดกากน้ำมันนี้สามารถทำได้โดยการเผาแต่จะก่อให้เกิดก๊าซที่เป็นมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงพยายามกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่งไปยังเมืองท่าที่มีการรองรับ ซึ่งวิธีการนี้ถือเป็นวิธีการที่มีค่าใช้จ่ายสูงในการที่จะแก้ปัญหามลพิษ แต่บริษัทฯ ถือเป็นเรื่องมุ่งมั่นในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศและความพยายามในการที่จะอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

ในระหว่างปี 2556 ถึงปี 2557 บริษัทฯได้เพิ่มการกำจัดกากน้ำมันด้วยการส่งขึ้นฝั่งคิดเป็นร้อยละ 14 จากจำนวนกากน้ำมัน จากปริมาณ 1,149 ตันเป็น 1,311 ตัน ซึ่งคิดเป็นการลดลงของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้กากน้ำมันบนเรือประมาณ 3,933 ตัน กากน้ำมันเหล่านี้สามารถนำไปแปรสภาพเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์จำพวกสารหล่อลื่น เช่น จาระบี ซึ่งใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายอุตสาหกรรม

สรุปวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้อธิบายในทุกแง่มุมที่เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งในส่วนนี้จะสรุปถึงวัตถุประสงค์ต่างๆที่ได้มีการดำเนินการ รวมถึงการดูแลและการติดตามผล สำหรับการปฏิบัติตามข้อบังคับและอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับ ISM, ISPS และ MARPOL จะมีการดูแลและติดตามผลโดยทีมงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ซึ่งการตัดสินใจที่จะดำเนินการต่อจากนั้นเพื่อเป็นการลดการละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาดังกล่าว จะขึ้นอยู่กับการประเมินผลงานรอบครึ่งปีโดยผู้บริหารระดับสูงและทีมงานทางด้านเทคนิคของบริษัทฯ ตามที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายให้การละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาสำหรับปี 2558 เท่ากับ “ศูนย์” นอกจากนี้ บริษัทฯ พยายามที่จะรักษามาตรฐานความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม SQEMS ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งบริษัทยังคงหาวิธีการเพื่อปรับปรุงระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (SQEMS) รวมถึงการนำกฎข้อบังคับใหม่ๆ มาบังคับใช้กับเรือของบริษัทฯ ก่อนที่กฎข้อบังคับเหล่านั้นจะมีผลบังคับใช้ นอกจากนี้ บริษัทฯ จะพยายามนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งานบนเรือของบริษัทฯ เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิง ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากที่สุด ดังนั้น แม้ว่ากองเรือของบริษัทฯ จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่บริษัทฯ ยังคงกำหนดเป้าหมายอย่างแน่วแน่ในการที่จะลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลลงร้อยละ 3 – 5 ในปี 2558 สำหรับปี 2557 การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ ได้ลดลงใกล้เคียงกับที่ตั้งเป้าหมายไว้

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ในการกำหนดตัวบ่งชี้ประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (Energy Efficiency Operational Index “EEOI”) เนื่องจากปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เกี่ยวข้องกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง EEOI จึงสะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงของเรือ

แนวทางของ IMO เสนอแนวทางการบ่งชี้ประสิทธิภาพการใช้พลังงานในการเดินเรือ ซึ่งวัดได้จากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อหน่วยการเดินเรือ หรือวัดได้จากจำนวนตันก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยต่อจำนวนตันสินค้าที่บรรทุกต่อระยะทางการเดินเรือ

ตั้งแต่ปี 2557 บริษัทเรือทุกบริษัทต้องเปิดเผยข้อมูล EEOI ดังนั้นในอนาคต ข้อมูลนี้จะถือเป็นส่วนสำคัญในการวัดประสิทธิภาพการใช้พลังงานของเรือ

บริษัทฯ รู้สึกยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะแจ้งว่า รายงานประจำปีของบริษัทฯ สำหรับปีนี้ได้ถูกจัดพิมพ์บนกระดาษที่นำกลับมาใช้ใหม่ (recycled paper) เพื่อช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นไปตามความประสงค์ของบริษัทฯ ในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนฯ

ผลการดำเนินงานทางด้านสังคม

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

ความสัมพันธ์กับลูกค้า

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการประสบความสำเร็จของอุตสาหกรรมเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากแหล่งผู้ผลิตส่งต่อไปยังแหล่งผู้บริโภคนั้นขึ้นอยู่กับกำกับการเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบของบริษัทฯ บริษัทฯ ตระหนักถึงการตอบสนองของลูกค้าอย่างละเอียดโดยทันที หรือภายใน 24 ชั่วโมง รวมทั้งในวันหยุดประจำสัปดาห์ วันหยุดประจำชาติ และวันหยุดสากล ในการดำเนินธุรกิจตามสัญญาเมื่อลูกค้าประสบเหตุการณ์หรือปัญหาใดๆ ก็ตาม บริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปัญหานั้นๆ ที่เกิดขึ้นนั้น ถึงแม้ว่าเรื่องของบริษัทฯ จะไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม ทางบริษัทฯ ยินดีที่จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของบริษัทฯ นั้นได้รับการตอบรับอย่างดี และส่วนหนึ่งในข้อคิดเห็นที่ได้รับจากลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ เช่น

“ผู้เข้าร่วมรู้สึกประทับใจ และขอบคุณมากในความพร้อมที่จะช่วยเหลืออย่างรวดเร็วของบริษัทฯ”

“อยากจะขอขอบคุณสำหรับความร่วมมือที่ดีในการให้บริการ รู้สึกพอใจและมีสิทธิพิเศษมากที่ได้ทำงานกับคุณและ

ลูกเรือของคุณ สำหรับความเป็นมืออาชีพอย่างแท้จริงและมีประสิทธิภาพ”

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

ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า [PR8]

สำหรับข้อมูลของลูกค้า บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษาข้อมูลลูกค้าจากการสูญหาย การถูกขโมย การนำไปใช้ในทางที่ผิด การเปิดเผย การแก้ไข และการทำลายโดยไม่ได้รับอนุมัติ บริษัทฯ รับเรื่องร้องเรียนจากลูกค้าผ่านทางโทรศัพท์ อีเมลล์ และจดหมาย บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความโปร่งใสและความรับผิดชอบในการบริการเพื่อที่จะมอบบริการที่ดีที่สุดแก่ลูกค้า บริษัทฯ ตอบสนองอย่างรวดเร็วต่อการร้องเรียน หรือการร้องขอต่างๆ จากลูกค้าซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความมุ่งมั่นให้บริการและรักษาความลับของลูกค้า ดังนั้นในระหว่างรอบระยะเวลาของการรายงานนี้ บริษัทฯ ไม่มีข้อร้องเรียนใดๆ ในปัญหาดังกล่าว และไม่ถูกปรับหรือถูกลงโทษจากปัญหาเกี่ยวกับการละเมิดการรักษาข้อมูลความลับของลูกค้า

พนักงาน

บริษัทฯ มีความตั้งใจในการดูแลพนักงานด้วยความโปร่งใสและให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกันเพื่อให้พนักงานได้พัฒนาศักยภาพของตนเอง

เพื่อสอดคล้องกับจริยธรรมธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดให้มีนโยบายการจ้างแบบเสมอภาคสำหรับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และเปิดโอกาสให้พนักงานได้แจ้งถึงการกระทำที่ไม่เหมาะสมต่างๆ โดยทางบริษัทฯ จะเก็บเป็นความลับ ทั้งนี้ พนักงานสามารถส่งข้อคิดเห็นได้ทั้งทางอีเมลล์และทางไปรษณีย์

การจ้างงาน

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

การปฏิรูประบบนิเทศกรรมการใหม่: ในกรณีที่มิบุคคลใดได้รับการแต่งตั้งเข้ามาเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ โดยการอนุมัติจากผู้ถือหุ้นเลขานุการบริษัทฯ จะดำเนินการรายงานและจัดเตรียมเอกสารสำหรับกรรมการใหม่ เช่น คู่มือกรรมการ

เอกสารการจดทะเบียนบริษัท กลุ่มนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น

การพัฒนาพนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงาน และลูกเรือบนเรือโดยบริษัทฯ 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 จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ ESOP เนื่องจากบริษัทฯ เห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯ ในรูปของเงินโบนัสประจำปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน

ข้อมูลในการดำเนินงาน	2554	2555	2556	2557
การดำเนินงานด้านสังคม				
ข้อมูลพนักงาน				
จำนวนพนักงาน * (คน)	111	117	124	130
จำนวนพนักงานแบ่งตามเพศ (คน)				
ชาย	47	49	53	57
หญิง	64	68	71	73
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามระดับ (%)				
ผู้บริหารระดับสูง	12.6	11.9	12.1	11.6
ผู้บริหารระดับกลาง	19.8	18.8	18.5	26.1
ฝ่ายปฏิบัติการ	67.6	69.3	69.4	62.3
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามเพศ (%)				
ชาย	42.3	41.9	42.7	43.8
หญิง	57.7	58.1	57.3	56.2
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามการจ้างงาน (%)				
ปฏิบัติงานเต็มเวลา	100.0	100.0	100.0	100.0
ปฏิบัติงานชั่วคราว	-	-	-	-

ข้อมูลในการดำเนินงาน	2554	2555	2556	2557
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)				
อายุต่ำกว่า 30 ปี	4.5	5.9	10.4	8.5
อายุ 30-50 ปี	72.0	71.9	68.6	67.7
อายุเกิน 50 ปี	23.5	22.2	21.0	23.8
สัดส่วนการหยุดงานแบ่งตามประเภทการบาดเจ็บ (%) [LA6]				
ลาป่วย	0.8	1.1	1.1	1.1
เจ็บป่วยที่เกิดจากอุบัติเหตุในการทำงาน	0	0	0	0
อื่นๆ	-	-	-	-
การกลับมาทำงานและการคงอยู่ของพนักงานหลังจากการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร (เฉพาะพนักงานหญิง) ** [LA3]				
จำนวนพนักงานที่มีสิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	64	68	71	73
จำนวนพนักงานที่ใช้สิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	3	3	1	3
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร	3	3	1	3
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร และยังทำงานต่อหลังจากนั้นไปอีกสิบสองเดือน	3	2	1	3
สัดส่วนผู้บริหารแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)				
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	52.8	52.8	55.3	53.1
อายุเกิน 50 ปี	47.2	47.2	44.7	46.9

หมายเหตุ: * รวมพนักงานบริษัทย่อยของบริษัทฯ

** ตามกฎหมายไทย พนักงานหญิงเท่านั้นที่ได้รับสิทธิในการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร

จำนวนและสัดส่วนของพนักงานที่สำนักงาน แบ่งตามเพศและสัญชาติ *

ระดับพนักงาน [LA12]	ชาย			หญิง			รวม
	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	
ผู้บริหารระดับสูง							15
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	0
อายุ 30-50 ปี	1	2	-	1	-	-	4
อายุเกิน 50 ปี	-	10	1	-	-	-	11
ผู้บริหารระดับกลาง							34
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	0
อายุ 30-50 ปี	16	3	-	4	-	-	23
อายุเกิน 50 ปี	-	11	-	-	-	-	11
ฝ่ายปฏิบัติการ							81
อายุต่ำกว่า 30 ปี	4	-	-	7	-	-	11
อายุ 30-50 ปี	6	1	-	55	-	-	62
อายุเกิน 50 ปี	2	-	-	6	-	-	8
รวมพนักงานจ้างประจำ	29	27	1	73	0	0	130
พนักงานชั่วคราว/มีเงื่อนไขตามสัญญา	-	-	-	-	-	-	0
รวมพนักงานทั้งหมดในปี 2557	29	27	1	73	0	0	130
ร้อยละ	22.30	20.76	0.76	56.15	0	0	100

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 ยังได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอนโยบายมาตรฐานของ OCIMF ในเรื่อง “คำแนะนำสำหรับการควบคุมยาเสพติดและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ” ซึ่งรายละเอียดระบุอยู่ในคู่มือระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยบนเรือทุกลำ รวมทั้งประกาศให้ลูกเรือทุกคนรับทราบ

ลูกเรือแต่ละคนต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอซึ่งถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงความเหนื่อยล้า และความตึงเครียดซึ่งอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนเรือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับเวลาการพักผ่อนอย่างน้อยที่สุด ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกรอปร การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ค.ศ. 1995

(STCW 95) และอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ 180 ทั้งนี้ อนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับดังกล่าว กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ 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 และยังไม่มีความชัดเจนว่าประเทศไทยจะรับรองอนุสัญญาดังกล่าวในเร็ววันนี้ ในช่วงเวลาผ่านพ้นหนึ่งปีซึ่งเสนอโดย ILO โดยสิ้นสุดในเดือนสิงหาคม 2557 ใบรับรองตามอนุสัญญา MLC 2006 ของเรือชักธงไทยจะไม่เป็นที่ยอมรับจากประเทศที่รับรองอนุสัญญาดังกล่าว ปัจจัยดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดอุปสรรคในการเดินเรือภายใต้ธงไทย

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

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 เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะรับผิดชอบด้านการบริหารการเดินเรือ สำหรับกองเรือทั้งหมดของบริษัทฯ โดยเจ้าหน้าที่ทุกคนมีการทำงานเป็นทีมและมีการประสานงานที่ดี ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการบริหารการเดินเรือ นอกจากนี้ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ยังได้รับประกาศนียบัตรของ ISM Code และยังได้รับประกาศนียบัตรการรับรองมาตรฐานคุณภาพ “ISO 9001:2008” และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม “ISO 14001:2004” อีกด้วย

การฝึกอบรมและการพัฒนา ตลอดหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่เพียงแต่มีการฝึกอบรมความชำนาญด้านการบริหารการเดินเรือเท่านั้น แต่ยังได้มีการพัฒนาด้านคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่สำนักงานอีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เห็นว่าสามารถประสบความสำเร็จตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือได้ด้วยการอุทิศตนและความซื่อสัตย์ของลูกเรือ ผู้จัดการฝ่ายต่างๆ และฝ่ายตรวจสอบบนเรือ บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพของคนประจำเรือและให้โอกาสพวกเขาได้มีความก้าวหน้าในองค์กรต่อไป

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

บริษัทฯ มีกลไกที่ให้พนักงาน และลูกเรือบนเรือ สามารถส่งข้อร้องเรียน หรือข้อแนะนำต่างๆ มายังสำนักงานของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ หวังว่ากลไกนี้จะสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมบนเรือ โดยนำโปรแกรมวิดีโอที่เกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือที่ดีที่สุดมาใช้อีกด้วย เพื่อให้เกิดแรงจูงใจต่อพนักงานประจำเรือใหม่ และให้เกิดการเรียนรู้ตลอดเวลาที่ประจำการบนเรือ บริษัทฯ จึงกำหนดให้ทำ

กิจกรรมร่วมกับนายประจำเรืออาวุโส และเพื่อทดสอบวัดระดับความสามารถ บริษัทฯ ได้จัดหาคอมพิวเตอร์สำหรับวัดระดับความสามารถไว้ประจำบนเรือ โดยผลของการทดสอบดังกล่าวทำให้พนักงานประจำเรือสามารถทราบจุดอ่อนของตนเอง และกำหนดแนวทางแก้ไขเพื่อปรับปรุงจุดอ่อนดังกล่าวต่อไป

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทางทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง ณ สำนักงานใหญ่ กรุงเทพฯ โดยศูนย์ฝึกอบรมดังกล่าวของบริษัทฯ ได้เปิดให้ใช้งานได้อย่างสมบูรณ์ในเดือนมีนาคม 2551 โดยสิ่งเหล่านี้จะเป็นการวางรากฐานที่มั่นคงของกระบวนการฝึกอบรมต่างๆ ของบริษัทฯ และทำให้ทั้งพนักงานและลูกเรือได้พัฒนาในเรื่องการเดินเรือทะเลที่ทันสมัย สำหรับหอบังคับการเดินเรือจำลองถูกสร้างให้เหมือนหอบังคับการจริงของเรือ โดยจำลองสถานการณ์ขณะนำเรือเข้าสู่ท่าเรือหลัก เพื่อให้พนักงานและลูกเรือได้เห็นภาพและเข้าใจระบบการนำเรือเข้าเทียบท่า ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลได้จัดอบรมหลักสูตรใหม่ๆอย่างต่อเนื่อง เพื่อพัฒนานายช่างกลเรือเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการบนเรือและลูกเรือ ในทุกระดับ ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลนี้เป็นก้าวที่สำคัญของ บริษัทฯ ที่จะดำเนินการฝึกอบรมให้พนักงานและลูกเรือมีการดูแลตัวเองที่ดีและดูแลเรือที่ต้องประจำการ ทั้งหมดนี้คือความมุ่งมั่นเพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของลูกเรือและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2557				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนชั่วโมงเรียนรวมคน x ชม
			ฝ่ายเดินเรือ	ฝ่ายเดินเรือ	ฝ่ายเดินเรือ	ฝ่ายเดินเรือ	ฝ่ายเดินเรือ	ฝ่ายเดินเรือ	ฝ่ายเดินเรือ	ฝ่ายเดินเรือ	
			ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรเดินเรือทะเล (MRM)	หลักสูตรนี้ทางบริษัทได้เปิดสอนตามข้อตกลงที่ได้รับใบอนุญาตจาก สโมสรสวีเดน โดยมุ่งเน้นไปที่ตำแหน่งกัปตันเรือ นายประจำเรือ และผู้บริหารฝ่ายเครื่องจักรกลเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะสร้างทีมเวิร์คที่ดี และทัศนคติที่ดีในการจัดการทรัพยากร และสร้างทักษะที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดจากความผิดพลาดของการจัดการ	4 วัน	21	55	24	ไม่มี	24	24	ไม่มี	ไม่มี	2,400
หลักสูตรเพิ่มความสามารถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 1 (BTC-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะความสามารถด้านต่างๆและความรู้ของพนักงานเดินเรือให้ดีขึ้น เพื่อการเดินเรือที่ปลอดภัย	3 วัน	ไม่มี	46	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	18	ไม่มี	ไม่มี	828
หลักสูตรเพิ่มความสามารถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 2 (BTC-II)	หลักสูตรนี้เน้นการลงมือปฏิบัติจริงเพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีความรู้ความสามารถ และประสิทธิภาพในการ บังคับเรือ หลบหลีกเรือ และการทดสอบในสภาวะต่างๆ ภายใต้งัยของกัปตันที่ควบคุมได้	3 วัน	42	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	18	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	756
หลักสูตรการบริหารจัดการชุดทำงานและทรัพยากรบนสะพานเดินเรือ รวมถึงการบริการจราจรทางเรือ (BTM, VTS&SMCP)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะฝึกกัปตันเรือและนายประจำเรือ ในการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพบนสะพานเดินเรือ และการจัดการทรัพยากรในสถานการณ์ต่างๆ รวมถึงการจัดการบนสะพานเดินเรือในภาวะฉุกเฉิน หลักสูตรนี้ยังพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือ ในการติดต่อกับฝ่ายบริการจราจรเรือโดยการใ้ภาษากลางที่ใช้ทางทะเล (SMCP) ในรูปแบบต่างๆผ่านวิทยุสื่อสาร (VHF) และ อุปกรณ์สื่อสาร GMDSS ในสะพานเดินเรือจำลอง	5 วัน	26	48	ไม่มี	ไม่มี	30	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	2,220

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2557				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		
			ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	
หลักสูตรรวมคำแนะนำใหม่จากมีออชีพด้านการเดินเรือโดยสรุป (MPB)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้รับทราบถึงกฎข้อบังคับล่าสุดและข้อมูลใหม่เกี่ยวกับการเดินเรือ โดยผู้ที่มีประสบการณ์จากหลายแผนกในบริษัทได้ร่วมกันสอนหลักสูตรนี้ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาดังต่อไปนี้ 1. การประกันทางทะเลและการป้องกันความเสียหาย 2. การดำเนินการของสินค้าและเรือพาณิชย์ 3. การตรวจตราควบคุมเรือโดยหน่วยงานของรัฐหรือเมืองต่างๆ และการป้องกันมลพิษ 4. การจัดระดับความปลอดภัยระหว่างเรือกับเมืองท่า (ISPS) และเพิ่มพูนการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยบนเรือตามหลักสากล (ISM) รวมถึงเอกสารที่เกี่ยวข้อง การทาสีและบำรุงรักษาตัวเรือ 5. การรู้ถึงความสำคัญของการจัดการระบบแวนดอล้อม (EMS) และการรักษาความปลอดภัยบนเรือ	2 วัน	56	ไม่มี	40	ไม่มี	12	ไม่มี	12	ไม่มี	1,125
หลักสูตรหน้าที่นายยามระดับปฏิบัติการ (OOW)	หลักสูตรนี้มีขึ้นเพื่อเพิ่มมาตรฐานของการปฏิบัติหน้าที่ของนายยามทั้งขณะเรือเดินและขณะอยู่ในท่า หลักสูตรนี้จะช่วยให้นายประจำเรือระดับปฏิบัติการเข้าใจหน้าที่ที่ตนต้องทำบนเรือ และตระหนักถึงความสำคัญของหน้าที่เหล่านั้น และยังช่วยให้ผู้อบรมสามารถนำความรู้ไปช่วยให้ธุรกิจเรือโดยรวมประสบความสำเร็จ	3 วัน	ไม่มี	25	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	18	ไม่มี	ไม่มี	450
หลักสูตรต้นเรือ (CMC)	หลักสูตรนี้เสริมสร้างความเป็นมืออาชีพและความสามารถของต้นเรือให้แข็งแกร่งมากขึ้น และยังเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อขึ้นสู่ตำแหน่งต้นเรือให้กับต้นหนที่มีประสบการณ์	3 วัน	12	32	ไม่มี	ไม่มี	18	ไม่มี	18	ไม่มี	792
หลักสูตรการบังคับบัญชา (Command)	ความมุ่งหมายของหลักสูตรนี้คือฝึกฝนเรือในทักษะทุกด้านทั้งเป็นและเตรียมความพร้อมให้กับต้นเรือที่จะขึ้นมาเป็นกัปตัน หลักสูตรนี้ครอบคลุมถึงหลักเกณฑ์การเป็นผู้นำ ความรู้ในธุรกิจและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงข้อบังคับ ประมวลกฎหมายและธรรมเนียมปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง สัญญาเช่าแบบกำหนดระยะเวลาและสัญญาเช่าเป็นเทียว เรื่องต่างๆที่เกี่ยวข้องกับสินค้า ประกาศนียบัตร เอกสารต่างๆ เกี่ยวกับเรือและสินค้า การจัดการเรือ เทคนิคการนำเรือและการนำเรือไปทอดสมอเป็นต้น	5 วัน	28	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	30	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	840

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2557				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวน ชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		
			ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	
หลักสูตรการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ และระบบข้อมูล (ECDIS)	หลักสูตรนี้จัดทำขึ้นเพื่อให้แน่ใจว่าผู้เรียนได้รับการฝึกอบรมอย่างถูกต้องในการใช้ระบบปฏิบัติการของแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS) พร้อมทั้งช่วยให้ผู้เรียนคุ้นเคยกับอุปกรณ์ต่างๆ บนเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือจากการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์และการเรียนรู้ข้อจำกัดของข้อมูลที่ได้จากการใช้ (ซึ่งเป็นข้อกำหนดใหม่ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ – IMO) รวมถึงการใช้สิ่งพิมพ์และข้อมูลระบบติดตามดาวเทียมไปกับการใช้แผนที่อิเล็กทรอนิกส์	2 วัน	14	9	ไม่มี	ไม่มี	12	12	ไม่มี	ไม่มี	276
หลักสูตรหน้าที่ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล (EMC and EOW)	หลักสูตรฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล ให้มีความรู้ด้านการจัดการและมีทักษะที่หลากหลายซึ่งจำเป็นต่อการปฏิบัติงานบนเรือได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ นายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลระดับปฏิบัติการที่เข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรนี้จะได้รับการฝึกในหน้าที่นายยามในห้องเครื่อง การเฝ้าดูสถานะการทำงานของเครื่องจักร เครื่องยนต์ การใช้งานการบำรุงรักษา ความปลอดภัย และการป้องกันมลพิษ รวมไปถึงการเก็บบันทึกข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	5 วัน	ไม่มี	ไม่มี	17	65	ไม่มี	ไม่มี	30	30	2,460
หลักสูตรการใช้เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex (Wartsila RT-Flex Engine Familiarization)	หลักสูตรนี้ช่วยให้ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลได้คุ้นเคยกับเครื่องจักรแบบใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex” ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรใหญ่ชนิดนี้ โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	3 วัน	ไม่มี	ไม่มี	37	106	ไม่มี	ไม่มี	18	18	2,574
หลักสูตร MC/ME	เพื่อให้วิศวกรมีความคุ้นเคยกับเครื่องจักรใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรดีเซลรุ่น MAN” (ME) ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรชนิดนี้ โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	5 วัน	ไม่มี	ไม่มี	35	61	ไม่มี	ไม่มี	30	30	2,880
หลักสูตรภาษาอังกฤษพื้นฐาน (Basic)	หลักสูตรนี้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ผู้เรียนได้เรียนรู้และมีความเข้าใจในทักษะทางด้านภาษาอังกฤษทั้งหมดในระดับพื้นฐาน และสามารถนำไปใช้ได้อย่างถูกต้อง เช่น ระบบการออกเสียงของภาษาอังกฤษ การฟัง การพูด การอ่าน และ การเขียนด้วยคำศัพท์และโครงสร้างไวยากรณ์ที่เหมาะสมในบริบทต่างๆ	10 วัน	1	19	2	15	-	30	-	30	1,110

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2557				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวน ชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		ฝ่ายเดินเรือ		ฝ่ายเครื่องกลเรือ		
			ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	ระดับบริหาร	ระดับปฏิบัติการ	
หลักสูตรภาษาอังกฤษการเดินเรือขั้นต้น ระดับ 1 (EMT-I)	หลักสูตรนี้จัดทำขึ้นเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษของนักเรียนไปสู่ระดับภาษาอังกฤษขั้นต้นระดับ 2 (Elementary-II level) และให้นักเรียนได้ผ่านพ้นความยากของการใช้ภาษาอังกฤษในแต่ละบุคคล รวมถึงการพัฒนาความรู้ภาษาอังกฤษไปใช้ในชีวิตประจำวัน	10 วัน	2	25	1	12	-	30	30	30	1,200
หลักสูตรภาษาอังกฤษการเดินเรือขั้นต้น ระดับ 2 (EMT-II)	หลักสูตรนี้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษของนักเรียนไปสู่ระดับภาษาอังกฤษขั้นกลาง(Intermediate Level) และให้นักเรียนได้ฝึกทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษในขอบข่ายที่กว้างขึ้นทั้งทางด้านการเดินเรือและการใช้ทั่วไปในระดับภาษาอังกฤษขั้นต้น 2 (Elementary-II level)	10 วัน	7	8	1	10	30	30	30	30	780
หลักสูตรภาษาอังกฤษขั้นกลาง ระดับ 1 (IMD-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มุ่งหมายที่จะพัฒนาการออกเสียงภาษาอังกฤษและพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษของผู้เรียนทั้ง 4 ด้าน คือ ฟัง อ่าน และเขียน หลังจากจบหลักสูตรแล้วผู้เรียนจะสามารถพูดภาษาอังกฤษด้วยสำเนียงที่ดีขึ้น ออกเสียงถูกต้องมากขึ้น เน้นถ้อยคำและเน้นเสียงสูงต่ำได้ขึ้น สื่อสารในชีวิตประจำวันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เลือกใช้คำศัพท์และสำนวนได้อย่างเหมาะสม และสามารถสร้างประโยคภาษาอังกฤษแบบต่างๆ ได้โดยผิดไวยากรณ์น้อยลง	10 วัน	8	1	3	-	30	30	30	30	360
หลักสูตรภาษาอังกฤษขั้นกลาง ระดับ 2 (IMD-II)	หลักสูตรการฝึกอบรมขั้นสูงนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษด้านต่างๆของผู้เรียนให้มากขึ้น โดยเน้นที่โครงสร้างไวยากรณ์ขั้นสูง คำศัพท์เกี่ยวกับธุรกิจ การฝึกเขียนอีเมลและจดหมายแบบต่างๆ (ซึ่งเป็นเนื้อหาหลักของหลักสูตรนี้) นักเรียนจะได้เรียนรู้คำและวลีต่างๆที่ใช้ในการติดต่ออีเมลและจดหมายภาษาอังกฤษ และเรียนรู้ที่จะเขียนอีเมลและจดหมายโดยเลือกใช้ถ้อยคำ รูปแบบการเขียน และระดับความทางการในโอกาสที่ต่างกันได้อย่างถูกต้องเหมาะสม	10 วัน	3	2	-	-	30	30	30	30	150

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2557				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 การจัดการสินค้าและการปฏิบัติงานอื่น ๆ บนเรือ เป็นต้น รวมถึงโปรแกรมการอบรมผ่านวิดีโอควบคู่ไปกับหลักสูตรการอบรมภาษาอังกฤษหลัก	10 วัน	21	56	7	37	30	30	30	30	3,630
ชั่วโมงการอบรมเฉลี่ยต่อคนต่อปี = $24.831 / (241 + 326 + 167 + 306) / 2 = 47.75$			241	326	167	306					24,831

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

สรุปพนักงานที่เข้าร่วมการอบรมแบ่งตามตำแหน่งงาน

หลักสูตรอบรม	ตำแหน่งกัปตันเรือ	ตำแหน่งต้นเรือ	ตำแหน่งต้นหน	ตำแหน่งผู้ช่วยต้นเรือระดับ 3 และ 4	ตำแหน่งเดือรองตนกล	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
MC/ME (หลักสูตรใหม่)	-	-	-	-	30	30
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 ทุ่มเทความสนใจในเจ้าหน้าที่และลูกเรือที่มีความมุ่งมั่นและรับผิดชอบในด้านความปลอดภัยของชีวิตเมื่ออยู่กลางทะเล”

การพัฒนาชุมชนและสังคม

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

ในปี 2554 เหตุการณ์อุทกภัยครั้งใหญ่ในประเทศไทย ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคนจำนวนนับล้าน ทรัพย์สินเกิดความเสียหายและถูกทำลายอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน 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 ได้บริจาคเงินเข้ากองทุนเพื่อช่วยเหลือชาวประมงไทย (ไม่ใช่พนักงานบริษัทฯ) ที่ถูกจับเป็นตัวประกันนานกว่า 4 ปีในประเทศโซมาเลียให้ได้กลับสู่ประเทศไทย
- บริษัทฯ ให้การสนับสนุนการฝึกอบรมบุคลากรของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (Merchant Marine Training Center) โดยการให้ทุนการศึกษาแก่ผู้ที่มีผลการเรียนดีโดยมอบรางวัลเหรียญทองแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่มีผลการเรียนดีเด่นและประพฤติดีเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีอย่างสม่ำเสมอด้วย
- บริษัทฯ ได้จัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (MMTC) โดยในปี 2557 ปี 2556 ปี 2555 ปี 2554 และ ปี 2553 บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษารวมทั้งสิ้น 1,100,000 บาท 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
- จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีก่อน บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา ในการปรับปรุงความรู้ และส่งเสริมการเรียนการสอน สำหรับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งตามบันทึกความเข้าใจนี้ บริษัทฯ ได้สร้างหอพัก เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักศึกษาสำเร็จตามโครงการที่วางไว้เรียบร้อยแล้ว และได้ส่งมอบหอพักดังกล่าวให้กับวิทยาลัยเทคโนโลยี

และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวครศรีธรรมราช ซึ่งมีมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 25.40 ล้านบาท บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือทางการเงินอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียน รวมการซื้อหนังสือและอุปกรณ์ทางการศึกษาในห้องสมุด ทางด้านวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวครศรีธรรมราช ได้เพิ่มหลักสูตรการเรียนใหม่โดยมีบริษัทฯ เป็นที่ปรึกษา เพื่อเป็นการฝึกหัดและพัฒนาวิศวกรสำหรับการดำเนินอาชีพการเดินเรือในอนาคต ในการนี้ ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการได้มอบรางวัลโล่เกียรตินิยมให้แก่บริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวครศรีธรรมราช

- บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชยนาวินานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต การเดินเรือ การมอบทุนการศึกษางวดสุดท้ายภายใต้โครงการนี้ได้ถูกจ่ายในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553
- ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 137,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 15” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิน เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ช่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านหนองแค จังหวัดสระแก้ว ได้แก่ 1) ในปี 2554 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 113,160 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิน เพื่อนำไปจัดสร้างห้องอาหาร สำหรับโรงเรียนวัดตะพังคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา 2) ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 139,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิน เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ สำหรับโรงเรียนโนนผาสุก จังหวัดสระแก้ว 3) ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิน เพื่อนำไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทำเวทีกิจกรรมสำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และ 4) ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิน เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียนและปรับปรุงห้องสมุดให้แก่ โรงเรียนบ้านใบสีทอง จังหวัดสุพรรณบุรี
- เมื่อเดือนมกราคม 2556 บริษัทฯ ได้บริจาคเงินจำนวน 5,000 บาทให้แก่กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเพื่อจัดหาของขวัญให้แก่เด็กๆ ในงานวันเด็กที่สนามเสือป่า พระราชวังดุสิต
- ในปี พ.ศ 2553 บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 28 เครื่อง แก่โรงเรียนมัธยมวชิรขุมิ โรงเรียนสุโขทัย โรงเรียนบ้านค้อ โรงเรียนสัตตยาสัย และสำนักงานบริหารชุมชน อำเภอปากเกร็ด บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษาก่อนเด็กยากจนอย่างต่อเนื่อง จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 15 เครื่อง เพื่อใช้ในกิจกรรมการเรียนการสอนของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ และได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีความทันสมัยเพิ่มอีกจำนวน 3 เครื่อง (Dell Celeron 2 GHZ, Hard Disk 40 GB) แก่โรงเรียนเพื่อให้นักเรียนการเรียนการสอนในโรงเรียนมีความทันสมัยมากขึ้นด้วย
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 40,000 บาท ให้กับยุวมุสลิม บ้านปากลัด อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อใช้สนับสนุนเครื่องมือเครื่องใช้ทางการศึกษาและเป็นทุนการศึกษาในกิจกรรมวันเด็กเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2551
- โดยปกติแล้วบริษัทฯ มักจะจัดให้มีการบริจาคเงินและสิ่งของสำหรับผู้ที่มีความจำเป็นและผู้ที่ยากไร้ เช่น บริษัทฯ ร่วมกับพนักงาน ได้บริจาคเงินกว่า 1 ล้านบาท ผ่านสภาอากาศไทยสำหรับผู้ประสบภัยธรรมชาติพิบัติจากคลื่นยักษ์สึนามิในประเทศไทย 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 ยังให้ทุนการศึกษาแก่เด็กผู้หญิงคนหนึ่งที่กำลังศึกษาอยู่ในโรงเรียนแห่งหนึ่งที่กรุงเทพฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดหาแหล่งประกอบอาชีพให้แก่เยาวชนและให้การสนับสนุนการพัฒนาทางร่างกายและสติปัญญาของเด็กหนุ่มในหมู่บ้านแห่งนี้ เพื่อที่จะก้าวเข้ามาฝึกอบรมอาชีพการเดินเรือขั้นพื้นฐาน โดยทางบริษัทฯ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะเข้ามาประกอบอาชีพการเดินเรือให้กับบริษัทฯ ได้อย่างสมบูรณ์และตรงกับสายงานอาชีพในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 1,325,867 บาท ในปี 2551 เพื่อสร้างบ้านฟิสิกส์ เคมี และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เซมังกูดี ทามิล นาฑูล ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547
- บริษัทฯ ได้ประสานงานกับสภาอากาศไทยให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ มาตั้งแต่อดีต และในปี 2557 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมกราคม และเดือนกรกฎาคม มีจำนวนโลหิตรวม 32,400 ซีซี
- ในทุกๆ ปี บริษัทฯ จัดกิจกรรมวิ่ง 5 กิโลเมตร เรียกว่า “ฟีสแอลวิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี” ที่สวนลุมพินีเพื่อสนับสนุนให้พนักงานบริษัทฯ มีนิสัยรักการออกกำลังกายและมีสุขภาพที่ดี และในปี 2555 บริษัทฯ ไม่ได้จัดกิจกรรมวิ่งดังกล่าว โดยบริษัทฯ ได้นำเงินจำนวนนี้ไปช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากน้ำท่วมในไทยแทน
- บริษัทฯ เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนงานวันกีฬาประจำปี ณ ศูนย์ฝึกพณิชยณาวี ซึ่งบริษัทฯ ให้ความร่วมมือในการขยายด้านกีฬารวมถึงการศึกษา (ที่ได้กล่าวไปแล้ว) และช่วยในเรื่องการพัฒนาของคณบดีนักเรียนพณิชยณาวี
- บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือพนักงานด้วยการให้ทุนการศึกษาประจำปี สำหรับค่าเล่าเรียนแก่บุตรของพนักงานที่ไม่สามารถหาเงินค่าเล่าเรียนของบุตรตนเองได้
- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินและอุปกรณ์การศึกษา เพื่อจัดทำห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์และสนับสนุนกิจกรรมการเรียนการสอน ด้านต่างๆ ของโรงเรียนบ้านคือ จังหวัดสุรินทร์ ในเดือนกันยายน 2549
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 100,000 บาท และหนังสือให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพณิชยณาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมอาคารเรียนและสร้างห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านวังสนวน จังหวัดนครราชสีมาในเดือนกันยายน 2550
- บริษัทฯ ได้ร่วมสมทบเงิน 100,000 บาท แก่สภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อใช้ในการอบรมความรู้และพัฒนาทักษะวิชาชีพแก่คนพิการ เพื่อให้สามารถหาเลี้ยงตนเองได้ในงานวันคนพิการครั้งที่ 43 ซึ่งจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2550
- ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 68,000 บาท ให้โรงเรียนบ้านคือ จังหวัดสุรินทร์ เพื่อสนับสนุนใน “โครงการพานักเรียนไปทัศนศึกษา” ณ สถานีวิจัยสิ่งแวดล้อมสะแกราช จังหวัดนครราชสีมา

งาน CSR Recognition 2014



คุณสมปรารถนา เทพณาเพลิน
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี)
รับมอบรางวัล CSR Recognition 2014
จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย



จากภาพ
กัปตันพวงศ รัตนชัยพรพันธ์ ผู้จัดการอาวุโส -
Post Fixture และ คุณสมปรารถนา เทพณาเพลิน
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี)
ณ งานมอบรางวัล CSR Recognition 2014
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

มอบทุนการศึกษาให้แก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชยน์วีประจำปี 2557



ในเดือนกันยายน 2557 บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ได้มอบทุนการศึกษาจำนวน 1,100,000 บาท ให้แก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชยน์วีที่ได้รับคัดเลือกเพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายของนักเรียนตลอดปีการศึกษา จากภาพแสดงนักเรียนทุนของศูนย์ฝึกพาณิชยน์วี พร้อมด้วยนายโคลา วี. สุดาการ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือพีเอสแอล



จากภาพ: นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิ พร้อมด้วย นายโคทวี่, สุดการ ผู้อำนวยการ ฝ่ายบริหารกองเรือพิเอสแอล ในวันจบการศึกษา ณ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิ



การบริจาคโลหิต ปี 2557

บริษัทฯ จัดงานบริจาคโลหิตโดยความร่วมมือจากสภากาชาดไทยเป็นประจำทุกปี ในปี 2557 บริษัทฯ จัดงานบริจาคโลหิตทั้งสิ้น 2 ครั้งในเดือนมกราคม และ เดือนกรกฎาคม มีจำนวนโลหิตที่ได้รับบริจาครวมทั้งสิ้น 32,400 ซีซี



GRI CONTENT INDEX

GRI Code	GRI Indicator	2014 Annual Report Page Number	2014 Annual Report Section Reference
GENERAL STANDARD DISCLOSURES			
Strategy and Analysis			
G4-1	Statement from the most senior decision-maker of the organization (such as CEO, chair, or equivalent senior position) about the relevance of sustainability to the organization and the organization's strategy for addressing sustainability	78	Message from the Board of Directors
		32-46	Board of Directors' Report
G4-2	Description of key impacts, risks and opportunities	117-123	Significant Risk Factors
Organization Profiles			
G4-3	Name of the organization	8	Other information pursuant to SEC.114
G4-4	Primary brands, products, and services	12-15	Nature of Business and Industry
G4-5	Location of the organization's headquarters	8	Other information pursuant to SEC.114
G4-6	Number of countries where the organization operates, and names of countries where either the organization has significant operations or that are specifically relevant to the sustainability topics covered in the report	9-11	Registered Office Address of Subsidiary and Associated Companies
G4-7	Nature of ownership and legal form	8	Other information pursuant to SEC.114
G4-8	Markets served (including geographic breakdown, sectors served, and types of customers and beneficiaries)	12-15	Nature of Business and Industry
		39	Board of Directors' Report: Market Segmentation/Benchmarking
G4-9	Scale of the organization	4-5	Financial Highlights
		15	Nature of Business and Industry
		9-10	Name and Category of Subsidiaries and Associated Companies in which the Company holds more than 10% of shares sold by them
G4-10	Total number of employees/workforce	96-98	Sustainability Report: Employee Benefits
G4-11	Percentage of total employees covered by collective bargaining agreements		Not applicable
G4-12	Organization's supply chain		None
G4-13	Significant changes during the reporting period regarding the organization's size, structure, ownership, or its supply chain		No significant changes
G4-14	Report whether and how the precautionary approach or principle is addressed by the organization	117-123	Significant Risk Factors
G4-15	Externally developed economic, environmental and social charters, principles, or other initiatives to which the organization subscribes or which it endorses	36	Board of Directors' Report
		20-25	Nature of Business and Industry: Maritime Laws and Regulations

GRI Code	GRI Indicator	2014 Annual Report Page Number	2014 Annual Report Section Reference
G4-16	Memberships of associations (such as industry associations) and national or international advocacy organizations in which the organization: <ul style="list-style-type: none"> • Holds a position on the governance body • Participates in projects or committees • Provides substantive funding beyond routine membership dues • Views membership as strategic 	20-25	Nature of Business and Industry: Maritime Laws and Regulations
Identified Material Aspects and Boundaries			
G4-17	a. All entities included in the organization's consolidated financial statements or equivalent documents b. Report whether any entity included in the organization's consolidated financial statements, or equivalent documents is not covered by the report	79	Sustainability Report: The scope of the Report
G4-18	a. Explain the process for defining the report content and the Aspect Boundaries b. Explain how the organization has implemented the Reporting Principles for Defining Report Content	79	Sustainability Report: The process for defining the content of the Report
G4-19	List all the material Aspects identified in the process for defining report content	79-80	Sustainability Report: The Materiality Assessment
G4-20	For each material Aspect, report the Aspect Boundary within the organization	79	Sustainability Report
G4-21	For each material Aspect, report the Aspect Boundary outside the organization	79	Sustainability Report: The boundary and limitations of the Report
G4-22	Effect of any restatements of information provided in previous reports, and the reasons for such restatements	79	Sustainability Report: The boundary and limitations of the Report
G4-23	Significant changes from previous reporting periods in the Scope and Aspect Boundaries	79	Sustainability Report: The boundary and limitations of the Report
G4-24	List of stakeholder groups engaged by the organization	79-82	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
G4-25	Basis for identification and selection of stakeholders with whom to engage	79-82	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
G4-26	Organization's approach to stakeholder engagement, including frequency of engagement by type and by stakeholder group, and an indication of whether any of the engagement was undertaken specifically as part of the report preparation process	79-82	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
G4-27	Key topics and concerns that have been raised through stakeholder engagement, and how the organization has responded to those key topics and concerns, including through its reporting	79-82	Sustainability Report: Stakeholder Engagements

GRI Code	GRI Indicator	2014 Annual Report Page Number	2014 Annual Report Section Reference
Report Profile			
G4-28	Reporting period (such as fiscal or calendar year) for information provided	79	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
G4-29	Date of most recent previous report (if any)	79	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
G4-30	Reporting cycle (such as annual, biennial)	79	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
G4-31	Contact point for questions regarding the report or its contents	63	Corporate Governance Report: Relations with Investors
G4-32	a. Report the ‘in accordance’ option the organization has chosen b. Report the GRI Content Index for the chosen option c. Report the reference to the External Assurance Report, if the report has been externally assured	79	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
G4-33	a. Report the organization’s policy and current practice with regard to seeking external assurance for the report b. If not included in the assurance report accompanying the sustainability report, report the scope and basis of any external assurance provided c. Report the relationship between the organization and the assurance providers d. Report whether the highest governance body or senior executives are involved in seeking assurance for the organization’s sustainability report	79	Sustainability Report: The process for defining the content of the Report
Governance			
G4-34	Governance structure of the organization, including committees of the highest governance body	30-31	Organization chart
		125-131	Management Structure
G4-38	Report the composition of the highest governance body and its committees	125-131	Management Structure
G4-39	Report whether the Chair of the highest governance body is also an executive officer	125	Management Structure
G4-40	Report the nomination and selection processes for the highest governance body and its committees, and the criteria used for nominating and selecting highest governance body members	130-131	Management Structure
G4-41	Report processes for the highest governance body to ensure conflicts of interest are avoided and managed. Report whether conflicts of interest are disclosed to stakeholders.	68-69	Corporate Governance Report
G4-46	Report the highest governance body’s role in reviewing the effectiveness of the organization’s risk management processes for economic, environmental and social topics	125-129	Management Structure

GRI Code	GRI Indicator	2014 Annual Report Page Number	2014 Annual Report Section Reference
G4-47	Report the frequency of the highest governance body's review of economic, environmental and social impacts, risks, and opportunities	71	Corporate Governance Report: Board of Directors' Meeting
G4-49	Report the process for communicating critical concerns to the highest governance body	64, 67-68	Corporate Governance Report
G4-51	a: Report the remuneration policies for the highest governance body and senior executives	59-63, 73	Corporate Governance Report: Directors and Management Remuneration
	b: Report how performance criteria in the remuneration policy relate to the highest governance body's and senior executives' economic, environmental and social objectives"	129-130	Management Structure: The Remuneration Committee
Ethics and Integrity			
G4-56	Describe the organization's values, principles, standards and norms of behavior such as codes of conduct and codes of ethics	82	Sustainability Report: Corporate Governance, Ethics and Integrity
		66	Corporate Governance Report: Leadership and Vision
G4-57	Report the internal and external mechanisms for seeking advice on ethical and lawful behavior, and matters related to organizational integrity, such as help lines or advice lines	59	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
G4-58	Report the internal and external mechanisms for reporting concerns about unethical or unlawful behavior, and matters related to organizational integrity, such as escalation through line management, whistleblowing mechanisms or hotlines	59	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES			
Disclosures on Management Approach			
G4-DMA	Disclosures on Management Approach	83-85, 94	Sustainable Management Performance for Economic, Environment and Social
Economic			
Materiality Aspect: Economic Performance			
G4-EC1	Direct economic value generated and distributed Payments to local communities as part of land use agreements, not including land purchases	83-84	Direct Economic Value Generated and Distributed
Environment			
Materiality Aspect: Biodiversity			
G4-EN12	Description of significant impacts of activities, products, and services on biodiversity in protected areas and areas of high biodiversity value outside protected areas	92-93	Ballast Water Treatment
Materiality Aspect: Effluents and Waste			
G4-EN23	Total weight of waste by type and disposal method	93-94	Carbon Footprint and Waste Generation

GRI Code	GRI Indicator	2014 Annual Report Page Number	2014 Annual Report Section Reference
Materiality Aspect: Products and Services			
G4-EN27	Extent of Impact Mitigation of Environmental impacts of products and services	20-25	Nature of Business and Industry
		84-85	Environment performance highlights
Social			
Labor Practices and Decent Work			
Materiality Aspect: Employment			
G4-LA2	Benefit provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees, by significant locations of operation	56-57	Corporate Governance Report: Employee
G4-LA3	Return to work and retentions rates after parental leave, by gender	96-97	Employee Benefits
Materiality Aspect: Occupational Health and Safety			
G4-LA6	Type of injury and rates of injury, occupational disease, lost days, and absenteeism, and total number of work-related fatalities, by region and by gender	96-97	Employee Benefits
G4-LA8	Health and safety topics covered in formal agreements with trade unions	85-87	International Safety Management Code
Materiality Aspect: Training and Education			
G4-LA9	Average hours of Training per year per employee by gender, and by employee category	101-105	List of Major Training Programs conducted by The Company’s Maritime Training Center for the year 2014
G4-LA10	Programs for skill management and lifelong learning that supporting continued employability of employees and assist them in managing career endings		
Materiality Aspect: Diversity and Equal Opportunity			
G4-LA12	Composition of governance bodies and breakdown of employees per employee category according to gender, age group, minority group membership, and other indicators of diversity	96-97	Employee Benefits
Human Rights			
Materiality Aspect: Investment			
G4-HR1	Total number and percentage of significant investment agreements and contracts that include human rights clauses or that underwent human rights screening		All significant contractors are fully complied with the local labor laws.
Materiality Aspect: Non-discrimination			
G4-HR3	Total number of incidents of discrimination and corrective actions taken		None

GRI Code	GRI Indicator	2014 Annual Report Page Number	2014 Annual Report Section Reference
Materiality Aspect: Child Labor			
G4-HR5	Operations and suppliers identified as having significant risk for incidents of child labor, and measures taken to contribute to the effective abolition of child labor	58	It is our policy to respect and comply with local laws, regulations and traditions of every place we conduct our business. We intend to treat employees with respect for dignity of human beings.
Society			
Materiality Aspect: Anti-corruption			
G4-SO4	Communication and training on anti-corruption policies and procedures	82-83	Anti-Corruption
G4-SO5	Confirmed incidents or corruption and actions taken	59	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
Materiality Aspect: Customer Privacy			
G4-PR8	Total number of substantiate complaints regarding breaches of customer privacy and losses of customer data	95	Customer Privacy

ปัจจัยความสำคัญ

บริษัทฯ ได้แบ่งประเภทปัจจัยความสำคัญๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ เป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน และความเสี่ยงทางการตลาด จากการที่ตลาดขนส่งสินค้าแห่งแรกของไทยยังคงอยู่ในสภาพที่ย่ำแย่ตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2551 นั้น บริษัทฯ จึงได้กำหนดปัจจัยความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษอีกหนึ่งปัจจัย ซึ่งเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับการทดแทนและการขยายกำลังกองเรือ โดยได้อธิบายอยู่ภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่า และการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ” แม้ว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการบ้างแล้วในการจัดการความเสี่ยงนี้ตั้งแต่ปี 2556 แต่ความเสี่ยงดังกล่าวยังคงส่งผลกระทบต่ออยู่ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงเปิดเผยความเสี่ยงนี้จนกว่าจะจัดการความเสี่ยงนี้ให้หมดไปได้ นอกจากนั้นแล้ว บริษัทฯ ยังคงเสนอปัจจัยความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากวิกฤตการเงินโลก รวมทั้งผลพวงจากวิกฤตการเงินโลกที่เกิดขึ้นและรุนแรงขึ้นจากวิกฤตเศรษฐกิจยุโรปที่ยังคงส่งผลกระทบต่ออยู่ ภายใต้หัวข้อ “ผลกระทบจากวิกฤตการเงินโลก” ซึ่งปัจจัยความเสี่ยงในแต่ละประเภทมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

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

ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ

ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยไม่มีข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ใดๆ อาจต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากภัยพิบัติทางน้ำ ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม ความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและทรัพย์สินต่างๆ และการสะดุดหยุดลงของธุรกิจอันเกิดมาจากเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง ความผิดพลาดของเจ้าหน้าที่การเคลื่อนไหวทางท่าเรือในประเทศต่างๆ การหยุดงานประท้วงของแรงงาน การก่อการร้าย โจรสลัด ความแปรปรวนของสภาพดินฟ้าอากาศ สถานการณ์และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะนำไปสู่ต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นหรือการสูญเสียรายได้ อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือในนานาน้ำสากล ได้ทำประกันภัยคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ โดยมีการทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยที่เป็นสากลและครอบคลุมความเสี่ยงทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นเอาไว้แล้ว

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบพาณิชย์นาวีอื่นๆ การไม่ดำเนินการตามกฎหมายเหล่านี้อาจทำให้มีความเสี่ยงในการถูกกักเรือซึ่งทำให้เสียเวลา และนำไปสู่การเสียรายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer รวมถึงค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเรือและการเปลี่ยนแปลงระเบียบปฏิบัติในการเดินเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ รมัตระวังในประเด็นเหล่านี้และได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลตลอดมา

การดำเนินธุรกิจการเดินเรือและการบริหารงานของบริษัทฯ ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยนั้น ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ว่าจะเป็นลูกเรือที่ต้องควบคุมการเดินเรือ หรือผู้จัดการระดับต่างๆ ในบริษัทฯ ที่ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจการเดินเรือ การจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านั้นเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งถือว่ายังคงเป็นความเสี่ยงที่สำคัญมากโดยเฉพาะในช่วงแผนการปรับลดอายุกองเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม สืบเนื่องจากบริบทนโยบายที่ยุติธรรมและเหมาะสมต่อพนักงาน บริษัทฯ จึงประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ๆ อย่างต่อเนื่องซึ่งรวมไปถึงการจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อจูงใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีปัญหาด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ กำลังประสบปัญหาการขาดแคลนลูกเรือที่มีคุณภาพ โดยเฉพาะในส่วนของนายประจำเรือซึ่งจะต้องทำงานประจำบนเรือ

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

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

ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ คือ เรือเดินทะเลก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือเดินทะเลมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้น จึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้ อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีหนี้เงินกู้และวงเงินสินเชื่อเพื่อการส่งต่อเรือใหม่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น อย่างไรก็ตาม จากผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก และข้อจำกัดบางประการของผู้ให้กู้ภายในประเทศ ที่ไม่สามารถขยายระยะเวลาเงินกู้ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐในช่วงเริ่มต้นของปี 2552 ทำให้หนึ่งในวงเงินกู้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐที่บริษัทฯ มีอยู่ต้องถูกแปลงเป็นสกุลเงินไทยบาทเมื่อระยะเวลาเบกลอนได้ถูกขยายต่อไปอีกหนึ่งปี อย่างไรก็ตาม จากการที่บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ จึงได้ทำสัญญากับผู้ให้กู้อย่างดังกล่าวเพื่อแปลงหนี้เงินกู้จากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยผ่านสัญญา Swap USD/THB ดังนั้น เงินต้นจะถูกแปลงเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งจะขจัดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากหนี้เงินกู้ โดยมีหนี้เงินกู้สกุลเงินไทยบาทจำนวน 1,502.35 ล้านบาท ที่เบกลอนเพื่อใช้ในการซื้อเรือ 2 ลำ และได้ถูกแปลงสภาพโดยการ swap เป็นหนี้เงินกู้สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐทันที ซึ่งมีตารางการชำระคืนตรงกับเงินกู้สกุลไทยบาท ดอกเบี้ยที่เกิดจากเงินกู้ดังกล่าวยังคงต้องชำระเป็นเงินสกุลไทยบาท และบริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงนี้ นอกจากนี้ เงินกู้และวงเงินสินเชื่อทั้งหมดของบริษัทฯ อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น

นอกจากนี้ เงินฝากเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ยังคงฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนกับบัญชีเหล่านี้เมื่อเทียบเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม ควบคู่กันนี้ บริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินบาทที่มาจากการแปลงค่าสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาท เนื่องจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในการแปลงค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาทในงบการเงินสกุลเงินบาท รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในสกุลเงินบาท

วงเงินสินเชื่อของบริษัทฯ ได้กำหนดดอกเบี้ยในอัตราลอยตัวตามอัตรา LIBOR (อัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารในกรุงลอนดอน) ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย LIBOR ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ติดตามความเคลื่อนไหวและเฝ้าระวังอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ เนื่องจากรายได้ของบริษัทฯ ไม่คงที่และเปลี่ยนแปลงไปตามอัตราดอกเบี้ยของเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ จึงเป็นการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ทำให้ไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ในปี 2555 เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยในตลาดลดลงอย่างมาก บริษัทฯ จึงได้ทำสัญญา Interest Rate Swap (IRS) สำหรับดอกเบี้ยของเงินกู้จำนวน 64.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเดิมเป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวจะถูกแปลงเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ

เห็นว่าอัตราดอกเบี้ยน่าจะยังคงไม่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจนถึงปี 2557 ดังนั้น จึงกำหนดให้อัตราดอกเบี้ยคงที่ดังกล่าวมีผลเริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นไป ในปี 2557 บริษัทฯ ได้ทำสัญญา Interest Rate Swap (IRS) สำหรับดอกเบี้ยของวงเงินสินเชื่อรวมจำนวน 77.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากวงเงินสินเชื่อดังกล่าวใช้สำหรับชำระราคาเรือขนส่งซีเมนต์หลายลำซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาโดยกำหนดค่าเช่าคงที่เป็นระยะเวลานาน (มากกว่าระยะเวลาของสินเชื่อ) ดังนั้น จึงไม่มีการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ดังกล่าวข้างต้น กล่าวคือบริษัทฯ จะมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยหากไม่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยคงที่

เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือเดินทะเลซึ่งมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากในระดับหนึ่ง เรือเหล่านั้นจะต้องถูกขาย เพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกปลดระวาง ทำให้ความสามารถของกองกำลังเรือลดลง ดังจะเห็นได้จากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 35 ลำ จากที่มีอยู่ในกองเรือทั้งสิ้น 54 ลำ และถ้าบริษัทฯ ต้องการระดับความสามารถของกองเรือโดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ จะต้องดำเนินโครงการการทดแทนเรือเก่า หรือเรือที่ถูกปลดระวาง (เรือที่ถูกขายไป) ทั้งนี้ การซื้อเรือเข้ามาใหม่จะต้องมีการระดมเงินทุนซึ่งอาจจะมาจากเงินทุนของบริษัทฯ หรือจากเงินกู้ หรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกำลังกองเรือความสามารถของกองเรือบริษัทฯ ก็จะลดลง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวนี้ บริษัทฯ จึงได้จัดหาสัญญาสินเชื่อสำหรับสัญญาส่งต่อเรือส่วนใหญ่ที่ได้ลงนามไปในช่วงปี 2556 ถึงปี 2557

ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีการขึ้นลงเป็นวัฏจักร มีความผันผวนในเรื่องของการทำกำไร มูลค่าเรือ และอัตราค่าระวาง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาดตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจบริษัทฯ เชื่อมั่นว่า เรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่ม คืออยู่ในกลุ่มเรือเนกประสงค์ขนาดเล็กซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์มากกว่าอุปทาน จะเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ ในอดีตลูกค้าในกลุ่มนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ดี สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนไปในช่วง ระหว่างปี 2548 ถึงปี 2549 ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของตลาดค่าระวาง ทำให้บริษัทฯ และลูกค้าปรับเปลี่ยนแผนการตลาด ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญา Long Term Charter ทำให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงจากการผันผวนของราคาตลาดปัจจุบันและทำให้มั่นใจว่าจะมีรายได้ที่เห็นได้ชัดเจนและมั่นคง อย่างไรก็ตาม จากสภาพตลาดที่อ่อนตัวลงมากในสองสามปีที่ผ่านมา จึงเป็นไปได้ยากที่บริษัทฯ ทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวางเรือ

อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับการค้าโลกและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วง 7-8 ปีที่ผ่านมาเป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดีย และประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ ดังนั้น ถ้าอุปสงค์จากประเทศจีนลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะในอีกสองถึงสามปีข้างหน้า ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ซึ่งเข้าสู่ตลาดขนส่งแล้วในช่วงสองถึงสามปีที่ผ่านมา (ปี 2552 – ปี 2557) อาจจะส่งผลกระทบต่ออุปสงค์และอุปทานที่มีอยู่ในตลาดการขนส่ง ซึ่งจะให้อัตราค่าระวางลดลงอย่างต่อเนื่องและรวมถึงการลดลงของมูลค่าเรือเช่นกัน บริษัทฯ ได้ซื้อเรือมือสองเข้ามาเพิ่มเติม ณ ราคาตลาด จำนวนหลายลำ ในปี 2546 และอีกสองสามลำ ในปี 2547 ซึ่งตลาดอยู่ในช่วงขาขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ อาจประสบกับความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างมีสาระสำคัญ อย่างไรก็ดี ตลาดมิได้ปรับตัวลดลงอย่างมีนัยสำคัญอย่างที่คาดการณ์ และบริษัทฯ ยังสามารถสร้างรายได้อย่างมากและได้รับผลตอบแทนที่ดีเยี่ยมจากเรือที่ได้

ซื้อเข้ามา นอกจากนี้ในช่วงระหว่างเดือนธันวาคม 2549 ถึงไตรมาสแรกของปี 2550 บริษัทฯ ได้ขายเรือในกองเรือบริษัทจำนวน 10 ลำ ซึ่งมีอายุมากที่สุด โดยมีอายุเฉลี่ยที่มากกว่า 26 ปี ในราคาขายที่ต่ำเหมาะสมทำให้ความเสี่ยงดังกล่าวลดลง เนื่องจากเรือมีอายุมากขึ้นเท่าใด ความเสี่ยงดังกล่าวนี้ก็จะเพิ่มขึ้นมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ในปี 2552-2553 บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 25 ลำในราคาที่เหมาะสม ซึ่งได้ช่วยขจัดความเสี่ยงจากการที่เรือเก่าเหล่านี้จะไม่มีผู้ใช้บริการ และ/หรือ ถูกปล่อยให้บริการในอัตราที่ต่ำตามภาวะของตลาดปัจจุบัน (Spot Market) เมื่อสัญญาระยะยาวของเรือเหล่านั้นได้สิ้นสุดลง ในด้านรายได้จากเรือที่เหลืออยู่ในกองเรือ 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 - 2557 อย่างไรก็ดี ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็วนั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสม เมื่อโอกาสเอื้ออำนวย เพื่อรองรับหากเกิดการตกลงอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางในตลาดค่าระวางปัจจุบัน (Spot Market) กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้ว เมื่อบริษัทฯ ยังคงมีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดที่มีความผันผวนในช่วง 2-3 ปี ที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม 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 มาจากจำนวนของลูกค้าหลากหลายและไม่ขึ้นต่อลูกค้ารายใดรายหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงต่อการที่จะต้องทำธุรกิจกับลูกค้าเพียงรายเดียว หรือได้รับผลกระทบรุนแรง หรือสูญเสียรายได้หากลูกค้ารายนั้นๆ 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 ต้องการคงกำลังความสามารถนี้ก็จำเป็นที่จะต้องหาเรือมาทดแทนเรือที่ได้ขายไปแล้ว การทดแทนเรือที่ถูกปลดระวาง/เรือที่ได้ขายไปแล้ว สามารถทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสองจากตลาด “ซื้อ-ขาย” เรือเสรี (the open “Sale & Purchase” market) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศในช่วงที่ผ่านมา ทำให้มูลค่า (ราคา) ของเรือมือสองสูงขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และบริษัทฯ เห็นว่าไม่เป็นการรอบคอบที่จะซื้อเรือในราคาสูงมาก ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อมูลค่าของสินทรัพย์ (เรือ) อันเป็นผลมาจากมูลค่าเรือในตลาดลดลงในช่วงตลาดขาลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2551 ดังนั้นถ้าราคาเรือมือสองไม่ได้ลดลงอยู่ในระดับที่เหมาะสม หรือกลับเพิ่มสูงขึ้น แม้ว่าบริษัทฯ อาจต้องการที่จะหาเรือทดแทนเรือที่ขาย/ปลดระวาง ด้วยเรืออายุใหม่ที่มิขนาดใหญ่มากก็ตาม แต่บริษัทฯ อาจไม่สามารถซื้อเรือเก่ามือสองได้เพียงพอต่อความต้องการ (หรือแม้แต่เรือต่อใหม่ที่พร้อมจะส่งมอบทันที) และไม่สามารถซื้อเรือในราคาที่เหมาะสมได้ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทดแทนความสามารถในการให้บริการขนส่งที่หายไปจากการขายเรือเก่าของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 บริษัทฯ สามารถซื้อเรือต่อใหม่และเรือมือสองได้ในราคาที่เหมาะสม ในปี 2555 ถึงปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่หลายฉบับกับผู้อู่ต่อเรือสามแห่งในประเทศจีน เพื่อส่งมอบเรือขนส่งสินค้าและเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของหลายลำ ตามที่ได้รายงานไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ซึ่งจะช่วยขจัดความเสี่ยงของกองเรือบริษัทฯ และในขณะเดียวกันได้ช่วยขยายกองเรือในแง่ของขนาดระวางบรรทุกและลดอายุกองเรือลง รวมถึงประโยชน์ในแง่อื่นๆ ทั้งนี้ ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการตลาดของเรือส่งต่อใหม่ที่จะได้รับมอบเรือได้อธิบายไว้ข้างต้น ส่วนความเสี่ยงที่เกิดจากสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่สามารถสรุปได้ดังนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับผู้อู่ต่อเรือ (Ship Builder)** บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่เกิดจากผู้อู่ต่อเรือหลายแห่งในเรื่องการส่งมอบเรือตามกำหนด และ/หรือ ส่งมอบเรือที่มีคุณภาพตามสัญญา กล่าวคือ อาจจะไม่สามารถส่งมอบเรือด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม หรือส่งมอบเรือล่าช้า และ/หรือ ส่งมอบเรือที่มีสภาพไม่ตรงตามที่คาดหมายและที่กำหนดไว้ในสัญญา บริษัทฯ ได้มุ่งมั่นที่จะขจัดความเสี่ยงเหล่านี้ด้วยการใช้ความระมัดระวังประเมินความสามารถของผู้อู่ต่อเรือแต่ละแห่ง ไม่ว่าจะเป็นตารางเวลาการส่งมอบซึ่งยอมรับทั้งสองฝ่ายและการคงไว้ซึ่งคุณภาพ และการเรียกหลักประกันในรูปของสัญญาค้ำประกันธนาคาร เพื่อให้ครอบคลุมเงินงวดที่ได้ชำระก่อนรับมอบเรือ และ/หรือ การส่งมอบล่าช้า อีกทั้งมีค่าปรับที่เข้มงวด ที่ได้รับในสัญญาเรื่องของการส่งมอบเรือล่าช้า และการส่งมอบเรือที่ไม่ถูกต้องตามที่ระบุ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งและจ้างทีมงานที่มีประสบการณ์พาณิชย์นาวีเพื่อควบคุมการต่อเรือที่ผู้อู่ต่อเรือแต่ละแห่ง ในกรณีที่เรือลำใดลำหนึ่งหรือหลายลำไม่สามารถส่งมอบให้บริษัทฯ ได้ทันเวลาที่กำหนด บริษัทฯ ยังสามารถจำหน่ายและแปลงหนี้ของสัญญาส่งต่อเรือเหล่านี้ได้ หรือบริษัทฯ สามารถยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือตามเงื่อนไขข้อสัญญา ซึ่งบริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบทางการเงินโดยตรงเนื่องจากบริษัทฯ จะได้รับเงินงวดที่ชำระไปแล้วทั้งหมดคืนพร้อมดอกเบี้ย แม้ว่าบริษัทฯ สูญเสียโอกาสในการหาเรือทดแทน และพลาดโอกาสจากรายได้อื่นเนื่องมาจากการได้รับเรือล่าช้า/การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงจากคู่สัญญาซึ่งคือผู้อู่ต่อเรือแต่ละแห่ง โดยหากผู้อู่ต่อเรือนั้นไม่สามารถชำระคืนเงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระไปแล้วได้ บริษัทฯ จะใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันจากธนาคาร และเมื่อมีการใช้สิทธิตามสัญญาค้ำประกันธนาคารดังกล่าว มีความเป็นไปได้ที่บริษัทฯ อาจได้รับเงินคืนล่าช้าเนื่องจากกระบวนการอนุญาโตตุลาการ (ถ้ามี) ซึ่งอาจเสนอโดยผู้อู่ต่อเรือตามสัญญาส่งต่อเรือแต่ละฉบับ หรือจากสาเหตุอื่นๆ เช่นเดียวกับกรณีการทำสัญญาแปลงหนี้ใหม่ แม้ว่าจะมีผู้ซื้อรายใหม่ก็ตาม แต่ยังคงมีความเป็นไปได้ที่ผู้ซื้อรายใหม่อาจจะผิมนัดไม่ปฏิบัติตามสัญญาแปลงหนี้ใหม่ อันจะส่งผลให้บริษัทฯ อาจไม่ได้รับชำระเงินจากสัญญาการแปลงหนี้ใหม่นี้ ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ ก็สามารถใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันธนาคารที่ได้จากผู้อู่ต่อเรือแต่ละแห่งได้เช่นเดียวกัน
- **ความเสี่ยงที่เกิดจากวัฏจักรของอุตสาหกรรม** บริษัทฯ มีความเสี่ยงเมื่อได้รับเรือที่ส่งต่อใหม่หรือทันทีที่ได้ซื้อเรือมือสอง จากตลาดขนส่งสินค้าที่ยังคงอยู่ในช่วงขาลงต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง อันจะส่งผลให้นอกจากมูลค่าเรือจะลดต่ำลงแล้ว บริษัทฯ ยังอาจจะไม่สามารถปล่อยเรือส่งต่อใหม่ให้บริการ Charter ในอัตราที่คาดการณ์ไว้ ทำให้บริษัทฯ เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากการดำเนินธุรกิจ (รวมทั้งความเสี่ยงจากการขาดเงินสด) หากเกิดการขาดทุน หรือ หากอัตราค่าระวางยังคงตกต่ำอยู่เช่นนี้ต่อไป อาจส่งผลให้บริษัทฯ ผิดนัดในเรื่องข้อตกลง

ในการชำระหนี้ รวมทั้งข้อตกลงทางการเงินอื่นๆ ตามสัญญาเงินกู้หลายฉบับของบริษัทฯ ได้อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้เฝ้าติดตามการปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามครบถ้วนตามที่กำหนดไว้

ยิ่งไปกว่านั้น ถ้าเรือต่อใหม่ถูกส่งมอบในขณะที่อุตสาหกรรมยังคงอยู่ในช่วงขาลงอย่างต่อเนื่อง ราคาตลาดของเรือต่อใหม่อาจจะลดลงจนถึงระดับที่ต่ำกว่าราคาเรือเมื่อตอนซื้ออย่างมากและในกรณีที่ลดลงอย่างถาวร อาจจะส่งผลกระทบต่อรายการค้าในงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทฯ อาจจะผิดสัญญาในเงื่อนไขของหนี้สินต่อมูลค่าเรือ ที่ต้องดำรงสัดส่วนตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้

- **ความเสี่ยงที่เกิดจากการระดมทุน** บริษัทฯ มีความเสี่ยงซึ่งเกิดจากการไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนสำหรับเรือส่งต่อใหม่ ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ จำเป็นต้องใช้กระแสเงินสดภายในจากการดำเนินงานเพื่อเรือส่งต่อใหม่ ทำให้บริษัทฯ อาจจะเหลือกระแสเงินสดไม่เพียงพอหรือเหลือเงินสดส่วนเกินไม่เพียงพอต่อการจ่ายเงินปันผลหรือเพื่อการลงทุนอื่นๆ เพื่อจะจัดการความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ ได้จัดหาสินเชื่อบริษัทสัญญาส่งต่อเรือใหม่ส่วนใหญ่ ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปแล้วในปี 2556 ถึงปี 2558 โดยสัญญาสินเชื่อกดกล่าวได้ว่ารายได้รายงานไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ได้อย่างไรก็ตาม ควรตระหนักว่าวงเงินสินเชื่อที่จัดหาสำหรับสัญญาส่งต่อเรือนี้ไม่ได้ครอบคลุมต้นทุนราคาเรือเต็มจำนวน โดยบริษัทฯ จะต้องใช้เงินสดบางส่วนเพื่อชำระส่วนต่างระหว่างต้นทุนราคาเรือและวงเงินสินเชื่อ ซึ่งหากบริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาเงินสดนี้ได้ (ต้นทุนหักด้วยหนี้) บริษัทฯ อาจผิดสัญญาส่งต่อเรือได้

ผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก

ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญซึ่งเกิดขึ้นและเป็นผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการเงินโลกต่ออุตสาหกรรมการขนส่งสินค้า รวมทั้งบริษัทฯ มีสาระสำคัญสรุปได้ดังต่อไปนี้

- **ความเสี่ยงจากการไม่มีอุปสงค์** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่การปิดกิจการหรือการลดขนาดของภาคธุรกิจในประเทศที่พัฒนาแล้วทั่วโลก ประกอบกับการลดช่องทางการเงินในระบบการค้า (Trade Finance) ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าทั่วโลก รวมทั้งทำให้ไม่มีอุปสงค์ต่อการบริการขนส่ง ทำให้อัตราค่าระวางเรือล่มสลายลงในปี 2551 และต้นปี 2552 แม้ว่าอุปสงค์ได้มีการปรับตัวขึ้นเล็กน้อยในช่วงครึ่งหลังของปี 2552 จนถึงครึ่งแรกของปี 2554 ในช่วงปี 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินแผนงานด้วยการทำสัญญา Long Term Charters ในอัตราค่าระวางที่สูงและซึ่งช่วยพยุงรายได้ของบริษัทฯ จากผลกระทบของการลดลงและรุนแรงของอัตราค่าระวาง ได้อย่างไรก็ตาม จากวิกฤตเศรษฐกิจยุโรปและภาวะเศรษฐกิจตกต่ำของสหรัฐอเมริกาที่ต่อเนื่อง ทำให้อุปสงค์ไม่สามารถปรับตัวสูงขึ้นทันกับการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือส่งต่อใหม่ ดังจะเห็นได้จากภาวะตลาดค่าระวางที่ตกต่ำต่อเนื่องนับตั้งแต่ครึ่งปีหลังของปี 2554 จนถึงสิ้นปี 2557 ในกรณีที่เกิดภาวะตกต่ำของตลาดค่าระวางอย่างต่อเนื่อง รายได้ของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ กำลังถูกกดดันให้ต้องปล่อยเรือลำที่ยังไม่มีสัญญา Charter ระยะยาวหรือเรือลำที่สัญญาให้บริการได้สิ้นสุดลง ด้วยอัตรา Charter ที่ต่ำมากนอกจากนี้ หากสถานการณ์ยังคงเป็นอยู่เช่นนี้ บริษัทฯ อาจถูกกดดันให้ต้องปลดระวางเรือเก่าที่มีอายุไม่มากนัก เนื่องจากไม่มีอุปสงค์ในเรือดังกล่าว หรือเนื่องจากไม่สามารถปล่อยให้บริการ Charter เรือเหล่านี้ในอัตรา ณ จุดคุ้มทุน
- **ปัจจัยเสี่ยงจากคู่สัญญา** ในกรณีของวิกฤตการเงินโลก หรือผลกระทบสู่ประเทศอื่นๆ หลังจากสหรัฐอเมริกาและยุโรป บริษัทฯ หลายแห่งซึ่งใช้บริการขนส่งสินค้า รวมถึงลูกค้าของบริษัทฯ หรือ “Charterers” ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำสัญญาปล่อยเรือให้บริการระยะยาว (Long Term Period Charters) ในอัตราที่สูงอาจต้องปิดกิจการลงหรือล้มละลายหรือประสบกับปัญหาทางการเงินในอนาคต ทำให้ไม่สามารถชำระค่า Charter เรือให้กับบริษัทฯ หรือยกเลิกสัญญา Charter ก่อนถึงกำหนด ได้อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นบริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา Charters ได้ ดังนั้น บริษัทฯ ได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญาระยะยาว โดยเลือกเฉพาะลูกค้าชั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุดเท่านั้น

- **ปัจจัยเสี่ยงจากภาวะสินเชื่อดึงตัว (Credit Crunch)** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่ภาวะสินเชื่อดึงตัวเนื่องจากนโยบายการยอมรับความเสี่ยงของธนาคารทั่วโลกเพื่อเพิ่มหรือคงไว้ซึ่งทุนสำรอง ดังนั้นจึงเป็นการยากที่จะขอสินเชื่อใหม่จากธนาคารระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธนาคารสวิตเซอร์แลนด์ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ปล่อยเงินกู้ให้แก่อุตสาหกรรมการเดินเรือ ซึ่งหากสถานการณ์นี้ยังคงอยู่ต่อไป บริษัทฯ อาจจะไม่สามารถหาสินเชื่อใหม่หรือต่ออายุสัญญาขอสินเชื่อปัจจุบันที่บริษัทฯ มีอยู่ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อระดมทุนในการซื้อหรือส่งต่อเรือเข้ามาทดแทนหรือขยายกำลังกองเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อเพื่อใช้ในการส่งต่อเรือใหม่ส่วนใหญ่

ความเสี่ยงจากการลงทุน

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯ ต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุนที่ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

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

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ตามสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ ปี 2556					
ลำดับที่	ชื่อ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	
		จำนวนหุ้น	ร้อยละ	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
	บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	266,625,206	25.65%	266,625,206	25.65%
	น.ส. นิชิด้า ซาห์	98,586,000	9.48%	98,586,000	9.48%
	บริษัท เกรนเทรด 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. นิชิด้า ซาห์	447,479,606	43.04%	447,479,606	43.04%
	นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม (รวมหุ้นจำนวน 20,000 หุ้น ถือโดยบริษัทหลักทรัพย์)	87,610,850	8.43%	87,610,850	8.43%
	นายมนูนิร มอยนูดดิน ฮาซิม (รวมหุ้นจำนวน 1,728,000 หุ้น ถือโดยบริษัทหลักทรัพย์)	94,567,850	9.10%	94,567,850	9.10%
2	** รวม จำนวนหุ้นที่ถือครองโดยตรง ฮาซิม	182,178,700	17.53%	182,178,700	17.53%
3	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	64,344,886	6.19%	76,026,758	7.31%
4	STATE STREET BANK EUROPE LIMITED	25,567,411	2.46%	34,600,500	3.33%
5	STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY	15,919,318	1.53%	15,309,518	1.47%
6	HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD	13,305,600	1.28%	14,479,000	1.39%
7	GEDRA ENTERPRISES INC	11,634,294	1.12%	11,634,294	1.12%
8	BANQUE PICTET & CIE SA	9,794,800	0.94%	9,619,000	0.93%
9	NORBAX INC., 179	9,349,818	0.90%	0	0.00%
10	CHASE NOMINEES LIMITED	7,420,500	0.71%	5,010,200	0.48%
11	ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ (นอกจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ข้างต้น)	252,525,667	24.29%	243,183,024	23.39%
รวมทั้งหมด		1,039,520,600	100.00%	1,039,520,600	100.00%
		ผู้ถือหุ้น : 6,084 ราย		ผู้ถือหุ้น : 4,692 ราย	

หมายเหตุ : * น.ส. นิชิด้า ซาห์ ผู้ซึ่งเป็นกรรมการบริษัทฯ และเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นในบริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด บริษัท เกรนเทรด จำกัด และบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด

** นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม เป็นพี่ชายของ นายมนูนิร มอยนูดดิน ฮาซิม ไม่มีข้อตกลง (shareholder agreement) ระหว่างผู้ถือหุ้นลำดับที่ 1 และ 2

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

“บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2547 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2547 ให้จ่ายเงินปันผลประจำปีไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของผลกำไรสุทธิหลังหักภาษีและสำรองตามกฎหมาย ทั้งนี้ เมื่อคณะกรรมการบริษัทได้มีมติเห็นชอบให้จ่ายเงินปันผลประจำปีแล้วจะต้องนำเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น โดยในส่วนของเงินปันผลระหว่างกาลให้คณะกรรมการบริษัท 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 เป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งให้เป็นกรรมการเท่ากับจำนวนกรรมการที่จะพึงมี 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 2557 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	31 มีนาคม 2557
4.	นายคุชรู คาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร	31 มีนาคม 2557
5.	นายไอบาล มันสุขานี	กรรมการ	31 มีนาคม 2557
6.	นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	กรรมการอิสระ	31 มีนาคม 2557
7.	นางสาวนิชิตา 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.	นายอิษฎ์ชาญ ซาห์	กรรมการ	1 เมษายน 2556

อำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งจัดการกิจการของบริษัทฯ ภายในขอบเขตของกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีอำนาจกระทำการใดๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ ภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 คณะกรรมการบริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ด้วยความเป็นอิสระและเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น
2. กรรมการ มีหน้าที่กระทำการใดๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ
3. องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องมียกอย่างน้อยจำนวน 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. สอบทานและอนุมัติในพันธกิจ การกิจที่สำคัญ และจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ ตามช่วงเวลาที่เหมาะสม หรืออย่างน้อยทุก 5 ปี
7. พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์ที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร เลือกสรรและอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางธุรกิจ และนโยบายของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร
8. ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความคืบหน้าเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้และเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
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. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายมูนิร มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการ - การพาณิชย์
3. นายคุชรู คาลิ วาเดีย	กรรมการ - การเงิน

อำนาจหน้าที่และรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร สรุปไว้ดังนี้

1. มีหน้าที่บริหารกิจการของบริษัทฯ ภายใต้มติและระเบียบข้อบังคับของคณะกรรมการบริษัทฯ
2. มีอำนาจทำความตกลงหรือทำสัญญาผูกพันบริษัทฯ โดยข้อตกลงหรือสัญญานั้นจะต้องอยู่ในขอบเขต อำนาจหน้าที่ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ไว้และจะต้องให้มีกรรมการบริหารสองคนลงนามและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
3. มีอำนาจกระทำการใดๆ ในนามและเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในการดำเนินธุรกิจ
4. มีหน้าที่รายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อรับทราบและหารือถึงกิจการที่คณะกรรมการบริหารได้ดำเนินการลงไปอย่างไรก็ดี สำหรับประเด็นที่เกี่ยวกับนโยบายของบริษัทฯ หรือเรื่องที่จะก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ หรือเรื่องที่เกี่ยวข้องที่กำหนดให้ต้องกระทำโดยคณะกรรมการบริษัทฯ 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 และระบบควบคุม

ภายในขององค์กร ทั้งนี้ เพื่อบ่มขวัญให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและความเป็นอิสระในการตรวจสอบการทำงานของฝ่ายจัดการ 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. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ *,**	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. นายกำธร สีลาอ่อน **	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ **	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี

* นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกครั้งหนึ่ง โดยมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 6/2557 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2557

** กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน ทั้งนี้ รายละเอียดของประสบการณ์ได้กล่าวไว้ในหัวข้อ “ประวัติคณะกรรมการบริษัท” ในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีหน้าที่สอบทานและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องดังต่อไปนี้

1. สอบทานรายงานทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีการจัดทำอย่างถูกต้องและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและครบถ้วน
2. ดูแลเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพภายใต้ระบบการตรวจสอบภายใน รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่ามีระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง ปรับเปลี่ยนตำแหน่ง โยกย้าย 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 รับรองเป็นบางส่วนหรือไม่รับรองทั้งหมด เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีภายใต้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับคำตอบแทนที่จัดทำโดยคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ไม่มีอำนาจในการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการ แต่จะนำเสนอแนะเกี่ยวกับคำตอบแทนดังกล่าวเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

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

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายกำธร ศิลาอ่อน	ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์	กรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายกิริติ ขาห์	กรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี

สำหรับปี 2557 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

หลักเกณฑ์ค่าตอบแทน

- ค่าตอบแทนของกรรมการจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- กำหนดการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการเป็นค่าตอบแทนประจำปี
- หลักเกณฑ์ค่าตอบแทนจะพิจารณาจากฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนของบริษัทจดทะเบียนทั่วไป และบริษัทจดทะเบียนอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ

5. คณะกรรมการสรรหา

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

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

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

สำหรับปี 2557 คณะกรรมการสรรหาได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ โดยมีการประชุมคณะกรรมการสรรหา จำนวนทั้งสิ้น 2 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุม

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

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

หลักเกณฑ์การสรรหา

การสรรหากรรมการนั้นบริษัทฯ จะคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามกลยุทธ์ทางธุรกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัทฯ ทั้งนี้การคัดเลือกคณะกรรมการขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้สมัคร โดยหลักเกณฑ์การพิจารณามีดังต่อไปนี้

- พิจารณาผู้สมัครโดยคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ ซึ่งรวมถึง เพศ อายุ คุณวุฒิ ประสบการณ์ ความรู้และความเชี่ยวชาญ
- พิจารณาบทบาทความเป็นผู้นำ วิสัยทัศน์ จริยธรรมและความซื่อสัตย์ โดยยึดถือหลักสูงสุดของการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- ผู้สมัครต้องไม่เป็นบุคคลที่ถูกขึ้นบัญชีดำ (Black List) จากองค์กรใดๆ (รวมถึงสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์) หรือเคยถูกตัดสินในความผิดทางอาญา
- ผู้สมัครเป็นกรรมการอิสระ จะต้องเข้าเกณฑ์ตามคุณสมบัติของกรรมการอิสระ
- พิจารณาจากคุณสมบัติอื่นๆ ที่อาจเกี่ยวข้องตามความเหมาะสม

6. เยาวชนการบริษัทฯ

เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ คือ คุณสมบัติปรารถนา เทพนาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรับผิดชอบในการดูแลและให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูลของบริษัทฯ

ประวัติคณะกรรมการบริษัท

นายธีระ วิภูษิน

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	13 กรกฎาคม 2543
อายุ	65 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีทางบริหารธุรกิจและเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยวิสคอนซิน - Stevens Point สหรัฐอเมริกา
ประวัติการอบรม	<p>เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Chartered Director Class” (CDC) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</p> <p>เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Audit Committee Program” (ACP) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</p> <p>สมาชิกของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 6/2001</p>
ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน	<p>กรรมการตรวจสอบ บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท สหอุตสาหกรรม น้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน) กรรมการตรวจสอบ บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน) ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทเงินทุน กรุงเทพธนารักษ์ จำกัด (มหาชน)</p>
ประสบการณ์อื่นๆ	<p>กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) รองกรรมการผู้จัดการ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย กรรมการ บริษัท ชันโย ยูนิเวอร์แซล อิเล็กทรอนิกส์ จำกัด (มหาชน) กรรมการและเหรัญญิก มูลนิธิเอกชนพัฒนาภูมิภาค ประเทศไทย กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัทของ ท.ศ.ท. และ ก.ศ.ท. กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัทของ ป.ต.ท. อนุกรรมการ คณะอนุกรรมการบริหารศูนย์ระดมทุน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย</p> <p>รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส กลุ่มบริษัท พรีเมียร์ ผู้แทนประจำประเทศไทย บริษัท พรูเด็นเซียล แอสเซต แมเนจเม้นท์ เอเชีย จำกัด รองประธาน (การลงทุน) บริษัท อเมริกัน อินเตอร์เนชั่นแนล แอสซัวร์นส์ จำกัด ผู้จัดการสินเชื่อธุรกิจ บริษัท เครดิตการพาณิชย์ (ประเทศไทย) จำกัด ประจำกองพลทหารม้า กรรมการบริษัท</p>
อาชีพหลัก	กรรมการบริษัท
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	<p>บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ 4 บริษัท</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ประธานคณะกรรมการบริษัท ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหา และกรรมการกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สหอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน) 3. ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน บริษัทเงินทุน กรุงเทพธนารักษ์ จำกัด (มหาชน) 4. ประธานคณะกรรมการและกรรมการอิสระ บริษัท อินเตอร์ไฮส จำกัด (มหาชน) <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ 1 บริษัท</p> <p>บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี</p> <p>บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) ไม่มี</p>

<ul style="list-style-type: none"> • กิจการ/องค์กรอื่น 	กรรมการ สมาคมเจ้าของเรือไทย
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	ไม่มี
<ul style="list-style-type: none"> • โดยตนเอง • โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ 	60,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	ไม่มี
<ul style="list-style-type: none"> • โดยตนเอง • โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ 	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด	

นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ* / กรรมการอิสระ / กรรมการสรรหา
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	11 มกราคม 2537
อายุ	68 ปี
ประวัติการศึกษา	อัสสัมชัญพาณิชย
ประวัติการอบรม	ทำงานและเรียนจากประสบการณ์ในการร่วมลงทุนกับบริษัทใหญ่ที่มีชื่อเสียง ซึ่งมีทั้งชาวญี่ปุ่น อเมริกัน และอินเดีย
<ul style="list-style-type: none"> • 2549 	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006 จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน	
<ul style="list-style-type: none"> • มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน 	ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
<ul style="list-style-type: none"> • 2541 - 2554 	กรรมการตรวจสอบ บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ประสบการณ์อื่นๆ	
<ul style="list-style-type: none"> • 2537 - ปัจจุบัน • 2532 – 2536 	กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
<ul style="list-style-type: none"> • 2550 - 2554 	กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
อาชีพหลัก	(แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537)
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	ประธานหอการค้าอินเดีย-ไทย (2 สมัย)
<ul style="list-style-type: none"> • บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ • บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ 	บริหารบริษัทต่างๆ ของครอบครัว
3 บริษัท	1. กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทยฟิลาเมนต์เท็กซ์ไทล์ จำกัด
<ul style="list-style-type: none"> • บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ • บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) 	2. กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทย-อัมบิก้า เคมีคัลส์ จำกัด
<ul style="list-style-type: none"> • กิจการ/องค์กรอื่น 	3. กรรมการผู้จัดการ บริษัท แรมแบรนด์ทไฮเดิล คอร์ปอเรชั่น จำกัด
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	ไม่มี
<ul style="list-style-type: none"> • โดยตนเอง • โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ 	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	ไม่มี
<ul style="list-style-type: none"> • โดยตนเอง • โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ 	(800,000) หุ้น
* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน	
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด	

นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม

ตำแหน่ง	กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	11 มกราคม 2537
อายุ	61 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการเงิน มหาวิทยาลัยบอมเบย์

ประวัติการอบรม

- 2548

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

ประสบการณ์

- 2537 - ปัจจุบัน
- 2534 – 2536
- 2527 - 2534
- 2522 - 2526

กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537)
หัวหน้าแผนกชิปปิ้ง บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด
ผู้บริหารอาวุโส บริษัท แพนโอเชียน นาวิกภัณฑ์ แอน เทคคิง ฟู้ดส์ จำกัด
กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) 62 บริษัท

กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1 - 62 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. 2557

- โดยตนเอง 87,610,850 หุ้น (ร้อยละ 8.43 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557

- โดยตนเอง ไม่มี
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ไม่มี

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม เป็นพี่ชายของนายมนูรี มอยนูดดิน ฮาซิม แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายมนูรี มอยนูดดิน ฮาซิม

ตำแหน่ง

กรรมการ / กรรมการบริหาร*
(* พ้นจากการดำรงตำแหน่งกรรมการบริหาร นับตั้งแต่วันที่ 12 มกราคม 2558)

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

11 มกราคม 2537

อายุ

59 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการตลาด มหาวิทยาลัยบอมเบย์

ประวัติการอบรม

- 2548

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

ประสบการณ์

- 2537 - ปัจจุบัน
- 2534 – 2536
- 2529 - 2534
- 2524 - 2528

กรรมการ (การพาณิชย์) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
กรรมการ (การพาณิชย์) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537)
หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด
หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการพาณิชย์ บริษัท มัลดีฟส์ ชิปปิ้ง จำกัด
กรรมการ (การพาณิชย์) และ กรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่มี
- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่มี
- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม) ไม่มี

• กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	94,567,850 หุ้น (ร้อยละ 9.10 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
นายมนูรี มอยนุดดิน ฮาซิม เป็นน้องชายของนายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด	

นายอุษรุ คาดี วาเดีย

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการบริหาร
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	20 สิงหาคม 2542
อายุ	51 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี - สถิติ, คณิตศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตจากสถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย อินเดีย
ประวัติการอบรม	
• 2548	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 64/2005
ประสบการณ์	
• 2556 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
• 2542 - ปัจจุบัน	กรรมการ (การเงิน) บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน)
• 2537 - 2542	กรรมการ (การเงินและบัญชี) กลุ่มบริษัท แม็กซวิน จำกัด
• 2540 - 2541	ผู้อำนวยการ (การเงินและการจัดการ) บริษัท ชั่วเท็กซ์ จำกัด
• 2533 - 2537	ผู้จัดการแผนกบัญชีและการเงิน กลุ่มบริษัท แม็กซวิน จำกัด
• 2531 - 2533	ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัท เอ.เอฟ.เพอร์กูสัน แอนด์ โค
อาชีพหลัก	กรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	
1 บริษัท	กรรมการ และกรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้อง* กับธุรกิจของบริษัทฯ	
2 บริษัท	1. กรรมการ บริษัท แม็กซวิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและ ด้านบริหารจัดการ) 2. กรรมการ บริษัท ดี เอเทรียม โฮเต็ล จำกัด
* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 292-293 ของรายงานประจำปีฉบับนี้	
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	
60 บริษัท	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1 - 62 ในหน้า 9 - 10 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
• กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	745,100 หุ้น (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด	

นายไพล มั่นสุขานี

ตำแหน่ง	กรรมการ*
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	(* ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริหาร นับตั้งแต่วันที่ 12 มกราคม 2558)
อายุ	11 มกราคม 2537
ประวัติการศึกษา	64 ปี
ประวัติการอบรม	Directorate of Marine Engineering Training ระหว่างปี 2510 – 2514
• 2548	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 64/2005
ประสบการณ์	
• 2537 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2534 - 2536	กรรมการ บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (แปรรูปเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537)
• 2531 - 2544	ผู้จัดการฝ่ายเทคนิค บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด
• 2528 - 2530	รองผู้ควบคุมวิศวกร บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิกชั้น จำกัด
• 2524 - 2527	ผู้ช่วยผู้ควบคุมวิศวกร บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิกชั้น จำกัด
• 2520 - 2524	หัวหน้าวิศวกรประจำเรือ บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิกชั้น จำกัด
• 2514 - 2519	วิศวกรประจำเรือ บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิกชั้น จำกัด
อาชีพหลัก	กรรมการ บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
	กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด (บริษัทย่อย)
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	ไม่มี
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	
62 บริษัท	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ (บริษัทย่อยที่ 1 - 61 ในหน้า 9 - 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.
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	280,000 หุ้น (ร้อยละ 0.03 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	10,000 หุ้น
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด	

นางสาวนิชิตา ขาห์

ตำแหน่ง	กรรมการ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	23 สิงหาคม 2545
อายุ	34 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) มหาวิทยาลัยบอสตัน โรงเรียนการจัดการ
ประวัติการอบรม	
• 2550	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 83/2007
• 2549	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006 จัดโดย สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

• 2547

สำเร็จการฝึกอบรม “Anatomy of Shipping” course,
Seatrade Academy/Cambridge Academy of Transport

ประสบการณ์

• 2545 - ปัจจุบัน

อาชีพหลัก

กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ผู้บริหาร กลุ่มบริษัท จีพี กรุ๊ป

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

ไม่มี

• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ *

6 บริษัท

1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด
3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด * (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)
4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด * (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)
5. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด * (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักผ่อนงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)
6. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ)

* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 291-293 ของรายงานประจำปีฉบับนี้

• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)

37 บริษัท

กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ
(บริษัทย่อยที่ 1- 37 ในหน้า 9 - 10 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
ไม่มี

• กิจการ/องค์กรอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557

• โดยตนเอง

98,586,000 หุ้น (ร้อยละ 9.48 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)

• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557

• โดยตนเอง

ไม่มี

• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

ไม่มี

นางสาวนิชดา ซาห์ เป็นบุตรของนายกิริต ซาห์ และเป็นพี่สาวของนายอิชฎฐา ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกิริต ซาห์

ตำแหน่ง

กรรมการ / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

24 เมษายน 2550

อายุ

61 ปี

ประวัติการศึกษา

สำเร็จการศึกษาจาก H.R. College of Commerce, กรุงเทพมหานคร ประเทศอินเดีย

ประวัติการอบรม

• 2548

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

ประสบการณ์

• 2550 - ปัจจุบัน

กรรมการ และกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

• 2542 - 2546

รองประธานคณะกรรมการ และกรรมการบริหาร

บริษัท ฟินิคซ์ พัลพ แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ

• 2532 - 2545

กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ

• 2523 - 2546

กรรมการผู้จัดการ บริษัท จี.เปรมจี จำกัด กรุงเทพฯ

อาชีพหลัก

ผู้บริหารบริษัท

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

2 บริษัท

1. กรรมการ และรองประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
2. กรรมการ บริษัท เมก้าไลฟ์ไชนส์ จำกัด (มหาชน)

• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ *

6 บริษัท

1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
2. กรรมการบริหาร บริษัท เกรนเทรด จำกัด

	3. กรรมการ บริษัท เปรมไทย อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
	4. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด * (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)
	5. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด * (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ)
	6. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและ ห้องพนักงานของบริษัทฯและบริษัทย่อย)
*หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 291-293 ของรายงานประจำปีฉบับนี้	
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	
2 บริษัท	1. กรรมการ บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเต็ด ประเทศอินเดีย
	2. กรรมการ บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวเท ลิมิเต็ด (บริษัทย่อยที่ 62 และบริษัทร่วมที่ 63 ในหน้า 10 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
• กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
นายกิตติ ขาห์ เป็นบิดาของนางสาวนิชิตา ขาห์ และนายอัยยัญชาญ ขาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด	

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	14 มีนาคม 2554
อายุ	55 ปี
ประวัติการศึกษา	
• 2527	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การเงิน) Illinois Benedictine College
• 2524	วิทยาศาสตร์บัณฑิต (Metallurgy) Lehigh University
ประวัติการอบรม	
• 2546	ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
• 2548	ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรบทบาทของประธานกรรมการ 2000 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน	
• 2546 - 2556	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บั๊กเคอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
• 2553 - พฤศจิกายน 2554	กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ธนารักษ์ พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด
• 2544 - 2550	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ ธนาคารธนาชาติ จำกัด (มหาชน)
ประสบการณ์อื่นๆ	
• มิถุนายน 2556 – พฤษภาคม 2557	กรรมการตรวจสอบ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
• มิถุนายน 2555 – มิถุนายน 2556	กรรมการ บริษัท ตลาดอนุพันธ์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
• พฤษภาคม 2555 – พฤษภาคม 2557	กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
• มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการสรรหา บริษัท ฟรีเซียส ซัพพลาย จำกัด (มหาชน)
• 2552 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด
• 2550 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้อำนวยการ บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)
• ปัจจุบัน	กรรมการและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา
• ปัจจุบัน	กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน
• 2547 - 2552	กรรมการอิสระ บริษัท จี สตีล จำกัด (มหาชน)
• 2546 - 2551	ประธานกรรมการ โรงเรียนนานาชาติแห่งใหม่ แห่งประเทศไทย
• 2546 - 2550	ประธานกรรมการ บริษัท เอ็คโค คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด

• 2542 - 2550	หุ้นส่วนผู้จัดการ บริษัท แคปแม็กซ์ จำกัด
• 2542 - 2546	กรรมการอิสระ บริษัท แปซิฟิค แอสเซท จำกัด (มหาชน)
• 2542 - 2543	ที่ปรึกษาประธาน องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย
• 2542	กรรมการและกรรมการบริหาร ธนาคารกรุงไทยจำกัด (มหาชน)
• 2538 - 2542	กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายพาณิชย์ธนกิจ ซาโลมอน สมิท บาร์นี
• 2538 - 2542	กรรมการ บริษัท ฟินิกซ์ ฟลิป แอนด์ เปเปอร์ จำกัด
• 2536 - 2538	รักษาการ กรรมการผู้จัดการ บริษัท พรีเมียร์ ไฟแนนซ์ แอนด์ ซีเคียวริตี้ส์
• 2534 - 2538	กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายพาณิชย์ธนกิจ สวิส แบงก์ / เอสบีซี วอร์เบิร์ก
• 2532 - 2534	ผู้จัดการ, Thailand Private Banking ลอยด์ส์ แบงก์
• 2531 - 2532	ผู้จัดการ, ฝ่ายพาณิชย์ธนกิจ ภัทรธนกิจ
• 2528 - 2531	เจ้าหน้าที่พัฒนาธุรกิจ บรรษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
อาชีพหลัก	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	
1 บริษัท	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	
1 บริษัท	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
• กิจการ/องค์กรอื่น	
2 แห่ง	1. กรรมการและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา 2. กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด	

รองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์

ตำแหน่ง	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ * / กรรมการพิจารณาตอบแทน
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	14 มีนาคม 2554
อายุ	47 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
• 2532	Bachelor of Accountancy (Accounting), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ประวัติการอบรม	
• 2554	หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
• 2555	หลักสูตร Audit Committee Program (ACP รุ่น 41) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
• 2556	หลักสูตร Financial Statements for Director (FSD รุ่น 22) 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 ในการพิจารณารางวัลครูดีเด่นสาขาสังคมศาสตร์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

- 2552 – 2555

กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5280032

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

- 2551

Best Teacher Award จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

- 2539 – 2544

ทุนการศึกษาระดับปริญญาเอก จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

- 2535 – 2537

ทุนการศึกษาหลักสูตร MBA จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์

- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน

กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

และกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

- 2553 - 2555

หัวหน้าสาขา สาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลกทัศน์และกิจการขนส่ง

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 ในงานสัมมนา 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

สมาชิกคณะกรรมการที่ปรึกษา Southeast Asia Research

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

- บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

ไม่มี

- บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

ไม่มี

- บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)

ไม่มี

- กิจการ/องค์กรอื่น

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557

- โดยตนเอง

ไม่มี

- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557

- โดยตนเอง

ไม่มี

- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

ไม่มี

* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกัชร ศิลลาอ่อน

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ* / กรรมการสรรหา
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	14 มีนาคม 2554
อายุ	44 ปี
ประวัติการศึกษา	MIT Sloan School, Massachusetts, USA Master of Business Administration; Financial Engineering Track GPA: 4.6/5.0 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	หลักสูตร Executive Development Program (EDP) จากสถาบันวิทยาการตลาดทุน และสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย หลักสูตร Director Certification Program (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
ประสบการณ์	ผู้อำนวยการ ฝ่ายจัดการ Supply Chain บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน) กรรมการอิสระ ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการสรรหา บริษัท พรีเมียม สวีท จำกัด (มหาชน) รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง รองกรรมการผู้จัดการ สายงานพาณิชย์ธนกิจ บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง ผู้ช่วยผู้อำนวยการอาวุโส Investment Banking บริษัทหลักทรัพย์ เอเซีย พลัส จำกัด (มหาชน) Associate, Global Investment Banking Chase Securities, Inc., New York, USA and Singapore นักวิเคราะห์ Investment Banking Dept. บริษัทหลักทรัพย์ ไทยพาณิชย์ จำกัด ผู้จัดการ Money Market Dept. บมจ. ทิสโก้ บริหารสายงานการผลิตและโลจิสติกส์ กลุ่มธุรกิจร้านอาหารและเบเกอรี่ บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี ไม่มี ไม่มี ไม่มี กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านวิชาการประจำสาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลจิสติกส์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	ไม่มี ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	ไม่มี ไม่มี
* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน	
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด	

นายอิษฎา ชาญ ชาติ

ตำแหน่ง	กรรมการ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	14 มีนาคม 2554
อายุ	26 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) University of Southern California, Los Angeles, CA, สหรัฐอเมริกา Rugby School, Rugby, สหราชอาณาจักร
• 2553	
• 2549	
ประวัติการอบรม	หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) Seatrade Academy, University of Cambridge, สหราชอาณาจักร
• 2554	
ประสบการณ์	กรรมการ บริษัท เมก้า ไฟฟ์ไชนส์ จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท พรีเมียร์ ชิฟปีง จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด กรรมการบริษัท
อาชีพหลัก	
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	
• บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ	1. กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการ บริษัท เมก้า ไฟฟ์ไชนส์ จำกัด (มหาชน)
2 บริษัท	
• บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ*	1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด 2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด 3. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ) 4. กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเจนซี่ จำกัด* (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ) 5. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด * (ให้บริการด้านโรงแรมและ ด้านบริหารจัดการ)
5 บริษัท	
* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 291-293 ของรายงานประจำปีฉบับนี้	
• บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
(บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	
• กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	ไม่มี
นายอิษฎา ชาญ ชาติ เป็นบุตรของนายกิตติ ชาติ และเป็นน้องชายของนางสาวนิชิตา ชาติ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด	

คณะผู้บริหาร

นายกาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม *

กรรมการผู้จัดการ

นายมนูรี มอยนุดดิน ฮาซิม *

กรรมการ (การพาณิชย์)

นายอุซรุ คาลิ วาเดีย *

กรรมการ (การเงิน)

นายไอบาล มั่นสุขานี *

กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด (บริษัทย่อยของบริษัทฯ)

* สำหรับประวัติ และจำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง - กรุณาดูหัวข้อ ประวัติคณะกรรมการบริษัท

นายชีลา โกปินาธาน

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)

อายุ

57 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย
ประกาศนียบัตรการเดินเรือ Norottam Morarjee Institute of Shipping
บอมเบย์ ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2542 - ปัจจุบัน
- 2532 - 2541

ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ผู้จัดการฝ่ายบริการเช่าเรือ บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ไม่มี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557

- โดยตนเอง
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)

700,000 หุ้น (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557

- โดยตนเอง
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)

ไม่มี
ไม่มี

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายโคคา เวนคาตารามานา สูดาการ์

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ)

อายุ

66 ปี

ประวัติการศึกษา

Cadet, Directorate of Marine Engineering Training

ประสบการณ์

- 2542 - ปัจจุบัน
- 2532 - 2541

ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ) บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ผู้จัดการกองเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด
ไม่มี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557

- โดยตนเอง
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)

10,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
ไม่มี

จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557

- โดยตนเอง
- โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)

ไม่มี
ไม่มี

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายนิลาภันต์ วาสุเดวัน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย)
อายุ	53 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 พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2542 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2538 - 2541	ผู้จัดการฝ่ายประกันภัย บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2528 - 2538	รองผู้จัดการ บริษัท Shipping Corporation of India Ltd. ไม่มี
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	80,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	17,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	(5,000) หุ้น
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

นายสตีเฟน โกลา

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM)
อายุ	58 ปี
ประวัติการศึกษา	First Class Marine Engineer Graduate Directorate of Marine Engineering Training Kolkatta ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	
• 2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2547 - 2548	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2539 - 2547	Quality Systems Manager (ISM Team) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
• 2537 - 2539	Technical Superintendent บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเจนซี่ จำกัด
• 2531 - 2537	Technical Superintendent, ESSAR SISCO Ship Management Co., Chennai, ประเทศอินเดีย
• 2529 - 2531	ต้นกลประจำเรือ (Chief Engineer)
• 2521 - 2529	นายช่างประจำเรือ (Marine Engineer)
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	70,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	20,000 หุ้น
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

นายโกดาการจีทิล มุราลี เมนนอน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (เทคนิค)
อายุ	59 ปี
ประวัติการศึกษา	Marine Engineer (Class One), Marine Engineering College ประเทศอินเดีย Qualified for membership of the Institute of Chartered Shipbrokers
ประสบการณ์	
• 2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2541 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2535 - 2541	Superintendent (เทคนิค) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2531 - 2535	Chief Engineer บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2527 - 2531	Chief Engineer, Sealand Ship management, Austria
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	248,000 หุ้น (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
"ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

นายกามาล กุมาร ดู

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ)
อายุ	49 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโท สาขา Computer Science มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
ประสบการณ์	
• 2548 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2543 - 2547	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2539 - 2543	ผู้จัดการอาวุโส (ISM) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2539	กัปตันเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด
• 2531 - 2539	นายประจำเรือ (Deck Officer) บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	15,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
"ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

นายนิชิตานท์ โกรวิน ดีชาย

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (โครงการ)
อายุ	62 ปี
ประวัติการศึกษา	Naval Architecture Engineering, Indian Institute of Technology (IIT-Kgp) ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> พฤษภาคม 2553 - ปัจจุบัน 2541 - พฤษภาคม 2553 2538 - 2541
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
	ผู้จัดการโครงการ (ต่อเรือ), CKMI Shipyard ประเทศเกาหลี
	ไม่มี
	40,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	ไม่มี
	ไม่มี
	ไม่มี
	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

นายประธาน มหาสิงห์

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (จัดซื้อ)
อายุ	51 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"> พฤษภาคม 2556 - ปัจจุบัน 2538 - 2556 2537 - 2538 2536 - 2537
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ผู้อำนวยการ (จัดซื้อ) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
	Chief Engineer บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
	Engineer บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
	ไม่มี
	37,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
	1,000 หุ้น (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว)
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	ไม่มี
	37,000 หุ้น
	1,000 หุ้น
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

นายกิรณ กิษชารินทร์ ไหวดี

ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชี และการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)
อายุ	45 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี การพาณิชย์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาต สถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาต แห่งประเทศไทย
ประสบการณ์	
• 2536 - ปัจจุบัน	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชี และการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

นางสาวสมปรารถนา เทพณาเพลิน

ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) เลขานุการบริษัทฯ
อายุ	44 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 ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2542 - ปัจจุบัน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2539 - 2542	ผู้จัดการการเงิน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
• 2535 - 2539	ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท เอสจีวี ณ ถลาง จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

นายยิ่งยง กังแฮ

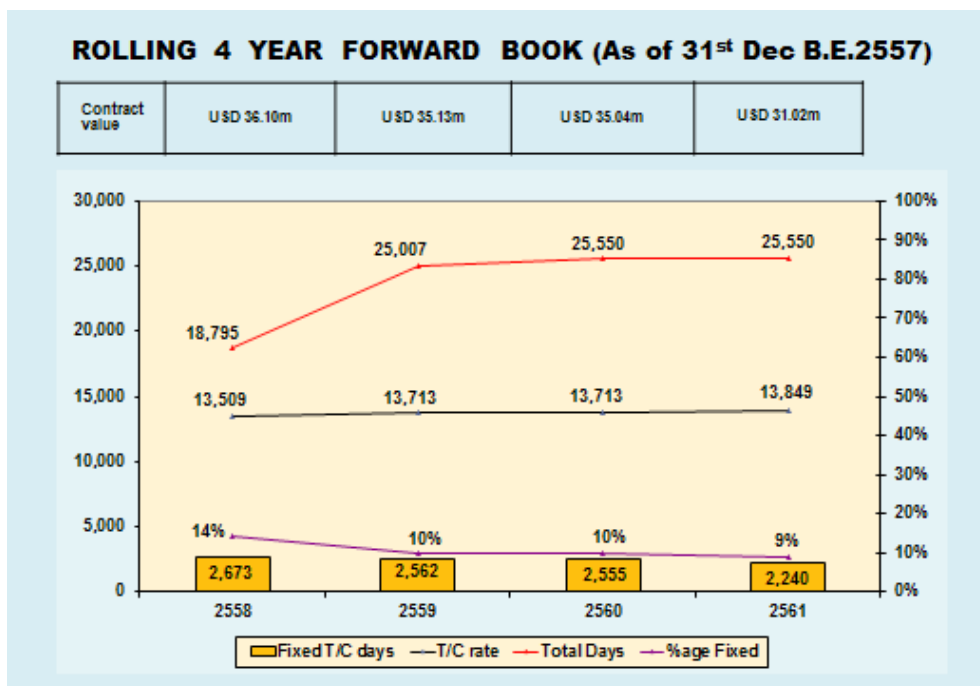
ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัทฯ)
อายุ	44 ปี
ประวัติการศึกษา	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (บัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ประสบการณ์	
• 2539 - ปัจจุบัน	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัทฯ) บริษัท ฟรีเซียส ซัพพลาย จำกัด (มหาชน)
• 2536 - 2539	ผู้สอบบัญชี บริษัท คีลอยท์ ฟูซุ โธมัส ไซยส จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี พ.ศ. 2557	
• โดยตนเอง	ไม่มี
• โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ถ้ามี)	ไม่มี
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด	

ทั้งนี้ ไม่มีกรรมการหรือผู้บริหารของบริษัทฯ ท่านใดที่เคยถูกลงโทษทั้งทางอาญาและทางแพ่งโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานประจำปีฉบับนี้)

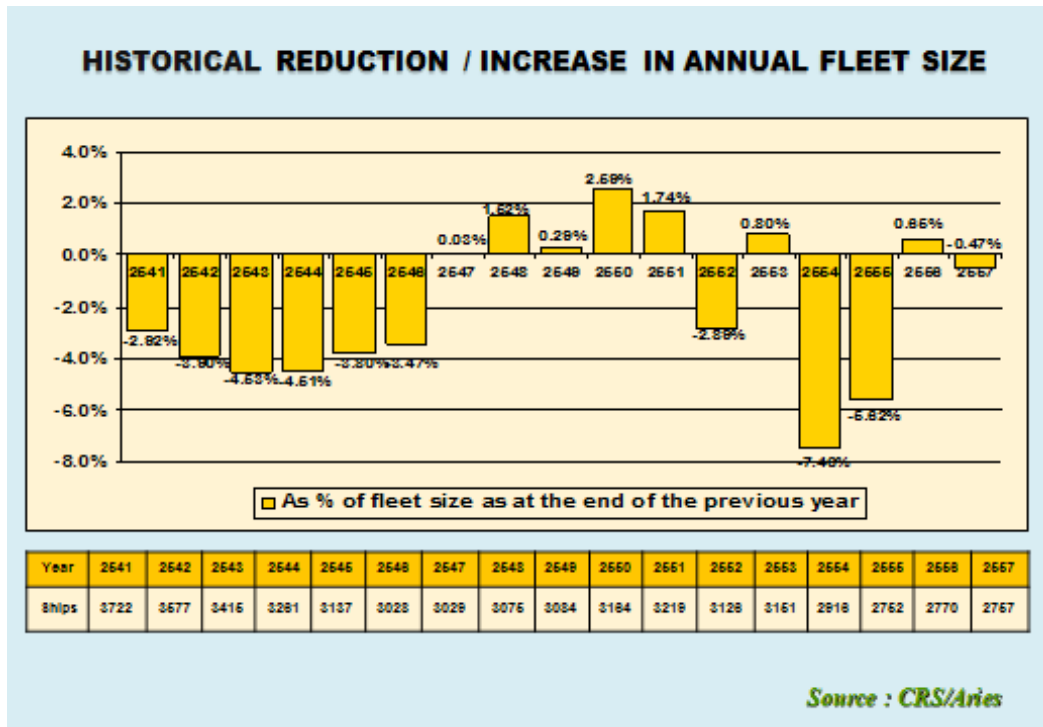
บริษัท พีรเชิษฐ์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือเนกประสงค์ขนาดเล็กสำหรับขนส่งสินค้าแห่งกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง อย่างไรก็ตาม ในไตรมาส 4 ของปี 2554 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือประเภทซูปราแมกซ์จำนวน 2 ลำ และเริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือประเภทซูปราแมกซ์ อีกทั้งบริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือประเภทอัลตราแมกซ์ในปี 2557 โดยได้ทำสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ จำนวน 20 ฉบับในกลุ่มเรือขนาดดังกล่าว ตั้งแต่ปี 2547 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูงซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าว มีตั้งแต่ 3 เดือน ถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะยาวกว่านั้นตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาสสามปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วทำให้ไม่สามารถต่อสัญญา หรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าพอใจได้ ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวน้อยมาก เนื่องจากตลาดค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงครึ่งหลังของปี 2557 จากแนวโน้มของดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ที่ผ่านมามีคาดการณ์ว่าในปี 2558 จะเป็นปีที่ทำหายของตลาดค่าระวางเรือซึ่งเราคาดการณ์ว่าตลาดจะฟื้นตัวในช่วงครึ่งหลังของปี 2558 ดังนั้นสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่บริษัทฯ มีอยู่ตามกราฟด้านล่างนี้น่าจะดีขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับที่ผ่านมามีดังนี้



จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมด ตามรูปด้านบน มาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 44 ลำ ณ สิ้นปี 2557 โดยมีสมมติฐานว่า ไม่รวมเรือที่จะซื้อเข้ามาใหม่อีก แต่ได้รวมเรือประเภทเฮนดี้ไชส์ ขนาดระวาง 39,000 เดทเวทตัน จำนวน 6 ลำ ซึ่งมีกำหนดรับเรือในระหว่างปี 2558-2559 เรืออัลตราแมกซ์ ขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 18 ลำ มีกำหนดรับเรือในปี 2558-2559 และเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ ซึ่งมีกำหนดรับเรือในเดือนมกราคม ปี 2558 โดยเรือที่กล่าวมาได้ถูกนำมารวมไว้ในประมาณการนี้ตามกำหนดการรับเรือที่ระบุในสัญญาสั่งซื้อเรือ

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาด ประกอบได้ที่ รายงานจากคณะกรรมการบริษัท ที่แสดงในรายงานฉบับนี้

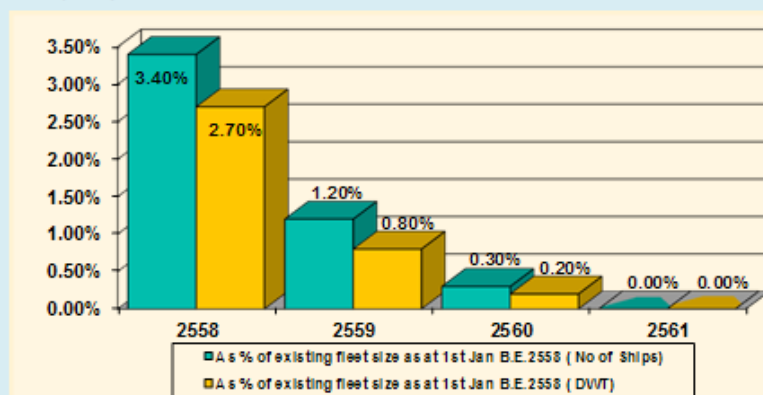
2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก สำหรับเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)



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 เป็นผลจากรายได้อัตราค่าระวางเรือในระหว่างปี 2547 - 2551 เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ปี 2551 อัตราการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้น เนื่องจากรายได้ค่าระวางเรือในตลาดเรือลดลง อุปทานของเรือจึงลดลง และจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในกองเรือโลกในปี 2551 มีเพียง 55 ลำเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในปี 2550 จำนวน 80 ลำ การปลดระวางเรือยังคงดำเนินต่อไปในช่วงต้นปี 2552 มีผลให้กองเรือโลกมีจำนวนเรือลดลงสุทธิ 93 ลำในปี 2552 อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการฟื้นตัวของตลาดค่าระวางเรือ เมื่อสิ้นปี 2552 ทำให้อัตราการปลดระวางเรือลดลงอีกครั้ง และอุปทานเรือใหม่จึงเพิ่มขึ้น ทำให้กองเรือโลกในปี 2553 เพิ่มขึ้นจำนวน 25 ลำ ในช่วงครึ่งหลังของปี 2554 และตลอดทั้งปี 2555 ค่าระวางเรือลดลงมาก เนื่องจากอุปทานของเรือใหม่ที่เพิ่มเข้ามาในกองเรือโลกทำให้มีการปลดระวางเรือในกองเรือโลกลดลงอีก 235 ลำ และ 164 ลำ ตามลำดับ ในสองปีนี้ อย่างไรก็ตามในปี 2556 ตลาดเรือเริ่มฟื้นตัวดีขึ้นในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี ทำให้อัตราการปลดระวางเรือเริ่มชะลอตัวลงเล็กน้อยรวมถึงอุปทานของเรือใหม่ที่เพิ่มเข้ามา มีผลให้กองเรือโลกในปี 2556 มีจำนวนเพิ่มขึ้นสุทธิ 18 ลำ ในช่วงปี 2557 อัตราการปลดระวางเรือไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ แต่เนื่องจากปัจจัยความล่าช้าในการส่งมอบเรือ และอัตราการปลดระวางเรือที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยในช่วงสิ้นปีส่งผลให้กองเรือโลกลดลงสุทธิจำนวน 13 ลำ

NEW BUILDINGS ON ORDER UPTO DEC B.E.2561 (3.7% of existing Fleet in DWT)

Number of Ships	94	34	7	0
Average Size (DWT)	16,112	13,681	12,214	NA

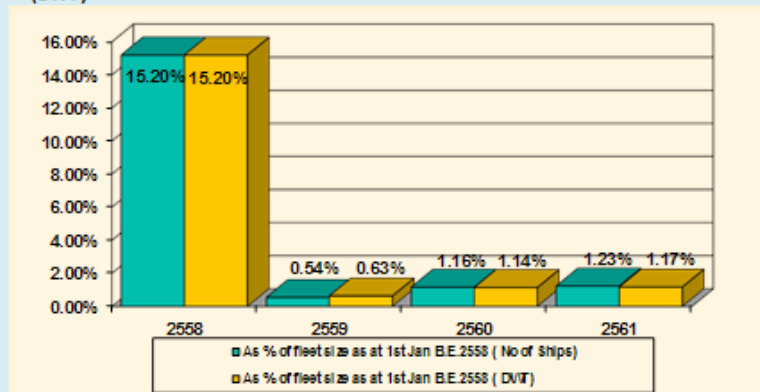


Source : CRS/Anies

จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่า อุปทานของเรือใหม่ในปี 2558 ยังมีมาก ในอีก 3 ปีข้างหน้า มีเรือที่ครบกำหนดส่งมอบประมาณร้อยละ 3 เมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีจำนวนเรือถึงร้อยละ 17 ที่มีอายุมากกว่า 25 ปี ดังนั้นดูเหมือนว่าอุปทานเรือในกลุ่มเรือของบริษัทฯ จะมีภาพเป็นที่น่าพอใจอย่างยิ่ง

POTENTIAL SCRAPPING OF SHIPS 27 YEARS OR OLDER UPTO DEC B.E.2561 (18.14% of existing Fleet in DWT)

Number of Ships	419	15	32	34
Average Size (DWT)	20,062	23,355	19,781	19,047



Source : CRS/Anies

จากกราฟข้างต้นและกราฟเกี่ยวกับอายุของกองเรือ (โปรดดูหัวข้อ 1.2 ในเรื่องลักษณะการประกอบธุรกิจ และอุตสาหกรรม ซึ่งแสดงในรายงานประจำปีนี้) แสดงให้เห็นว่า ประมาณร้อยละ 25 ของเรือในประเภทเดียวกันกับของบริษัทฯ จะมีอายุเกิน 20 ปี การลดลงของค่าระวางเรือจะทำให้อัตราการปลดระวางเรือเก่าเพิ่มขึ้น ทั้งนี้อัตราการปลดระวางเรือลดลงจากปี 2555 เนื่องจากการฟื้นตัวของค่าระวางเรือในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2556 ในปี 2557 ตลาดค่าระวางเรือมีการชะลอตัวช่วงต้นปี และมีการฟื้นตัวของตลาดเป็นระยะๆ ตลอดปี แต่ ณ สิ้นปีตลาดยังคงอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากการถดถอยของตลาดเรือขนาดแคปไซส์ (Capesize) อย่างไรก็ตาม ถ้าตลาดยังคงไม่ฟื้นตัว เราสามารถคาดการณ์ได้ว่าอัตราการปลดระวางเรือจะสูงขึ้น เพื่อลดช่องว่างระหว่างอุปสงค์และอุปทาน

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะของตลาดนี้ ประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานประจำปีนี้

3. การซื้อและการขายเรือ

3.1 สัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ในปี 2550 และ 2551 จำนวน 18 ลำ

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

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บันทึกการเปลี่ยนแปลงหนี้ใหม่ (Novation) สำหรับสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 3 ลำในปี 2554 และ 2 ลำในปี 2555 รายการเปลี่ยนแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญา สำหรับสัญญาสั่งซื้อเรือ จำนวน 9 ลำในปี 2556 และรายการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือ 1 ลำ ในปี 2557 ทั้งนี้เนื่องจาก การส่งมอบเรือจะล่าช้าเกินกว่าวันที่ในการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือแต่ละลำตามลำดับ

สัญญาการยกเลิก (Cancellation) เรือสั่งซื้อใหม่จำนวน 1 ลำ สำหรับเรือเลขที่ 342 ซึ่งดำเนินการเสร็จสมบูรณ์ในปี 2557 มีดังนี้

ลำดับที่	วันที่ในสัญญา	เลขที่เรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ในสัญญาสั่งซื้อเรือ	จำนวนเงินงวดที่บริษัทฯ จ่าย	วันที่ในใบเสร็จรับเงินงวดสุดท้าย	ราคาขาย (ล้านบาท)	กำไรจากการขาย (ล้านบาท)	ราคาขาย (ล้านบาทหรือเหรียญสหรัฐ)	กำไรจากการขาย (ล้านบาทหรือเหรียญสหรัฐ)
1	29 กรกฎาคม 2557	342	32,000	20 กรกฎาคม 2550	17,999,997	15 กรกฎาคม 2557	629.69	39.55	19.37	1.23
กำไรจากการยกเลิกสัญญาต่อเรือ							629.69	39.55	19.37	1.23

3.2 สัญญาสั่งซื้อเรือใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์

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

บริษัทฯ ได้ลงนามใน MOU เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2552 และได้ลงนามในสัญญา Long Term Time Charter (“สัญญา Charters”) เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2552 กับบริษัท Ultratech Cement Limited, Mumbai, ประเทศอินเดีย (“Charterer”) สำหรับสัญญา Charters จำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ (ทั้งนี้เป็นที่แน่นอนแล้วจำนวน 3 ลำ ส่วนอีก 1 ลำนั้น Charterer จะพิจารณาที่จะรับบริการเพิ่มเติมซึ่งต้องยืนยันก่อนวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2555 แต่ Charterer ขอขยายเวลาและในเวลาต่อมาได้แจ้งว่าจะรับบริการ) โดยรายละเอียดสำหรับการส่งมอบเรือทั้ง 4 ลำ มีดังนี้

ตารางการส่งมอบเรือ

- เรือลำที่ 1 - กำหนดส่งมอบเรือระหว่าง 30 กรกฎาคม 2554 ถึง 15 สิงหาคม 2554
- 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”) เป็นผู้มีความรับผิดชอบในเรือและจะดำเนินการให้เรือบริการแก่ Charterer จำนวนทั้งสิ้น 3 ลำ และอาจเพิ่มอีก 1 ลำ (ซึ่งขึ้นอยู่กับพิจารณาของ Charterer โดย Charterer จะต้องแจ้งความประสงค์ที่จะใช้บริการเพิ่มเติม ภายในวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2555 ซึ่งได้ขยายเวลาต่อให้อีก) โดยมีกำหนดระยะเวลา 15 ปี ซึ่ง Charterer สามารถต่อสัญญา Charters ดังกล่าวนี้อีกครั้งละ 5 ปี เป็นจำนวน 2 ครั้ง (ซึ่งจะมีระยะเวลารวมทั้งสิ้น 15+5+5 = 25 ปี) สำหรับเรือแต่ละลำ

ทั้งนี้ Charterer ได้แจ้งความประสงค์ที่จะใช้บริการสำหรับเรือลำที่ 4 แล้ว ภายใต้เงื่อนไขที่ได้ตกลงไว้ ดังนั้น บริษัทฯ 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 และ ถ้า 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 ได้ภายในระยะเวลาตามตารางการส่งมอบเรือข้างต้นเจ้าของเรือจะต้องชำระค่าปรับจำนวน 4,250 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อลำเรือต่อวันที่ได้ส่งมอบล่าช้า รายละเอียดการชำระค่าปรับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีดังต่อไปนี้

บริษัท	เรือ	วันที่เริ่มชำระค่าปรับตามสัญญา	ชำระถึงวันที่ส่งมอบเรือแก่ Charterer	จำนวนเงิน (เหรียญสหรัฐ)
บริษัท ABC One Pte. Ltd	ดนยา นารี	1 พฤษภาคม 2557	31 ธันวาคม 2557	1,041,250
บริษัท ABC Two Pte. Ltd	อภิญญา นารี	16 สิงหาคม 2554	15 เมษายน 2557	4,136,542
บริษัท ABC Three Pte. Ltd	บุญญา นารี	1 กุมภาพันธ์ 2556	3 กรกฎาคม 2557	2,198,542
บริษัท ABC Four Pte. Ltd	ชัยญา นารี	1 กุมภาพันธ์ 2557	25 กันยายน 2557	1,005,656

(v) การลงนามและการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ 3 ฉบับ เพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ 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 บริษัทได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ สำหรับขนส่งซีเมนต์ (“เรือ”) กับบริษัท ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย (“ผู้ต่อเรือ”) โดยมีต้นทุนเรือลำละ 28.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

การต่อสร้างเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์กับผู้ต่อเรือ ABG มีความล่าช้า ดังนั้นในปี 2555 - 2556 บริษัทฯ (โดยผ่าน 3 บริษัทย่อย ได้แก่ บริษัท ABC Two บริษัท ABC Three และบริษัท ABC Four Pte. Ltd. (ABC Four)) ได้ทำสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 3 ฉบับ เพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำกับผู้ต่อเรืออีกแห่งในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งรายละเอียดการรับมอบได้อธิบายไว้ในหัวข้อ (ค) ตารางที่ 1 และในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ทั้ง 3 ฉบับ กับผู้ต่อเรือ ABG

(ค) การลงนามในสัญญาส่งต่อเรือ 4 ฉบับ เพื่อต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ

เพื่อให้สามารถส่งมอบเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ ให้แก่ Charterer ได้เร็วที่สุด (และแทนเรือที่ได้ส่งต่อไว้ก่อนหน้านี้และต่อมายกเลิกสัญญาส่งต่อเรือดังกล่าวกับคู่ต่อเรือ ABG) บริษัทฯ โดยผ่านแต่ละบริษัทย่อยของ บริษัทฯ กล่าวคือ ABC Two ABC Three และ ABC Four (โดยแต่ละบริษัทจะเรียกว่า “ผู้ซื้อ”) ซึ่งได้ลงนามสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 3 ฉบับ เพื่อส่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ 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 ได้ลงนามในสัญญาออกพจน์กับผู้ขาย ภายใต้สัญญาดังกล่าว ABC มีออกพจน์ในการตั้งบริษัทในกลุ่มเพื่อส่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ ขนาดระวาง 20,000 เดทเวทตัน เพิ่มอีก 1 ลำ (“เรือออกพจน์”) ในราคาและเงื่อนไขที่เหมือนกันกับเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ ที่ได้ส่งไปก่อนหน้านี้ ทั้งนี้ ABC ได้ใช้สิทธิในการส่งต่อเรือออกพจน์ในระหว่างปี 2556 ดังนั้น รายละเอียดเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ ซึ่งได้รับมอบแล้ว 3 ลำ ในปี 2557 และ 1 ลำที่เหลือจะส่งมอบในเดือนมกราคม 2558 มีดังต่อไปนี้

(i) รายละเอียดเรือขนส่งซีเมนต์ที่ได้รับมอบแล้วจำนวน 3 ลำ

ลำดับ ที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ส่งมอบเรือ	ราคาเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท ABC Two Pte. Ltd	อภิญญา นารี	2557	21,136	25 มีนาคม 2557	24.02
2	บริษัท ABC Three Pte. Ltd	บุญญา นารี	2557	21,159	12 มิถุนายน 2557	24.18
3	บริษัท ABC Four Pte. Ltd	ชัยญา นารี	2557	21,114	3 กันยายน 2557	24.18
เรือขนส่งซีเมนต์ - 3 ลำ				63,409		72.38

(ii) รายละเอียดการชำระเงิน งวดที่ 4 ของเรือขนส่งซีเมนต์ (คนยา นารี)

ลำดับ ที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อย ที่เป็นเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	วันที่ในสัญญา ส่งต่อเรือ	วันที่ ส่งมอบเรือ	ขนาด ระวาง (เดทเวท ตัน)	ราคาเรือ ตามสัญญา Agreement (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2556 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงิน ที่จ่าย ณ 31 ธ.ค.2557 (เหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท ABC One Pte. Ltd	คนยา นารี	30 สิงหาคม 2556	6 มกราคม 2558	20,000	24,480,000	4,896,000	4,896,000	9,792,000
เรือขนส่งซีเมนต์ - 1 ลำ					20,000	24,480,000	4,896,000	4,896,000	9,792,000

หมายเหตุ: เรือดังกล่าวข้างต้นส่งมอบเมื่อวันที่ 6 มกราคม 2557

3.3 แผนการปรับปรุงกองเรือสำหรับอนาคต

ในรายงานประจำปีสำหรับปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้กล่าวถึงการวางแผนระยะสั้น/ระยะกลางสำหรับการซื้อเรือมือสอง หรือ การลงนามเพื่อส่งต่อเรือ/ซื้อสัญญาเรือส่งต่อใหม่ ซึ่งบริษัทฯ เฝ้ารอโอกาสสำหรับการจัดหาเรือใหม่ และมีราคาที่เหมาะสม ซึ่งโอกาสดังกล่าวได้เข้ามาในช่วงครึ่งหลังของปี 2554 เมื่อบริษัทฯ ได้รับข้อเสนอเรือใหม่ในราคาที่ น่าสนใจ ต่อมาในปี 2555 บริษัทฯ (โดยผ่านบริษัทย่อย) ได้ซื้อเรือจำนวน 6 ลำ และเพื่อให้แผนการนี้ดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาส่งต่อเรือ จำนวน 12 ฉบับ เพื่อส่งต่อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง จำนวน 12 ลำ กับคู่ต่อเรือหลายแห่งในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ดังต่อไปนี้

- (ก) เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ ลงนามในสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 2 ฉบับสำหรับส่งต่อเรือ ขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำกับ Sainty Marine Corporation Ltd. ซึ่งบริษัทได้รับมอบเรือแล้ว จำนวน 2 ลำ ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

ลำดับ ที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ส่งมอบเรือ	ราคาเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท 프리เซียส โอปอลส์ จำกัด	อินทรา นารี	2557	63,468	3 กรกฎาคม 2557	27.40
2	บริษัท 프리เซียส รูบี้ส์ จำกัด	อิสรา นารี	2557	63,516	16 กรกฎาคม 2557	27.40
เรือประเภทอัลตราแมกซ์ - 2 ลำ				126,984		54.80

(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 ตารางการชำระเงินงวดและวันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีดังต่อไปนี้

ลำดับ ที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่ตามสัญญา	วันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ	ขนาด ระวาง (เดทเวท ตัน)	ราคาตาม สัญญา (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2556 (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญ สหรัฐ)	รวมจำนวน เงิน ที่จ่าย ณ 31 ธ.ค. 2557 (เหรียญ สหรัฐ)
1	บริษัท 프리เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)	BC385-11	25 พฤศจิกายน 2556	31 พฤษภาคม 2558	38,500	22,318,000	2,231,800	6,695,400	8,927,200
2	บริษัท 프리เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)	BC385-12	25 พฤศจิกายน 2556	31 ธันวาคม 2558	38,500	22,318,000	2,231,800	2,231,800	4,463,600
เรือประเภทแอนด์ไฮส์ - 2 ลำ					77,000	44,636,000	4,463,600	8,927,200	13,390,800

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 ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือ จำนวน 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 2557 มีดังต่อไปนี้

ลำดับ ที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญา ส่งต่อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาด ระวาง (เดกวัต ตัน)	ราคาตาม สัญญา (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2556 (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญ สหรัฐ)	รวม จำนวนเงิน ที่จ่าย ณ 31 ธ.ค. 2557 (เหรียญ สหรัฐ)
1	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130120	20 ธันวาคม 2556	31 สิงหาคม 2558	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	3,294,090
2	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130121	20 ธันวาคม 2556	30 พฤศจิกายน 2558	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	3,294,090
3	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130122	20 ธันวาคม 2556	28 กุมภาพันธ์ 2559	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	3,294,090
4	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130123	20 ธันวาคม 2556	31 พฤษภาคม 2559	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	3,294,090
เรือประเภทแอนตี้ไชลด์ - 4 ลำ					154,500	87,840,000	800,000	12,376,360	13,176,360
1	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130124	20 ธันวาคม 2556	31 กรกฎาคม 2558	63,345	27,477,500	200,000	3,921,625	4,121,625
2	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130125	20 ธันวาคม 2556	31 ตุลาคม 2558	63,345	27,477,500	200,000	3,921,625	4,121,625
3	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130126	20 ธันวาคม 2556	31 มกราคม 2559	63,345	27,477,500	200,000	3,921,625	4,121,625
4	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130127	20 ธันวาคม 2556	30 เมษายน 2559	63,345	27,477,500	200,000	3,921,625	4,121,625
เรือประเภทอัลตราแม็กซ์ - 4 ลำ					253,380	109,910,000	800,000	15,686,500	16,486,500
รวม					407,880	197,750,000	1,600,000	28,062,860	29,662,860

ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

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

(ง) เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาส่งต่อเรือ จำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาดระวาง 64,000 เดกวัตตัน จำนวน 2 ลำ กับ Sainty Marine Corporation Ltd. รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวด และวันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีดังต่อไปนี้

ลำดับ ที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อย ที่เป็นเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญา ส่งต่อเรือ	วันที่ ส่งมอบเรือ	ขนาด ระวาง (เดกวัต ตัน)	ราคาเรือ ตามสัญญา Agreement (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญ สหรัฐ)	รวมจำนวนเงิน ที่จ่าย ณ 31 ธ.ค.2557 (เหรียญ สหรัฐ)
1	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14017B	24 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2558	64,000	27,900,000	8,370,000	8,370,000
2	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14018B	24 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2558	64,000	27,900,000	8,370,000	8,370,000
เรือประเภทอัลตราแม็กซ์ - 2 ลำ					128,000	55,800,000	16,740,000	16,740,000

ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	ร้อยละ (%)
งวดที่ 1	หลังได้รับสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดที่ 1	10%
งวดที่ 2	หลังได้รับสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดที่ 2	10%
งวดที่ 3	เสร็จสิ้นการวางกระดูกเรือ (โครงเรือ)	10%
งวดที่ 4	ปล่อยเรือลงน้ำ	10%
งวดที่ 5	ส่งมอบเรือ	60%
รวม		100%

- (จ) เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือ จำนวน 10 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้า แห่งเทกอง ขนาดระวาง 64,000 เดทเวตัน จำนวน 10 ลำ กับ Sainty Marine Corporation Ltd. และบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือ จำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาดระวาง 64,000 เดทเวตัน จำนวน 2 ลำ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวด และวันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญาสั่งซื้อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวตัน)	ราคาเรือตามสัญญา Agreement (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่าย ณ 31 ธ.ค.2557
1	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14019B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 พฤษภาคม 2558	64,000	27,900,000	5,580,000	5,580,000
2	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14020B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 พฤษภาคม 2558	64,000	27,900,000	5,580,000	5,580,000
3	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14021B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 สิงหาคม 2558	64,000	27,900,000	5,580,000	5,580,000
4	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14022B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 สิงหาคม 2558	64,000	27,900,000	5,580,000	5,580,000
5	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14023B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 ตุลาคม 2558	64,000	27,400,000	2,740,000	2,740,000
6	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14024B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 ตุลาคม 2558	64,000	27,400,000	2,740,000	2,740,000
7	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14025B	26 กุมภาพันธ์ 2557	15 ธันวาคม 2558	64,000	27,900,000	2,790,000	2,790,000
8	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14026B	26 กุมภาพันธ์ 2557	15 ธันวาคม 2558	64,000	27,900,000	2,790,000	2,790,000
9	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14027B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2559	64,000	27,900,000	2,790,000	2,790,000
10	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14028B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2559	64,000	27,900,000	2,790,000	2,790,000
เรือประเภทอัลตราแม็กซ์ - 10 ลำ - Sainty Marine Corporation Ltd.					640,000	278,000,000	38,960,000	38,960,000

ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

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

ลำดับที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญาสั่งซื้อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวตัน)	ราคาเรือตามสัญญา Agreement (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่าย ณ 31 ธ.ค.2557
1	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130128	17 มีนาคม 2557	30 พฤศจิกายน 2558	63,345	27,900,000	4,185,000	4,185,000
2	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130129	17 มีนาคม 2557	15 มีนาคม 2559	63,345	27,900,000	4,185,000	4,185,000
เรือประเภทอัลตราแม็กซ์ - 2 ลำ - Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd.					126,690	55,800,000	8,370,000	8,370,000

ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	ร้อยละ (%)
งวดที่ 1	หลังได้รับสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวด	15%
งวดที่ 2	ปล่อยเรือลงน้ำ	10%
งวดที่ 3	ส่งมอบเรือ	75%
รวม		100%

4. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีไทยที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และงบการเงินแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐ คำนิยามต่างๆ ที่เกี่ยวกับคำทางการเงินและการดำเนินงาน ดังนี้

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยแสดงเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (Opex) - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ คำนวณโดยถือว่ามี 365 วันทำการในรอบปี ซึ่งไม่รวมค่าเสื่อมราคาแต่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีตามนโยบายทางการเงินบัญชี (กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.6) ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าเสื่อมราคาในงบการเงินของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นต้นทุนที่ต้องเกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค่าซ่อมแซม ค่าประกันภัย ค่าน้ำมันต้นทุนการจัดการ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงินหมายถึง ต้นทุนในการเดินเรือซึ่งไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในเที่ยว นั้นๆ 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 โดยปกติบริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครั้งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขึ้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชี (Dry-Docking Cost) ภายในระยะเวลาสองปีจากการสำรวจเรือขึ้นต้น และเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปีสำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม และสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคาแต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี ในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย (Opex) เพื่อเป็นการครบถ้วนสำหรับค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

ค่าเสื่อมราคา - ส่วนประกอบหลักในการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่งรวมถึงต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีดังที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

วันหยุดการเดินเรือ - วันหยุดการเดินเรือ หมายถึง วันที่ไม่มีการเดินเรือ เนื่องจากเหตุผลทางด้านเทคนิค และอาจหมายถึง เรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเรือที่อู่แห้ง หรือที่กลางทะเล หรือที่ท่าเรือ หรือในกรณีเรือเสีย

กำไรขั้นต้น - หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยต้นทุนจากการเดินเรือ

อัตรากำไรขั้นต้น - เกิดจากกำไรขั้นต้นหารด้วยรายได้จากการเดินเรือ แสดงค่าเป็นร้อยละ

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

5. วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

5.1 วงเงินสินเชื่อสำหรับจัดซื้อเรือมือสองจากธนาคารแห่งโตเกียว-มิทซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด (BTMU) และธนาคารอื่น 3 แห่ง

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

เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาสินเชื่อมีหลักประกัน ฉบับที่ 3 โดยหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้สำหรับวงเงินสินเชื่อดังกล่าวจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2557 และในปี 2557 บริษัทฯ ไม่ได้ขอขยายระยะเวลาสินเชื่อ ทำให้วงเงินสินเชื่อนี้ถูกยกเลิกไปโดยอัตโนมัติ

5.2 วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือมือสองจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารอื่นในประเทศอีก 2 แห่ง

ตั้งแต่ปี 2551 บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อ 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับ 3 ธนาคารในประเทศสำหรับซื้อเรือมือสอง ซึ่งวงเงินสินเชื่อดังกล่าวจะสิ้นสุดสัญญาวันที่ 18 มกราคม 2552 เนื่องจากผลกระทบจากวิกฤตการณ์ทางการเงินโลก ผู้ให้กู้ไม่สามารถขยายระยะเวลาเบิกวงเงินกู้ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกได้ในช่วงต้นปี 2552 จึงได้เปลี่ยนเป็นวงเงินกู้สกุลเงินบาท โดยมีระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ภายในวันที่ 18 มกราคม 2553 อย่างไรก็ตามเมื่อคำนึงถึงความเสี่ยงที่อาจมีขึ้น บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (swap) จากผู้ให้กู้เดิม สำหรับการเปลี่ยนแปลงหนี้เงินกู้สกุลเงินบาท (ณ เวลาเบิกถอนเงินกู้) ไปเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยการใช้ USD/THB Swap เมื่อเงินกู้ได้ถูกเบิกใช้ เงินกู้ที่เบิกถอนดังกล่าวจะถูกคำนวณในสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกาทันที ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่อาจเกิดขึ้นจากเงินต้นของเงินกู้ดังกล่าว ในปี 2553 วงเงินกู้นี้ได้ถูกเบิกถอนจำนวน 1,502.35 ล้านบาทเพื่อนำใช้ในการซื้อเรือ 2 ลำ และเงินกู้สกุลเงินไทยบาทนี้ได้ถูกแปลง โดยการ swap เป็นหนี้เงินกู้สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐทันที ซึ่งมีตารางการชำระคืนตรงกับเงินกู้สกุลไทยบาท

ต่อมาเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2554 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขวงเงินสินเชื่อมีหลักประกัน โดยมีรายละเอียดดังนี้ (i) เปลี่ยนวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกใช้ของส่วน A (Tranche A) ณ วันสิ้นสุดระยะเวลาเบิกเงินกู้ส่วน A เป็นวงเงินกู้สกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกจำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยจะเรียกเงินกู้ส่วนนี้ว่า ส่วน C (Tranche C) (ii) ขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของส่วน C ไปจนถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2554 (iii) ขยายขอบเขตการป้องกันความเสี่ยง เพื่อให้ครอบคลุมการ swap อัตราดอกเบี้ย และขยายระยะเวลาของวงเงินการป้องกันความเสี่ยง

เงื่อนไขหลัก (หลังจากได้แก้ไขแล้ว) ของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

ผู้กู้	: บริษัท พีริเชียส ชิฟฟ์ จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) / ร่วมกันกับแต่ละบริษัทย่อย ซึ่งเป็นเจ้าของเรือ (รวมกันเรียกว่า “ผู้กู้”)
ผู้ให้กู้	: ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน)
จำนวนเงินกู้	: ส่วน A: เงินกู้สกุลไทยบาท จำนวน 1,502.35 ล้านบาท (ได้เบิกถอนแล้ว) ส่วน B: วงเงินสินเชื่อสำหรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ส่วน C: วงเงินกู้จำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ วงเงินสำหรับป้องกันความเสี่ยง (Hedging Facility) จำนวนถึง 8.75 พันล้านบาท
วัตถุประสงค์	: ส่วน A : เพื่อซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดเล็กต่อใหม่หรือเรือมือสอง ซึ่งมีอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี และ / หรือมากกว่า 10 ปีแต่น้อยกว่า 15 ปี ซึ่งจะให้ผู้กู้ยืมถึงร้อยละ 20 ของวงเงินสินเชื่อ ส่วน B : เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดจากการโอนเงินต่างประเทศเข้าหรือโอนเงินออกในการดำเนินธุรกิจเป็นปกติ สำหรับการปิดสถานะสัญญาที่เป็นเงินตราต่างประเทศตามอัตราตลาด ส่วน C : เพื่อซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดเล็กต่อใหม่หรือเรือมือสอง ซึ่งมีอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี และ / หรือมากกว่า 10 ปีแต่น้อยกว่า 15 ปี ซึ่งจะให้ผู้กู้ยืมถึงร้อยละ 20 ของวงเงินสินเชื่อ วงเงินสินเชื่อสำหรับการป้องกันความเสี่ยง: เพื่อใช้ในความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงค่าเงินบาทของส่วน A ที่เบิกถอนมา โดยการแลกเปลี่ยนสกุลเงินของเงินต้น (Principal swap) และการแลกเปลี่ยนสกุลเงินของเงินต้นและดอกเบี้ย (cross currency swap)
ระยะเวลาเบิกเงินกู้	: เงินกู้ส่วน A : ได้เบิกถอนหมดแล้ว เงินกู้ส่วน B, C และวงเงินสำหรับการป้องกันความเสี่ยง: จนถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2554
ระยะเวลาของสินเชื่อ	: ส่วน A : 13 ปี นับจากเดือนธันวาคม 2552 ส่วน C : 12 ปี นับจากวันที่ได้มีการเบิกถอนครั้งแรก
ระยะเวลาการปลอดชำระคืนเงินต้น	: ส่วน A : 12 เดือน นับจากวันที่ 11 ธันวาคม 2552 ดังนั้นการจ่ายคืนเงินกู้จึงเริ่มขึ้น ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2553 ส่วน C : นับจากวันที่ 30 ธันวาคม 2553 และสิ้นสุดในวันที่ 11 ธันวาคม 2554 การชำระคืนเงินต้น
อัตราดอกเบี้ย	: วงเงินส่วน A : MLR (บาท) 3 เดือนลบร้อยละ 1 วงเงินส่วน C : LIBOR บวกร้อยละ 2.75 สำหรับ 5 ปีแรก หลังจากนั้น LIBOR บวกร้อยละ 2.85
การชำระคืนเงินต้น	: เงินกู้ส่วน A : ชำระเป็นรายไตรมาส จำนวน 48 งวดเท่าๆ กัน (ในระยะเวลา 12 ปี) ของจำนวนเงินกู้ทั้งหมด ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2553 ดังนั้นการชำระคืน จึงเริ่มขึ้นในวันที่ 30 ธันวาคม 2553 เงินกู้ส่วน C : ชำระเป็นรายไตรมาสจำนวน 44 งวดเท่าๆ กัน ของจำนวนเงินกู้ทั้งหมดจากวันสิ้นสุดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ส่วน C
ค่าธรรมเนียมการใช้เงิน	: ร้อยละ 1 ต่อปีของจำนวนวงเงินที่ไม่ได้เบิกถอน

หลักประกัน

: หลักประกันของสินเชื่อโดยหลักมีดังต่อไปนี้

- 1) ก่อนการเบิกถอน การจำนองเป็นลำดับแรกของเรือซึ่งผู้กู้เป็นเจ้าของ โดยมีมูลค่ารวมอย่างน้อย 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือ
- 2) การจำนองเป็นลำดับแรกของเรือขนส่งสินค้าแห่งกองขนาดเล็กที่จะซื้อเข้ามา
- 3) การโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยและเงินได้ของเรือที่เป็นหลักประกัน
- 4) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้

ข้อตกลงของหลักประกัน

: ในช่วงระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้: จำนวนมูลค่ารวมของเรือซึ่งเป็นหลักประกันจะต้องมีอย่างน้อยร้อยละ 167 ของ จำนวนเงินกู้คงเหลือของสินเชื่อ
หลังจากพ้นระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้: จำนวนมูลค่ารวมของเรือซึ่งเป็นหลักประกันจะต้องมีอย่างน้อยร้อยละ 154 ของจำนวนเงินกู้คงเหลือของสินเชื่อ

ข้อตกลงทางการเงิน

: พีเอสแอล จะปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาส โดยคำนวณจากงบการเงินรวมแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาของพีเอสแอล ดังนี้

- 1) อัตราส่วนหนี้สินต่อผลรวมส่วนของผู้ถือหุ้น (Maximum Debt / Total Shareholders' Equity) สูงสุดไม่เกิน 2 เท่า ;
- 2) อัตราส่วนหนี้สินต่อ EBITDA สูงสุดไม่เกิน 5 เท่า (อัตราส่วนนี้ถูกแก้ไขในปี 2557 ให้ไม่เกิน 6 เท่าจนถึงธันวาคม 2558 หลังจากนั้นไม่เกิน 5 เท่า)
- 3) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ สำหรับเรือที่พีเอสแอลเป็นเจ้าของ
- 4) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ อย่างน้อย 1.1 เท่า (Minimum Debt Service Cover of 1.1 times)

ข้อตกลงที่ไม่เกี่ยวกับการเงิน

: บริษัทฯ ไม่มีข้อจำกัดใดๆ อันมีสาระสำคัญกับข้อตกลงที่ไม่เกี่ยวกับการเงิน

ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้เบิกถอนวงเงินกู้ในส่วน A จำนวน 1,502 ล้านบาท หรือเท่ากับ 45.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับซื้อเรือจำนวน 2 ลำ ณ สิ้นปี 2557 วงเงินกู้ส่วน A มีวงเงินคงเหลือจำนวน 29.64 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ ได้เบิกถอนวงเงินกู้ในส่วน C จำนวน 92 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับซื้อเรือจำนวน 4 ลำ ณ สิ้นปี 2557 วงเงินกู้ส่วน C มีวงเงินคงเหลือจำนวน 54.36 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

บริษัทฯ (โดย 4 บริษัทย่อย) ได้ลงนามในสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (USD Interest Rate Swap) เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2555 และวันที่ 27 ธันวาคม 2555 สำหรับเงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาคงเหลือ จำนวน 64.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยมีระยะเวลาแลกเปลี่ยนและชำระดอกเบี้ยเป็นรายไตรมาสเช่นเดียวกับกำหนดการชำระดอกเบี้ยตามสัญญาเงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาสัญญาแลกเปลี่ยนดังกล่าวจะมีผลสำหรับดอกเบี้ยจ่ายหลังจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2565

5.3 วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือมือสองจาก ธนาคาร ธนชาติ จำกัด (มหาชน) (“TBank”)

เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2555 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเงินกู้จำนวน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐกับ ธนาคาร ธนชาติ จำกัด (มหาชน) (“TBank”) โดยมีระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้จนถึงเดือนมีนาคม 2555

สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้จำนวน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ผู้กู้

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

ผู้ให้กู้

: ธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน) (“TBank”)

วัตถุประสงค์	: เป็นสินเชื่อสำหรับซื้อเรือใหม่ หรือ เรือมือสองหลายลำ ขนาดแฮนด์ไชต์ หรือ ซุปราแมกซ์ (“เรือซื้อใหม่หลายลำ”) หรือสำหรับใช้ชำระค่านาเรือหลายลำที่บริษัทฯ ได้ซื้อในระหว่างเดือนมกราคม - มีนาคม 2555
จำนวนเงินกู้	: วงเงินกู้รวมไม่เกิน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
อัตราดอกเบี้ย	: LIBOR 3 เดือน บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน:	ร้อยละ 1 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ค่าธรรมเนียมอื่น	: ร้อยละ 0.65 ของวงเงินกู้ เพื่อเป็นค่าธรรมเนียมการต่อวงเงิน
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	: ภายในวันที่ 31 มีนาคม 2555
การชำระคืนเงินกู้	: เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนโดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 44 งวด เป็นรายไตรมาสเท่าๆ กัน เริ่มตั้งแต่สิ้นเดือนมิถุนายน 2555
หลักประกัน	: เงินกู้จะมีหลักประกันโดยหลัก ดังต่อไปนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1) ก่อนการเบิกถอนเงินกู้งวดแรก การจดจำนองเป็นลำดับแรกในเรือบางลำที่ผู้กู้เป็นเจ้าของ โดยมีมูลค่าหลักประกันดังกล่าวไม่น้อยกว่าร้อยละ 167 ของเงินกู้ทั้งหมดในระหว่างการเบิกถอน 2) การจดจำนองเป็นลำดับแรกในเรือที่ซื้อ 3) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และในเงินได้จากเรือที่เป็นหลักประกัน 4) การจำนำหุ้นเป็นลำดับแรกของแต่ละบริษัทย่อยผู้กู้
ข้อตกลงทางการเงิน	: ณ สิ้นไตรมาส ผู้กู้จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงินดังต่อไปนี้ โดยพิจารณาจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ: <ul style="list-style-type: none"> • อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio) ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1; • อัตราส่วนหนี้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคา และรายการตัดจ่าย (Debt/EBITDA) ไม่เกิน 5 ต่อ 1 (ในปี 2557 อัตราส่วนนี้ถูกแก้ไขให้เป็น 6 เท่า ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และหลังจากนั้น 5 เท่า) ; • อัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (Debt/Total Shareholder's Equity) ไม่เกิน 2 ต่อ 1 • ดำรงเงินสดสำรองอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือ ของบริษัทใดก็ได้ในกลุ่มของผู้กู้
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	: <ul style="list-style-type: none"> • ในระหว่างระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ มูลค่าเรือที่เป็นหลักประกันจะต้องมีมูลค่าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 167 ของจำนวนเงินกู้คงค้างทั้งหมด • หลังจากระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ มูลค่าเรือที่เป็นหลักประกันจะต้องมีมูลค่าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 154 ของจำนวนเงินกู้คงค้างทั้งหมด
ข้อตกลงอื่นๆ	: <ul style="list-style-type: none"> • จะถือว่าเป็นเหตุแห่งการผิดสัญญา ถ้านายคาลิด มอยนูคติน ฮาซิม และ นายมูนิร มอยนูคติน ฮาซิม และนายคุชรู คาลิ วาเดีย พ้นจากการเป็นผู้บริหารของผู้กู้ ทั้งนี้ ไม่รวม ถึงการเสียชีวิต หรือทุพพลภาพ เว้นเสียแต่ว่าจะมีบุคคลอื่นที่ผู้ให้กู้ยอมรับ ทำหน้าที่แทนภายใน 90 วัน

บริษัทฯ เบิกถอนวงเงินกู้นี้ครบเต็มจำนวน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ ณ สิ้นปี ยอดเงินกู้คงเหลือ จำนวน 28.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

5.4 วงเงินสินเชื่อสำหรับการสั่งซื้อเรือใหม่จากธนาคาร DNB Asia Ltd. ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารต่างประเทศอื่นๆ (วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือต่อใหม่)

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

เงื่อนไขหลักของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

ผู้กู้ : บริษัท พีรียัส ชิปปิง 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 : เป็นเงินกู้มีหลักประกันสำหรับก่อนรับเรือและเมื่อรับเรือเพื่อใช้ในการสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 15 ลำ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทแฮนด์ไชส์

เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทแฮนด์ไชส์ จำนวน 9 ลำ โดยแต่ละลำมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน แต่ละลำถูกต่อโดยผู้ต่อเรือ ABG จำกัด ประเทศอินเดีย ราคาต่อเรือแต่ละลำอยู่ที่ประมาณ 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริก

เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทซูปราแมกซ์

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

- วงเงินสินเชื่อสูงสุด** : จำนวนเงินกู้สูงสุดถึง 398.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือตามที่ได้กล่าวข้างต้น) ซึ่งประกอบด้วย 15 ส่วน ดังต่อไปนี้
- สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทแฮนด์ไฮส์ มีวงเงินสินเชื่อสูงสุดถึง 216 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยแบ่งเป็น 9 ส่วนย่อย ดังนี้
- วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ**
- จำนวนเงิน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือร้อยละ 60 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า
- วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ**
- เท่ากับจำนวนเงิน 24 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า
- สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทซูปราแมกซ์ มีวงเงินสินเชื่อสูงสุดถึง 182.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยแบ่งเป็น 6 ส่วนย่อย ดังนี้
- วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ**
- จำนวนเงิน 22.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือร้อยละ 60 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า
- วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ**
- เท่ากับจำนวนเงิน 30.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือร้อยละ 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
- สินเชื่อก่อนรับเรือ**
- ก) การจำนำหุ้นของผู้กู้ คือหุ้นบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องยกเว้นพีเอสแอล
 - ข) หลักประกันจากผู้ค้ำประกัน ถ้าพีเอสแอลไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม
 - ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาสั่งต่อเรือ
 - ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินรายงวด ซึ่งเกี่ยวเนื่องจากสัญญาการสั่งต่อเรือของพีเอสแอล
- สินเชื่อก่อนรับเรือ**
- 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 (ในปี 2557 อัตราส่วนนี้ถูกแก้ไขให้เป็น 6 เท่า ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และหลังจากนั้น 5 เท่า)
 - ค) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อลำ

ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ

- : การจดทะเบียนเรือ - เรือจะถูกจดทะเบียนที่ประเทศไทย หรือประเทศสิงคโปร์ และประเทศซึ่งยอมรับโดยตัวแทนสินเชื่อ โดยทั้งนี้ผู้กู้สามารถจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ สูงสุดจำนวน 7 ลำ
- มูลค่าเรือขั้นต่ำ** - คือราคาตลาดรวมของเรือที่รับมอบ จะต้องมียอดอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดคงเหลือรวมของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

ข้อตกลงอื่นๆ

- : **เงินปันผล** - ไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับการจ่ายเงินปันผลของพีเอสแอล ส่วนผู้กู้ร่วมที่เป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ก็สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้ หากมิได้ปรากฏว่าเกิดเหตุการณ์อันเป็นการผิดสัญญา หรือมิได้เกิดเหตุการณ์ซึ่งจะนำไปสู่การผิดสัญญา และเหตุการณ์ดังกล่าวยังคงดำเนินอยู่
- การเป็นบริษัทจดทะเบียน** - พีเอสแอลจะยังคงเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตลอดระยะเวลาของสัญญานี้

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 2557 (หลังการชำระคืน/การชำระคืนก่อนกำหนด) มีดังต่อไปนี้

หมายเลขเรือ	วงเงินสินเชื่อ (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่เบิกใช้ (เหรียญสหรัฐ)	วงเงินสินเชื่อคงเหลือ (เหรียญสหรัฐ)
331 (อนัญญา นารี)	21,600,000	21,600,000	14,203,509
334 (เบญจมาศ นารี)	18,400,000	18,400,000	10,728,421
335 (จินตนา นารี)	14,499,998	14,499,998	12,808,332
รวม	54,499,998	54,499,998	37,740,261

5.5 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 45.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐ 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 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาสัญญาต่อเรือขนส่งซีเมนต์ใหม่ขนาดระวางบรรทุกถ้ำละ 20,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ สำหรับตัวเรือหมายเลข 379 และ ตัวเรือหมายเลข 380 ซึ่งบริษัทย่อยได้ส่งไป ต่อมาเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทฯ ซื้อหุ้นทุนของ ABC Company จาก Varada Marine Pte.Ltd. ซึ่งถือหุ้นอีกร้อยละ 50 ก่อนการทำการขายการซื้อขายครั้งนี้ 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	: เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ตั้งต่อใหม่จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข 379 และตัวเรือหมายเลข 380 ซึ่งมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาสัญญาตั้งต่อเรือ
จำนวนเงินกู้	: วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือทั้ง 2 ลำ จะต้องไม่เกิน 45,600,000 เหรียญสหรัฐ (“จำนวนเงินกู้”) ทั้งนี้ ไม่ว่าจะรวมหรือแยกกัน จะประกอบไปด้วย <ol style="list-style-type: none">1. วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือ 2 ลำ ไม่เกินวงเงิน 22,800,000 เหรียญสหรัฐต่อลำเรือ (“เงินกู้สำหรับเรือทั้งสองลำ”) และ2. เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ ประกอบไปด้วยวงเงินสินเชื่อ 2 ส่วน (“เงินกู้แต่ละส่วน”)
เงินกู้แต่ละส่วน	: เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none">• เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 17,100,000 หรือ ร้อยละ 60 ของมูลค่าตามสัญญาให้มีการเบิกได้ 3 ครั้ง• เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ จำนวน 22,800,000 หรือ ร้อยละ 80 ของมูลค่าตามสัญญาให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของวงเงินนี้จะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	: เงินกู้สำหรับเรือทั้งสองลำนั้น ผู้กู้จะสามารถเบิกเงินกู้ส่วนใช้ก่อนรับเรือสำหรับเรือแต่ละลำโดยรวมกันหรือแยกกันได้หลังจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่รับมอบเรือของเรือแต่ละลำ หรือวันอื่นๆที่ผู้ให้กู้ยินยอม
อัตราดอกเบี้ย	: US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	: ร้อยละ 1.2 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส

การเบิกเงินกู้

: เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ
การเบิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือให้
เป็นไปตามสัญญาส่งต่อเรือ

เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ
ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อ
รับเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับเรือแต่
ละลำ

การชำระคืนเงินกู้

: เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ
ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือ
แต่ละลำ จากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ

เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ
เงินต้นของเงินกู้ของเรือแต่ละลำจะถูก
ชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาส
ละ 380,000 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวัน สิ้นสุด
ของไตรมาสแรกหลังจากวันรับ มอเรือและ
งวดสุดท้ายจำนวน 7,980,000 เหรียญสหรัฐ ณ
วันสุดท้ายของสัญญา

หลักประกัน

: เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ

- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก
ของสัญญาส่งต่อเรือของเรือแต่ละลำ;
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก
ของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวด
เพื่อเป็นหลักประกันการชำระเงินงวด;
- การจำนำหุ้นทั้งหมดของผู้ถือหุ้นโดย
บริษัท ABC;
- การค้ำประกันจากบริษัท ABC;
- การค้ำประกันจากบริษัท ABC

เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ

- การจำนองเรือเป็นลำดับแรก
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก
ของสัญญาประกันภัยเรือ;
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก
ของสัญญาเช่าเรือเหมาลำเป็นระยะ
เวลา
- การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้
และบัญชีเงินชำระคืน;
- การค้ำประกันจากบริษัท ABC;
- การค้ำประกันจากบริษัท ABC ไม่เกิน
วงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ข้อตกลงทางการเงิน

: จากวันที่ได้รับมอบเรือผู้กู้แต่ละรายจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงตลอดเวลาของสัญญา
เงินกู้ คือ

1. ดัชนีอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio, “DSCR”) ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า
2. อัตราส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อสินทรัพย์รวม) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20

ข้อตกลงอื่นๆ

: ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผล
ให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีที่มีอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้
(DSCR) น้อยกว่า 1.1 เท่า หรือกรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556 ผู้กู้ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้ฉบับดังกล่าวข้างต้น
โดยมีรายละเอียดการแก้ไขและการเปลี่ยนแปลงหลักๆ ดังต่อไปนี้

วัตถุประสงค์

: เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระหนี้เงินงวดก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ส่งต่อใหม่
จำนวน 2 ลำกล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-01 และ CC200-02 (“เรือ”) ซึ่งได้ส่ง
ต่อให้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชน
จีน โดยมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาส่งต่อเรือ ซึ่งได้ส่งต่อแทน
เรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 2 ลำ (เรือหมายเลข 379 และ 380) ที่เคยส่งต่อกับผู้ต่อเรือ ABG
ประเทศอินเดีย แต่ต่อมาได้ยกเลิกไป

จำนวนเงินกู้	: วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือทั้ง 2 ลำ จะต้องไม่เกิน 38,688,000 เหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ ไม่เกินวงเงิน 19,344,000 เหรียญสหรัฐต่อลำเรือ	
เงินกู้แต่ละส่วน	: 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 ซึ่งบางส่วนของงบการเงินจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ	
การชำระคืนเงินกู้	: เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือ แต่ละลำจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ	เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือของเรือแต่ละลำจะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ณ วันสุดท้ายของสัญญา
หลักประกัน	: เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ การค้ำประกันร้อยละ 100 จากบริษัทฯ	เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อลำเรือ

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ จำนวน 38.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ยอดเงินกู้คงเหลือ จำนวน 37.56 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

5.6 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 84.96 ล้านดอลลาร์ จาก ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์และ DNB Asia Ltd.

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

สรุปข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้

ผู้กู้ / เจ้าของเรือ	: บริษัท ฟรีเชิส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู6 ฟิทีอี ลิมิเตด) บริษัท ฟรีเชิส สปาร์คส์ ฟิทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู7 ฟิทีอี ลิมิเตด) บริษัท ฟรีเชิส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู8 ฟิทีอี ลิมิเตด) บริษัท ฟรีเชิส 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 ฟรีเซียส ซิฟปิง จำกัด (มหาชน) ประเทศไทย (“ฟรีเมสแอล”)
วัตถุประสงค์	: สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือ สั่งต่อใหม่ จำนวน 4 ลำ ขนาคระวางบรรทุกลำละ 57,000 เดคเวทตัน คือจำนวนรวม 106,200,004 เหรียญสหรัฐ (คิดเป็น 26,550,001 เหรียญสหรัฐต่อลำ) ต้นทุนรวมดัง กล่าว ประกอบด้วย <ol style="list-style-type: none"> 1) ราคาซื้อรวมของหุ้นที่ได้มาซึ่งบริษัทผู้กู้ทั้ง 4 บริษัท เป็นเงิน 6,800,004 เหรียญ สหรัฐ และ 2) ราคารวมของสัญญาสั่งต่อเรือทั้งหมด เป็นเงิน 98,000,000 เหรียญสหรัฐ และ 3) ค่าใช้จ่ายเพื่อการปฏิบัติตามข้อกำหนดของ PSPC เป็นเงิน 1,400,000 เหรียญ สหรัฐ
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
ค่าธรรมเนียมการรักษาเงิน	: ร้อยละ 50 ของส่วนเพิ่มต่อปีของวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอนโดยชำระเป็นรายไตรมาส
วันครบกำหนด	: 8 ปี หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ และการเบิกถอนสินเชื่อ	: วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ วงเงินสินเชื่อให้สำหรับเมื่อรับเรือ นอกเหนือจากส่วนที่ใช้เพื่อการซื้อหุ้น ร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับ การเบิกถอนเงินแต่ละครั้งให้เป็นไปตาม ใช้เมื่อรับเรือ ซึ่งจะเบิกเงินกู้เมื่อรับเรือ สัญญาสั่งต่อเรือ แต่ละลำ

การชำระคืน

- : **วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ**
วงเงินสำหรับใช้ก่อนรับเรือจะถูกชำระคืนงวดเดียว ณ วันที่ได้รับมอบเรือแต่ละลำ โดยตัดจากการเบิกเงินกู้ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ
- วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ**
สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่าๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 354,000 เหรียญสหรัฐ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,912,000 เหรียญสหรัฐพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย
การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
เมื่อวันครบกำหนด เงินกู้ค้างชำระจะต้องถูกชำระคืนทั้งหมดโดยเงินกู้แต่ละส่วนลดลงเป็นศูนย์

หลักประกัน

- : **วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ**
- จำนำหุ้นของผู้กู้;
 - โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดที่ออกโดยธนาคารพาณิชย์ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน หรือธนาคาร/สถาบันการเงินอื่นที่ผู้ให้กู้ยอมรับ;
 - โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาส่งต่อเรือ; และ
 - การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน
- วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ**
- การจำนำหุ้นของผู้กู้;
 - การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก;
 - การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินได้และสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา;
 - การจำนำเป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้ที่มีกับตัวแทนหลักประกัน;
 - การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ;
 - การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน; และหลักประกันทั้งหมดข้างต้นถือเป็นหลักประกันรวมของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

ข้อตกลงทางการเงิน

- : ผู้ค้ำประกันจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ
- ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1;
- ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 5 ต่อ 1; (ในปี 2557 อัตราส่วนนี้ถูกแก้ไขให้เป็น 6 เท่าถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และหลังจากนั้น 5 เท่า) และ
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งกลุ่มบริษัทพีริเซียสเป็นเจ้าของ

ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ

- : เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดคงเหลือรวมของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

ข้อตกลงอื่นๆ

- ผู้ค้าประกันจะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์
- จะถือว่าเป็นเหตุแห่งการผิดสัญญา ถ้านายคาลิด มอยนูคติน ฮาซิม และนายมูนิร์ มอยนูคติน ฮาซิม และนายคุชรู คาลิ วาเดีย พ้นจากการเป็นผู้บริหารของผู้ค้าประกัน ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการเสียชีวิต หรือทุพพลภาพ เว้นเสียแต่จะมีบุคคลอื่นที่ผู้ให้กู้ยอมรับ ทำหน้าที่แทนภายใน 90 วัน
- ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีผิดสัญญา หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น โดยที่เงินกู้คงเหลือถึงกำหนดชำระทันที

ในระหว่างปี 2555 ผู้กู้ (ตามลำดับ) ได้เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 53.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับเรือจำนวน 3 ลำ และต่อมาได้เบิกถอนเงินกู้สำหรับเรือลำที่ 4 ในเดือนมกราคม 2556 จำนวน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้นบริษัทฯ เบิกเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อทั้งสิ้น จำนวน 71.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่ง ณ ปัจจุบัน วงเงินสินเชื่อนี้ได้ปิดการเบิกถอนแล้ว ตารางต่อไปนี้แสดงจำนวนเงินกู้ที่มีการเบิกถอนสำหรับเรือแต่ละลำ และเงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

ชื่อเรือ	สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ	เงินกู้ที่เบิกใช้	เงินกู้คงเหลือ
อภิรตี นารี	18,200,000	18,200,000	15,014,000
บารนี นารี	17,000,000	17,000,000	14,168,000
ชญาณี นารี	18,000,000	18,000,000	15,168,000
คารณี นารี	18,000,000	18,000,000	15,522,000
รวม	71,200,000	71,200,000	59,872,000

5.7 วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือต่อใหม่ หรือเรือมือสอง จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้ จำนวน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”) เพื่อใช้ซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองต่อใหม่ หรือเรือมือสองหลายลำ ซึ่งบริษัทฯ อาจได้มาในโอกาสต่อไปในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของเรือ

สรุปข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ จำนวน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังนี้

- ผู้กู้** : บริษัท พรินเซส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และ/หรือ บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นทั้งหมด
- ผู้ให้กู้** : ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”)
- วัตถุประสงค์** : เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือส่งต่อใหม่ หรือ เรือมือสองหลายลำ โดยมีข้อกำหนดเกี่ยวกับเรือ ดังต่อไปนี้
 - (1) อายุของเรือแต่ละลำต้องไม่เกิน 15 ปี; และ
 - (2) ขนาดระวางบรรทุกของเรือแต่ละลำต้องไม่น้อยกว่า 18,000 เดทเวทตัน
- จำนวนเงินกู้** : วงเงินกู้รวมไม่เกิน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
- อัตราดอกเบี้ย** : LIBOR 6 เดือน บวก ส่วนเพิ่ม
- ค่าธรรมเนียมการจัดการเงิน** : 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 งวดเป็นรายไตรมาสเท่าๆกัน เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากวันสิ้นสุดของระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้
- หลักประกัน** : การจดจำนองเป็นลำดับแรกในเรือที่ได้มาจากเงินกู้; และ
การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้
- ข้อตกลงทางการเงิน** : ณ สิ้นปีปฏิทินของแต่ละปี ผู้กู้จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงินดังต่อไปนี้ โดยพิจารณาจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ
- อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio) ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1;
 - อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคา และการตัดจ่าย ไม่เกิน (Funded Debt/EBITDA) 5 ต่อ 1; (ในปี 2557 อัตราส่วนนี้ถูกแก้ไขให้เป็น 6 เท่า ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และหลังจากนั้น 5 เท่า)
 - อัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกิน (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1
- ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ** :
- เรือที่ได้มาจากเงินกู้จะต้องจดทะเบียนเป็นเรือธงไทย
 - ถ้าเรือมีมูลค่าต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ โดยจะทดสอบรายปี ผู้กู้จะต้องจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมหรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ส่วนที่เกิน
- ข้อตกลงอื่นๆ** : ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีที่มีการผิดสัญญาเกิดขึ้นหรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น โดยที่เงินกู้คงเหลือถึงกำหนดชำระแล้ว

ในระหว่างปี 2555-2556 บริษัทย่อย (เจ้าของเรือ) แต่ละบริษัทเบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ จำนวน 64.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อซื้อเรือ จำนวน 5 ลำ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อคงเหลือ จำนวน 51.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

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

5.8 วงเงินสินเชื่อใหม่ จำนวน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2557 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด (ABC Four Pte. Ltd.) (“บริษัทย่อย”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์เพื่อใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาต่อเรือขนส่งซีเมนต์ใหม่ขนาดระวางบรรทุก 20,000 ตันจำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-03 ซึ่งบริษัทย่อยได้ส่งไป

สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้จำนวน 19,344,000 เหรียญสหรัฐ

ผู้กู้	: บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (“ABC”)	
ผู้ให้กู้	: ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	
ตัวแทนสินเชื่อ	: ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	
ตัวแทนหลักประกัน	: ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	
ผู้ให้บริการ Interest Rate Swap	: ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	
วัตถุประสงค์	: เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระเงินงวดก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งสินค้าสัปดาห์ต่อใหม่จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-03 (“เรือ”) ซึ่งได้ส่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา	
จำนวนเงินกู้	: วงเงินสินเชื่อ จะต้องไม่เกิน 19,344,000 เหรียญสหรัฐ (“จำนวนเงินกู้”) โดยจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน (“เงินกู้แต่ละส่วน”)	
เงินกู้แต่ละส่วน	: เงินกู้จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 4,836,000 หรือ ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ 2 ครั้ง • เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ จำนวน 19,344,000 หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของ การเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ 	
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	: เงินกู้สำหรับเรือนั้น ผู้กู้จะสามารถเบิกเงินกู้ส่วนใช้ก่อนรับเรือได้หลังจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่รับมอบเรือ หรือวันอื่นๆที่ผู้กู้ยินยอม	
อัตราดอกเบี้ย	: US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	: ร้อยละ 0.6 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส	
การเบิกเงินกู้	เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ	เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ
	การเบิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือให้เป็นไปตามสัญญาตั้งต่อเรือ	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับเรือ
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ	เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ
	ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ	เงินต้นของเงินกู้จะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ณ วันสุดท้ายของสัญญา

หลักประกัน

เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ

- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาส่งต่อเรือของเรือ
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดเพื่อเป็นหลักประกันการชำระเงินงวด
- การจำนำหุ้นทั้งหมดของผู้ถือหุ้นโดย ABC
- การค้ำประกันจากบริษัทฯ และ ABC

เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ

- การจำนองเรือเป็นลำดับแรก
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือเหมาลำเป็นระยะเวลา
- การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน
- การค้ำประกันจาก ABC และ
- การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐ

ข้อตกลงทางการเงิน:

- ตลอดระยะเวลาตามสัญญาเงินกู้ ผู้กู้จะต้องดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 และหลังจากวันที่ได้รับมอบเรือ ผู้กู้จะต้องดำรงรายได้ก่อนหักดอกเบี้ยภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า ของภาระหนี้ทั้งหมด

ข้อตกลงอื่นๆ:

- จะต้องไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารหรือการถือหุ้นในบริษัทผู้กู้ ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีที่ต้องตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า หรือกรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

บริษัทฯ ได้เบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ จำนวน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ยอดเงินกู้คงเหลือ จำนวน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

5.9 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 19.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จาก ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2557 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด (ABC One Pte. Ltd.) (“บริษัทย่อย”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 19.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาต่อเรือขนส่งสินค้าใหม่ขนาดระวางบรรทุก 20,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-04 ซึ่งบริษัทย่อยได้ส่งไป

สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้จำนวน 19,584,000 เหรียญสหรัฐ

ผู้กู้ : บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัทแม่”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์

ผู้ให้กู้ : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

ตัวแทนสินเชื่อ : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

ตัวแทนหลักประกัน : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

ผู้ให้บริการ Interest Rate Swap : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

Swap

วัตถุประสงค์ : เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระเงินงวดก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งสินค้าส่งต่อใหม่จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-04 (“เรือ”) ซึ่งได้ส่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา

จำนวนเงินกู้	:	วงเงินสินเชื่อ จะต้องไม่เกิน 19,584,000 เหรียญสหรัฐ (“จำนวนเงินกู้”) โดยจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน (“เงินกู้แต่ละส่วน”)	
เงินกู้แต่ละส่วน	:	เงินกู้จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 4,896,000 หรือ ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา • เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ จำนวน 19,584,000 หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของวงเงินการเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ 	
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	:	เงินกู้สำหรับเรือ นั้น ผู้กู้จะสามารถเบิกเงินกู้ส่วนใช้ก่อนรับเรือได้หลังจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่รับมอบเรือ หรือวันอื่นๆที่ผู้ให้กู้ยินยอม	
อัตราดอกเบี้ย	:	US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน	:	ร้อยละ 0.6 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส	
การเบิกเงินกู้	:	เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ การเบิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือให้เป็นไปตามสัญญาตั้งต่อเรือ	เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับเรือ
การชำระคืนเงินกู้	:	เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ	เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ เงินต้นของเงินกู้จะถูกชำระคืนจำนวน 40 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 489,600 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ
หลักประกัน	:	เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ <ul style="list-style-type: none"> • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก ของสัญญาตั้งต่อเรือของเรือ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก ของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวด เพื่อเป็นหลักประกันการชำระเงินงวด • การจำนำหุ้นทั้งหมดของผู้ถือหุ้นโดยบริษัทแม่ • การค้ำประกันจากบริษัทฯ และบริษัทแม่ 	เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ <ul style="list-style-type: none"> • การจำนองเรือเป็นลำดับแรก • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก ของสัญญาประกันภัยเรือ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก ของสัญญาเช่าเรือเหมาลำเป็นระยะเวลา • การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้ และบัญชีเงินชำระคืน • การค้ำประกันจากบริษัทแม่ และ • การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านเหรียญสหรัฐ
ข้อตกลงทางการเงิน:	:	ตลอดระยะเวลาตามสัญญาเงินกู้ ผู้กู้จะต้องดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 และหลังจากวันที่ได้รับมอบเรือ มีอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า	
ข้อตกลงอื่นๆ:	:	<ul style="list-style-type: none"> • จะต้องไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารหรือการถือหุ้นในบริษัทผู้กู้ • ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีที่มีอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ น้อยกว่า 1.1 เท่า หรือกรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น 	

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้เบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ จำนวน 4.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

5.10 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 81.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จาก ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้จำนวน 81.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”) เพื่อใช้ชำระราคาเรือหลายลำที่บริษัทฯ ได้สั่งซื้อไปในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาเรือ

สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้จำนวน 81.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ผู้กู้	: บริษัท พรี่เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) และ/หรือ บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นทั้งหมด
ผู้ให้กู้	: ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”)
วัตถุประสงค์	: เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาเรือสั่งซื้อใหม่ โดยมีขนาดระวางบรรทุกของเรือแต่ละลำต้องไม่น้อยกว่า 35,000 เดทเวตัน
จำนวนเงินกู้	: วงเงินกู้รวมไม่เกิน 81.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
อัตราดอกเบี้ย	: LIBOR 6 เดือน บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการจัดการ วงเงิน	: ร้อยละ 1 ต่อปี ของวงเงินกู้คงเหลือ โดยชำระเป็นรายไตรมาส จนถึงวันที่ 21 มีนาคม 2561
ค่าธรรมเนียมการรักษาเงิน	: ร้อยละ 0.7 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	: ภายในวันที่ 30 ธันวาคม 2558
การชำระคืนเงินกู้	: เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 10 ปี โดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 39 งวด เป็นรายไตรมาสเท่าๆกัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/55 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไป ของวันที่เบิกถอนเงินกู้แต่ละครั้ง และงวดที่ 40 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	: <ul style="list-style-type: none">• การจดทะเบียนเป็นลำดับแรกในเรือที่ได้มาจากเงินกู้; และ• การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้
ข้อตกลงทางการเงิน	: ณ สิ้นปีปฏิทินของแต่ละปี บริษัทฯจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงินดังต่อไปนี้ โดยพิจารณาจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ: <ul style="list-style-type: none">• อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio) ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1;• อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคา และรายการตัดจ่าย ไม่เกิน (Funded Debt/EBITDA) 5 ต่อ 1 (ในปี 2557 อัตราส่วนนี้ถูกแก้ไขให้เป็น 6 เท่า ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และหลังจากนั้น 5 เท่า);• อัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกิน (Funded Debt/Total Shareholder’s Equity) 2 ต่อ 1
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	: <ul style="list-style-type: none">• เรือที่ได้มาจากเงินกู้จะต้องจดทะเบียนเป็นเรือธงไทย• ถ้าเรือมีมูลค่าต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ โดยจะทดสอบรายปี ผู้กู้จะต้องจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมหรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับ เงินกู้ส่วนที่เกิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ จำนวน 43.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรือ 2 ลำ (อินทรา นารี และอิสรา นารี)

5.11 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 41.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จาก ธนาคาร Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ธนาคาร NordLB”)

เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 41.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคาร NordLB เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวตันจำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SAM14019B และ SAM14020B ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2557 และขณะนี้อยู่ระหว่างการต่อสร้างในประเทศจีน

สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงเงินกู้ในสัญญาเงินกู้จำนวน 41.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ผู้กู้	: บริษัท พรินเซส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) ร่วมกับบริษัทย่อยบางรายซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือโดยบริษัทย่อยดังกล่าวถูกตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ (“บริษัทย่อยผู้กู้”)
ผู้ให้กู้	: ธนาคาร Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ธนาคาร NordLB”)
ตัวแทนสินเชื่อ	: ธนาคาร NordLB
ตัวแทนหลักประกัน	: ธนาคาร NordLB
วัตถุประสงค์	: เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวตันจำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SAM14019B และ SAM14020B ซึ่งได้ส่งต่อไปให้กับ Sainty Marine Corporation Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”)
จำนวนเงินกู้	: วงเงินกู้สูงสุด 41.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ (“เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้สำหรับเรือทุกลำ”) ทั้งนี้ เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ <ol style="list-style-type: none">1) 20,925,000 เหรียญสหรัฐ2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ
อัตราดอกเบี้ย	: US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษาเงิน	: ร้อยละ 1.02 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	: จนถึงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2558 หรือวันที่เงินกู้สำหรับเรือทุกลำได้ถูกเบิกถอนหรือถูกยกเลิกทั้งหมดในกรณีที่วันดังกล่าวเกิดขึ้นก่อน
การชำระคืนเงินกู้	: เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งชำระเท่าๆกันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 348,750 เหรียญสหรัฐต่องวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ (โดยจะทำการเบิกถอนประมาณวันรับมอบเรือแต่ละลำ) และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,765,000 เหรียญสหรัฐ พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเงินกู้ของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	: <ul style="list-style-type: none">• การจำนองเรือเป็นลำดับแรก• การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้• การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยผู้กู้• การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ และ• การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของใบรับประกันของเรือจากคู่ต่อเรือ

- ข้อตกลงทางการเงิน** : พีเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ
- ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1
 - ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 หลังจากนั้นอัตราส่วนสูงสุด 5 ต่อ 1 และ
 - ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งพีเอสแอลและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ
- ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ** : • เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ
- เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ
- ข้อตกลงอื่นๆ** : • พีเอสแอลจะต้องดำเนินการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และบริษัทย่อยผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ยังไม่เบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อ

5.12 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคาร DNB Asia Ltd. (“ธนาคาร DNB”) และ ธนาคาร Export-Import Bank of China (“ธนาคาร CEXIM”)

เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคาร DNB และธนาคาร CEXIM เพื่อใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดแสนดีไซด์ 38,500 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ และขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 8 ลำ ซึ่งบริษัทฯ ได้ตั้งต่อไปและขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างในประเทศจีน

สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้จำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- ผู้กู้** : บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) ร่วมกับบริษัทย่อยบางราย ซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือ (“บริษัทย่อยผู้กู้”) โดยบริษัทย่อยดังกล่าวถูกตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ
- ผู้ให้กู้** : ธนาคาร DNB Asia Ltd. (“ธนาคาร DNB”) และ ธนาคาร Export-Import Bank of China (“ธนาคาร CEXIM”)
- ตัวแทนสินเชื่อ** : ธนาคาร DNB
- ตัวแทนหลักประกัน** : ธนาคาร DNB

วัตถุประสงค์

: เพื่อใช้ชำระสำหรับก่อนรับเรือและเมื่อรับเรือในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองแต่ละลำดังต่อไปนี้ ซึ่งได้ส่งต่อไปกับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co. Ltd. (“SHG”) และ Sainty Marine Corporation Ltd. (“Sainty”) สาธารณรัฐประชาชนจีน (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”)

เรือลำดับที่	เดทเวทตัน	ผู้ขาย
เรือลำดับที่ 1	38,500	SHG
เรือลำดับที่ 2	38,500	SHG
เรือลำดับที่ 3	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 4	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 5	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 6	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 7	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 8	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 9	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 10	64,000	Sainty

จำนวนเงินกู้

: วงเงินกู้สูงสุด 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งแบ่งออกเป็น 10 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ (“เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้สำหรับเรือทุกลำ”) โดยแบ่งออกเป็นดังต่อไปนี้

- | | |
|---|---|
| <p>: เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</p> <p>ก. สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 วงเงิน สูงสุด 3,347,700 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ</p> <p>ข. สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 9 และ 10 วงเงินสูงสุด 4,185,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ</p> <p>ค. สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 วงเงิน สูงสุด 4,110,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ</p> | <p>: เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</p> <p>ก. สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 วงเงิน สูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) 16,738,500 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ</p> <p>ข. สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 และ 9 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,900,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ</p> <p>ค. สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 วงเงิน สูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,550,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ</p> <p>ง. สำหรับเรือลำดับที่ 10 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,923,000 เหรียญสหรัฐ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือ</p> |
|---|---|

อัตราดอกเบี้ย

: US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม

ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน

: ร้อยละ 1.00 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส

วันครบกำหนด

: (1) 7 ปี นับจากวันรับมอบเรือลำสุดท้าย หรือ (2) 27 กันยายน 2566 วันที่เกิดขึ้นก่อน

ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	: จนถึงวันที่ดังต่อไปนี้
	(ก) 25 กุมภาพันธ์ 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 1 (ข) 26 กันยายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 2 (ค) 27 กุมภาพันธ์ 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 3 และ 4 (ง) 28 เมษายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 (จ) 12 มิถุนายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 7 และ 8 (ฉ) 27 กันยายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 9 และ 10
การชำระคืนเงินกู้	: เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ
	เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือจะต้องชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือจากเงิน ชำระคืนโดยแบ่งชำระเท่าๆกันเป็นราย กู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือสำหรับเรือแต่ละลำ ไตรมาสเท่ากัน โดยคำนวณจากระยะเวลา เงินกู้ 15 ปี ดังนี้ ก. 278,975 เหรียญสหรัฐ ต้องงวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 ข. 348,333 เหรียญสหรัฐ ต้องงวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 และ 9 ค. 342,500 เหรียญสหรัฐ ต้องงวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 ง. 348,717 เหรียญสหรัฐ ต้องงวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 10 โดยเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำส่วน คงเหลือหลังจากการชำระคืนรายไตรมาส ดังกล่าวจะต้องถูกชำระคืนทั้งหมด ในวัน ครบกำหนด
หลักประกัน	: วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ
	<ul style="list-style-type: none"> • โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกใน สัญญาประกันการคืนเงินงวด และ • โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกใน สัญญาส่งต่อเรือ • การจำนองเรือเป็นลำดับแรก • การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้ • การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้ ของบริษัทย่อยผู้กู้ และ • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก ของสัญญาประกันภัยเรือและการ เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ
ข้อตกลงทางการเงิน	: ฟีเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาส
	จากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1 ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่าย สูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 หลังจากนั้นอัตราส่วนสูงสุด 5 ต่อ 1 และ ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งฟีเอสแอลและบริษัท ย่อยเป็นเจ้าของ

- ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ** :
- เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ
 - เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ
- ข้อตกลงอื่นๆ** :
- พีเอสแอลจะต้องดำเนินการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
 - ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และบริษัทย่อยผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น

บริษัทฯ ได้เบิกถอนเงินกู้ในส่วนวงเงินสินเชื่อที่ใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 1.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ยอดเงินกู้คงเหลือ จำนวน 1.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

5.13 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 13.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) (“KTB”)

เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ และ 5 บริษัทย่อย (ได้แก่ บริษัท 프리เชียส ซีส์ จำกัด บริษัท 프리เชียส สตาร์ส จำกัด บริษัท อิลส์ จำกัด บริษัท 프리เชียส เมาน์เทนส์ จำกัด และบริษัท 프리เชียส รีพอร์ตส์ จำกัด) ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) สำหรับใช้ชำระค่าต่อเรือในช่วงก่อนรับมอบเรือภายใต้สัญญาสั่งซื้อเรือ จำนวน 13.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีอัตราดอกเบี้ย LIBOR บวกส่วนเพิ่มซึ่งจะชำระเป็นรายเดือน

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม วันครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

- จำนวนเงินกู้** : 13,500,000 เหรียญสหรัฐ สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
- การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม** : การเบิกขั้นต่ำ จำนวน 1,000,000 เหรียญสหรัฐ และเพิ่มในสัดส่วนที่ละ 100,000 เหรียญสหรัฐ แต่ไม่เกินค่าต่อเรือที่ต้องจ่ายชำระ โดยมีกำหนดเบิกถอนภายใน 6 เดือนนับจากวันที่ลงนามในสัญญากู้ยืมเงิน
- วันครบกำหนด** : 12 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดแรก (“วันครบกำหนด”) โดยสามารถขอขยายระยะเวลาอีก 12 เดือน
- การชำระคืน** : ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวในวันครบกำหนด หรือถ้ามีการขอขยายระยะเวลา จะแบ่งชำระเท่าๆกันเป็นรายไตรมาส เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากวันครบกำหนด
- หลักประกัน** :
- ก) การจำนำหุ้นที่ออกทั้งหมดของบริษัทย่อย
 - ข) การจดจำนองเรือของบริษัทย่อยเป็นลำดับแรก
 - ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก. ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1
 - ข. ดำรงอัตราส่วน debt to equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
 - ค. ดำรงอัตราส่วน debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1
 - ง. ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ
- ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ยังไม่เบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อ

5.14 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคาร BNP Paribas (ธนาคาร BNP)

เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคาร BNP (“สัญญา”) เพื่อใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129 ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปเมื่อเดือน มีนาคม 2557 และขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างในประเทศจีน

สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงเงินกู้ในสัญญาเงินกู้จำนวน 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (“สัญญา”)

ผู้กู้	: บริษัท พรินซ์เซส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) ร่วมกับบริษัทย่อยบางรายซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือโดยบริษัทย่อยดังกล่าวถูกตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ (“บริษัทย่อยผู้กู้”)
ผู้ให้กู้	: ธนาคาร BNP Paribas (“ธนาคาร BNP”)
ตัวแทนสินเชื่อ	: ธนาคาร BNP
ตัวแทนหลักประกัน	: ธนาคาร BNP
วัตถุประสงค์	: เพื่อใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”) กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129 ซึ่งได้ส่งต่อไปให้กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน
จำนวนเงินกู้	: วงเงินกู้สูงสุด 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ (“เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้สำหรับเรือทุกลำ”) ทั้งนี้ เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ 1) 21 ล้านดอลลาร์สหรัฐ 2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ
อัตราดอกเบี้ย	: US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน:	ร้อยละ 1.00 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	: เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ มีระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 หรือวันที่เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำได้ถูกเบิกถอนหรือถูกยกเลิกทั้งหมดในกรณีในวันดังกล่าวเกิดขึ้นก่อน
การชำระคืนเงินกู้	: เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ (โดยจะทำการเบิกถอนประมาณวันรับมอบเรือแต่ละลำ) กล่าวคือ งวดที่ 1 ถึงงวดที่ 16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 350,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17 ถึงงวดที่ 32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 525,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเงินกู้ของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	: <ul style="list-style-type: none">• การจำนองเรือเป็นลำดับแรก• การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้• การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยผู้กู้ และ• การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ

ข้อตกลงทางการเงิน

: พี่เอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวม เป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ

- อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1
- อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 หลังจากนั้นอัตราส่วนสูงสุด 5 ต่อ 1 และ
- ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งพี่เอสแอลและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ

ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ

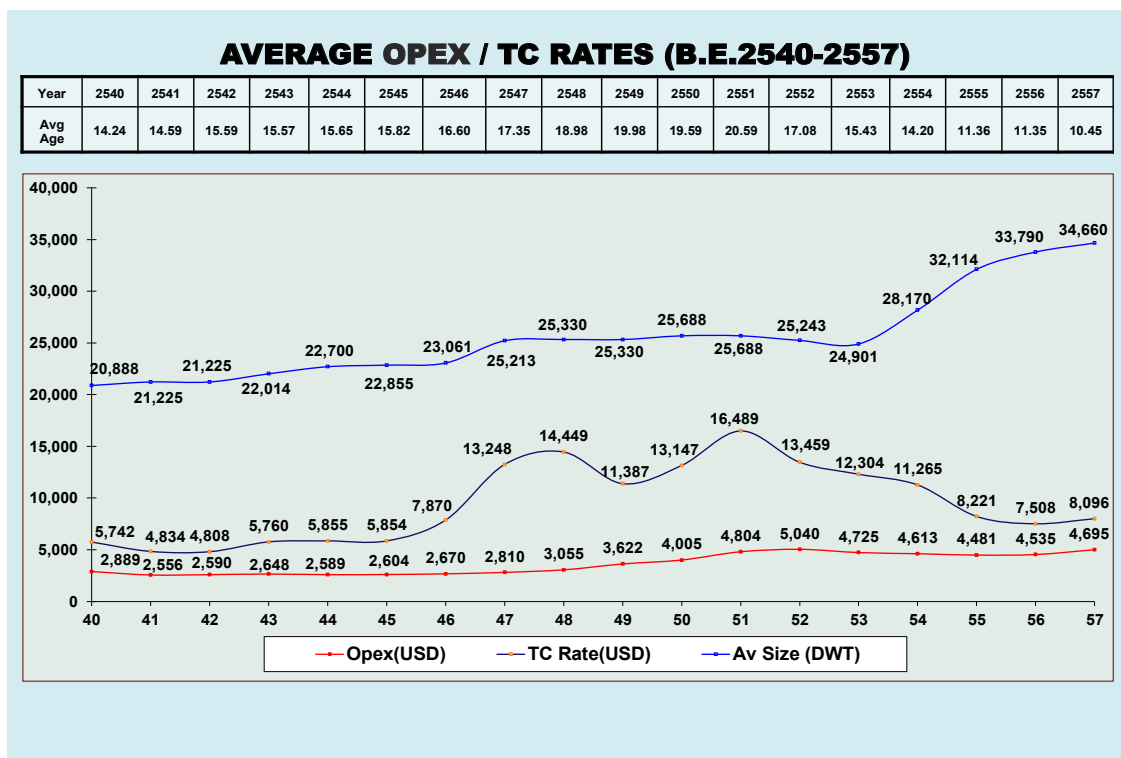
- เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ
- เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ

ข้อตกลงอื่นๆ

- พี่เอสแอลจะต้องดำเนินการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพี่เอสแอล และบริษัทย่อยผู้ถือหุ้นได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ยังไม่ได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อ

6. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ



ในปี 2557 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 8,096 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,695 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ตั้งแต่ต้นปี 2557 ดัชนีค่าระวางเรือเริ่มชะลอตัว แต่กลับมาฟื้นตัวในช่วงปลายไตรมาสแรกของปี 2557 หลังจากนั้นดัชนีปรับลดลง และยังคงอยู่ในระดับต่ำจนถึงสิ้นปี 2557 ซึ่งดัชนีค่าระวางเรือปิดที่ 782 จุด ทั้งนี้ ดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยสำหรับปี 2557 เท่ากับ 1,105 จุด เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยในปี 2556 เท่ากับ 1,206 จุด การเคลื่อนไหวของดัชนีค่าระวางเรือในระหว่างปี 2557 เกิดจากการเคลื่อนไหวของค่าระวางเรือประเภทเคปไซส์เพียงอย่างเดียว ในขณะที่เรือประเภท

อื่นๆ ส่วนใหญ่คงที่ ยกเว้นในไตรมาส 3 เมื่อค่าระวางเรือขนาดเฮนดีไซส์ มีแนวโน้มเดียวกันกับเรือขนาดเคปไซส์ และยังคงอยู่ในระดับต่ำ บริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยที่ 8,096 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 เนื่องจากการปรับกองเรือที่ดีขึ้น และเป็นเพราะการทำสัญญาให้เช่าเรือบางลำในอัตราที่สูงในช่วงไตรมาส 4 ของปี 2556 ซึ่งส่งผลอย่างเห็นได้ชัดในครึ่งแรกของปี 2557 เมื่อตลาดค่าระวางอยู่ในระดับที่ต่ำกว่า

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 4,535 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวัน จำนวน 522 เหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งสูงกว่าปี 2557) เป็น 4,695 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 470 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม
(จัดทำโดย Moore Stephens & Co.)

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม 2556 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2556 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2557 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	2,062	2,039	2,220
ค่าเสบียงคลัง	173	175	177
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	334	199	251
รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ	2,569	2,413	2,648
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	306	259	233
ค่าวัสดุภัณฑ์อื่นๆ	314	232	226
รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าวัสดุภัณฑ์	620	491	459
ค่าอะไหล่	363	232	242
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	408	126	146
รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	771	358	388
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม	231	193	182
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ	233	204	177
รวมค่าเบี้ยประกันภัย	464	397	359
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	26	10	10
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	561	279	273
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	211	65	88
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	798	354	371
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	5,222	4,013	4,225

เหตุผลหลักที่ทำให้ต้นทุนการเดินเรือบางรายการ ลดลง/เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนมีดังนี้

- ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการสำหรับปี 2557 ที่เป็นต้นทุน “คงที่” นั้นไม่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการควบคุมต้นทุน และเมื่อเฉลี่ยต่อลำเรือแล้วมีจำนวนลดลงเนื่องจากจำนวนกองเรือของบริษัทฯ ในปี 2557 มีเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการที่เป็นต้นทุน “ผันแปร” นั้น ขึ้นอยู่กับค่าตอบแทนที่จ่ายให้กับพนักงานทางเทคนิค ซึ่งในปีนี้ค่าใช้จ่ายดังกล่าวมีจำนวนลดลงเนื่องจากค่าตอบแทนที่จ่ายมีจำนวนลดลง เนื่องจากการลด

ลงในกำไรของบริษัทฯ ในปีนี้

- ต้นทุนสำหรับลูกเรือยังคงเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา เนื่องจากการปรับเงินเดือนของลูกเรือให้อยู่ในระดับเดียวกันกับมาตรฐานสากล ซึ่งน่าจะเพิ่มขึ้นต่อไปในปีหน้า
- ต้นทุนของค่าขึ้นส่วนอะไหล่เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา เนื่องจากต้นทุนที่สูงขึ้นของชิ้นส่วนอะไหล่ที่จำเป็นสำหรับใช้ในเรือที่ได้ติดตั้งเครื่องมือที่ทันสมัย
- เนื่องจากเครื่องยนต์ในเรือที่ซื้อเข้ามาใหม่มีความทันสมัยมากขึ้น ทำให้ต้นทุนค่าน้ำมันหล่อลื่นลดลงเล็กน้อย และทำให้ราคาต้นทุนของวัสดุสิ้นเปลืองอื่นเพิ่มขึ้น
- ต้นทุนค่าเบี้ยประกันภัยในปี 2557 ต่ำกว่าปี 2556 มาจากการลดค่าเบี้ยของผู้ให้ประกันภัยเนื่องจากประวัติย้อนหลังที่ดีของกองเรือ (โดยเฉพาะค่าเบี้ยประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร – H&M)

7. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

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

สำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่	31 ธันวาคม 2556 ล้านเหรียญสหรัฐ	31 ธันวาคม 2557 ล้านเหรียญสหรัฐ
งบกำไรขาดทุน		
รายได้รวม	156.72	143.34
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	101.41	117.76
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA)*	28.48	41.61
ค่าเสื่อมราคา*	28.44	31.24
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	0.04	10.37
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	14.88	15.37
กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(14.84)	(5.00)
กำไรอื่นที่มีไขกำไรจากการดำเนินงาน	32.58	2.53
กำไร(ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษี	17.74	(2.47)
ภาษีเงินได้	0.25	0.07
กำไร(ขาดทุน) สุทธิ	17.49	(2.54)
งบแสดงฐานะการเงิน		
เงินลงทุนในบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	3.12	2.90
เรือ (ราคาทุน)	764.44	892.48
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	20.61	20.49
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	89.65	16.23
สินทรัพย์หมุนเวียน	150.42	35.58
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างต่อเรือใหม่	42.06	121.78
สินทรัพย์รวม	777.41	846.66

สำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่	31 ธันวาคม 2556 ล้านเหรียญสหรัฐ	31 ธันวาคม 2557 ล้านเหรียญสหรัฐ
เงินกู้มีหลักประกัน	262.66	336.78
หนี้สินหมุนเวียน	29.78	38.40
หนี้สินไม่หมุนเวียน	8.62	7.81
รวมหนี้สิน	301.06	382.99
ทุนเรือนหุ้น	35.31	35.31
ส่วนของผู้ถือหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ	476.36	463.67
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (ดอลลาร์สหรัฐ)	0.46	0.45
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ทั้งหมด	2%	0%
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น	4%	-1%
อัตราส่วน (เท่า)		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	5.05	0.93
เงินกู้/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.59	0.73
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.63	0.83
เงินกู้/ EBITDA**	4.32	5.98
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้**	2.58	1.36
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	1.91	2.71
ผลตอบแทนจากเงินปันผล***	2%	2%

* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากการหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรืออยู่แล้วเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัทฯ ที่กำหนดให้มีการเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ

** อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ

*** ผลตอบแทนจากเงินปันผล คิดเป็นร้อยละของราคาปิดของหุ้นสามัญของบริษัทฯ ณ วันสิ้นปี

7.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมลดลงจาก 156.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมรายการกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ (gain on novation) ของสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ จำนวน 30.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ในปี 2556 เป็น 143.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมรายการกำไรจากการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 1.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ในปี 2557 รายได้จากการเดินเรือสุทธิเพิ่มขึ้นจาก 101.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 117.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2557 เนื่องจากรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ และจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ในปี 2557 เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนเรือเฉลี่ย 42 ลำในระหว่างปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือเฉลี่ย 39 ลำในปี 2556 ทำให้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานหรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ได้เพิ่มขึ้นจาก 28.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 41.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2557 สำหรับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) เพิ่มขึ้นจาก 7,508 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 8,096 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 ในขณะที่เดียวกันต้นทุนการเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันต่อลำเพิ่มขึ้นจาก 4,535 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 4,695 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็นผลให้กำไรขั้นต้นในปี 2557 เพิ่มขึ้นจากปี 2556

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย และยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 6 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 28.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2556 เป็น 31.24 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2557 เนื่องจากจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้น ในระหว่างปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 ซึ่งในระหว่างปี 2557 บริษัทรับมอบเรือจำนวน 5 ลำและขายเรือไป 1 ลำ

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจาก 14.88 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2556 เป็น 15.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2557 สาเหตุหลักมาจากการดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้นจากการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือใหม่ จำนวน 5 ลำในปี 2557 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

เนื่องจากการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาน อัตราแลกเปลี่ยน ณ สิ้นปี 2557 สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เป็นผลให้การแปลงหนี้สินหมุนเวียนจากเงินบาทเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกานที่อัตราแลกเปลี่ยนที่สูงกว่า ทำให้เกิดรายการกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 0.13 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2557

เนื่องจากอัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจาก ขาดทุนจากการดำเนินงานที่ลดลง 5.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนจากการดำเนินงาน จำนวน 14.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2556 อย่างไรก็ตามกำไรอื่นที่มีไม่กำไรจากการดำเนินงาน ได้ลดลงจาก จำนวน 32.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน ในปี 2556 เป็นจำนวน 2.53 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2557 จากการลดลงของรายการกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือในระหว่างปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1

ภาษีเงินได้นิติบุคคลลดลงเล็กน้อยจาก 0.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน ในปี 2556 เป็น 0.07 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2557 เป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่น

ทำให้บริษัทฯ ขาดทุน จำนวน 2.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 17.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน ในปี 2556

7.2 สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

เงินลงทุน

ตารางข้างล่างนี้เป็นการสรุปสถานภาพการลงทุนทั้งหมดในโครงการร่วมทุนในต่างประเทศ ในงบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 (ตัวเลขเป็นเหรียญสหรัฐอเมริกาน)

โครงการร่วมทุน	เงินลงทุน			** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า	รวม	*** ค่าเผื่อสำหรับ			ยอดคงเหลือ ณ 31 ธันวาคม 2556		
	รายการ	* 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	862,024	2,899,674	0	2,899,674	0	0	0	2,899,674	0	2,899,674
รวม	2,910,377	538,428	3,448,805	567,829	4,016,634	549,131	567,829	1,116,960	2,899,674	0	2,899,674

* 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 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน ในปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงทุนเพิ่มเติมในบริษัท บทด จำกัด จำนวน 0.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน และปัจจุบันมีเงินลงทุนในบริษัท บทด จำกัด เท่ากับ 0.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน

สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ลดลงจำนวน 114.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกामื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 เนื่องจากการลดลงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 73.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริก และเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ-ส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี จำนวน 18.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 ในระหว่างปี 2556 มีรายการลูกหนี้อื่น จำนวน 25.47 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามื่อเนื่องจากการเรียกเงินงวดคืนจากผู้ค้าประกันเมื่อบริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือสำหรับเรือหมายเลข 339 และ 378 ทั้งนี้ ในปี 2557 ไม่มีรายการลูกหนี้อื่น ลูกหนี้สูญที่จากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย จำนวน 2.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามื่อในระหว่างปีเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลบริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วัน ในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) จึงไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้นยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินที่จะได้รับจากตัวแทน ผู้เช่าเรือ และรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 3.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามื่อเป็นจำนวน 3.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามื่อ

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากการรับมอบเรือในระหว่างปี 2557 ได้แก่ เรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ จากอุตสาหกรรม Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co.,Ltd ประเทศจีน และเรือประเภ้อลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จาก Sainty Marine Corporation Ltd. บริษัทฯ ขายหุ้นของเรือขนส่งซีเมนต์เก่า (เรือ Fujisan Maru) และรับรู้ผลกำไรจากการขาย จำนวน 0.83 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามื่อ ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 44 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกำลังกองเรือในรายงานประจำปีนี้

รายละเอียดของการซื้อเรือและการรับเรือในปี 2557 ได้แสดงไว้ในหัวข้อที่ 3.3

เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จำนวน 10.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามื่อ (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 0.93 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามื่อ) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.2 (ค)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง จำนวน 2 ลำ จำนวน 13.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามื่อ (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 0.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามื่อ) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ข)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง จำนวน 4 ลำ และเรือประเภ้อลตราแมกซ์ จำนวน 4 ลำ จำนวน 30.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามื่อ (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 1.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามื่อ) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ค)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือประเภ้อลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จำนวน 18.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามื่อ (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 1.53 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามื่อ) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ง)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือประเภ้อลตราแมกซ์ จำนวน 12 ลำ จำนวน 39.62 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามื่อ (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 0.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามื่อ) และสำหรับเรือประเภ้อลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จำนวน 8.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามื่อ (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 0.24 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามื่อ) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (จ)

ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวมา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มียอดคงเหลือสำหรับเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ จำนวน 121.78 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งได้แสดงไว้ในรายการสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

หนี้สินรวม

ณ วันสิ้นปี 2557 บริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 336.78 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยมียอดเงินกู้ที่มีหลักประกันคงเหลือ 361.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ในช่วงต้นปี 2557 บริษัทฯ มีจำนวนเงินกู้คงเหลือ 282.59 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากหักค่าธรรมเนียมทางการเงินรูดตัดจ่าย จำนวน 5.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ได้ชำระคืนสำหรับเงินต้นชำระคืนรายงวดของเงินกู้จำนวน 21.95 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด จำนวน 6.88 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 38.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 2 ลำ จากธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จากธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.8

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 4.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จากธนาคาร ทหารไทย จำกัด (มหาชน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.9

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 43.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับชำระค่าต่อเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.10

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 1.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับชำระค่าต่อเรือขนาด 38,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ จาก ธนาคาร DNB และธนาคาร CEXIM ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.12

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 0.07 ล้านดอลลาร์สหรัฐค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจ่าย จำนวน 5.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา แสดงหักจากวงเงินสินเชื่อที่มีหลักประกันตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอนจากวงเงินทั้งหมด

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจาก 301.06 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2556 เป็น 382.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2557

ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 2.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในระหว่างปี เงินปันผลจ่ายระหว่างปี 2557 จำนวน 9.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (0.30 บาทต่อหุ้น รวมเงินปันผลจ่ายครั้งสุดท้ายของปี 2556) และการลดลงสุทธิในผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน การจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม และองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และการแปลงค่างบการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยจำนวน 0.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ทำให้มีส่วนของผู้ถือหุ้น มีจำนวน 463.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งเพิ่มขึ้นเล็กน้อย จำนวน 12.69 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ผลจากการลดลงในส่วนของผู้ถือหุ้นที่ได้อธิบายไว้แล้วข้างต้น ทำให้มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นลดลงเล็กน้อยจาก จำนวน 0.46 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกานต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2556 เป็นจำนวน 0.45 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกานต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2557

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

กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) ยังคงอยู่ในระดับที่เหมาะสม ในระหว่างปี 2557 และบริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกัน ณ สิ้นปี 2557 จำนวน 366.95 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมสินเชื่อที่ใช้ก่อนรับเรือที่จ่ายไปสำหรับเงินงวดค่าต่อเรือใหม่จ่ายล่วงหน้า) อัตราส่วนการก่อหนี้ Leverage Ratio ในปีปัจจุบันมีความท้าทายจากกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) ที่ลดลง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ระดับหนี้สินของบริษัทฯ อยู่ที่ 5.98 เท่าของกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) ภาพรวมอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ เพิ่มขึ้นเล็กน้อย เท่ากับ 0.83 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จาก 0.63 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ที่มีหลักประกันตามที่ได้อธิบายไว้ในตอนต้น

ความสามารถในการชำระหนี้ (debt service cover) ของบริษัทฯ สำหรับปี 2557 อยู่ที่ 1.36 เท่า อัตราส่วนของกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) ต่อดอกเบี้ยจ่าย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 อยู่ที่ 2.71 เท่า อัตราส่วนดังกล่าวจะเท่ากับ 4.42 เท่า ถ้าบริษัทฯ คำนวณเพียงดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ต่างๆ และไม่รวมค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งหมด เช่น ค่าใช้จ่ายในการจัดเตรียมเงินกู้ และค่าธรรมเนียมสำหรับขอขยายวงเงินสินเชื่อต่างๆ

8. การวิเคราะห์งบการเงินรวมเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

8.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับปี 2557 เพิ่มขึ้น ประมาณร้อยละ 22 จากระายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (“TC Rate”) และจำนวนเรือในปี 2557 ที่เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 กล่าวคือจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานในปี 2557 มีจำนวน 42 ลำเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือ 39 ลำ ในปี 2556

ในระหว่างปี 2557 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 19 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 โดยมีสาเหตุหลักจากจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานมีมากกว่าปีก่อนและค่าใช้จ่ายในเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) เพิ่มขึ้น จาก 4,535 เหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี 2556 เป็น 4,695 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ)

ในระหว่างปี 2557 ต้นทุนในการเดินเรือรวมเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 14 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน รายจ่ายท่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น เนื่องจากรายจ่ายท่าเรือเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ต้นทุนในการเดินเรือรวมเพิ่มขึ้นมีสาเหตุหลักมาจาก จำนวนเรือในระหว่างปีและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น

กำไรขั้นต้นในปี 2557 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 26 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน และอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปีได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 38 มาเป็นร้อยละ 40 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของอัตรารายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) อย่างไรก็ตาม กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาสิ่งต่อเรือได้ลดลงจาก 935.41 ล้านบาทในปี 2556 เป็น 39.55 ล้านบาท ในปี 2557 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1 และเนื่องจากการลดลงของกำไรอื่นตามที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้รายได้รวมระหว่างปี 2557 ลดลงกว่ารายได้รวมปีก่อน

ค่าใช้จ่ายในการบริหารสำหรับปี 2557 เพิ่มขึ้น จำนวน 75.23 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจากจำนวน 458.55 ล้านบาท ในปี 2556 เป็นจำนวน 499.62 ล้านบาทในปี 2557 เนื่องจากการดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้น จากการเบิกใช้เงินกู้เพื่อซื้อเรือจำนวน 5 ลำในปี 2556 นอกจากดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดจากการเบิกเงินกู้สำหรับการซื้อเรือจำนวน 5 ลำแล้ว ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับปี 2557 ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายสำหรับ

สินเชื่อบริษัทประกันใหม่ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.8 ถึง หัวข้อที่ 5.13 ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงินกู้มีประกันของบริษัทฯ ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี 2557 และค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่ายจากการยกเลิกวงเงินกู้ ซึ่งได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.1 5.5 และ 5.7

ค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) ในปี 2557 เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน มีสาเหตุมาจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนในการเดินเรือรวมที่เพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นจาก 1,136.72 ล้านบาทในปี 2556 เป็น 1,267.08 ล้านบาทในปี 2557 เนื่องจากจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 ซึ่งค่าเสื่อมราคามีจำนวนเพิ่มขึ้นจากจำนวนเรือที่รับมอบในปี 2557 จำนวน 5 ลำ

บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 4.33 ล้านบาทสำหรับปี 2557 ซึ่งในปี 2556 บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 13.33 ล้านบาท รายการภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 7.90 ล้านบาท สำหรับปี 2556 และจำนวน 2.24 ล้านบาท สำหรับปี 2557 เกิดจากรายได้ดอกเบี้ยรับทั้งสองปี บริษัทฯ ได้บันทึกกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 39.55 ล้านบาทในระหว่างปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวน 935.41 ล้านบาทในปี 2556 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1

บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 80.22 ล้านบาทสำหรับปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 527.77 ล้านบาทในปี 2556

8.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จนั้นมีการกำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2557 จำนวน 56.35 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 ซึ่งแสดงรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น จำนวน 1,025.61 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการแข็งค่าของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินบาท ทำให้สินทรัพย์สุทธิ โดยหลักมาจาก ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจากสัญญาส่งต่อเรือใหม่ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 มีมูลค่าเพิ่มขึ้นเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน ทำให้สำหรับปี 2557 บริษัทฯ มีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม 26.00 ล้านบาท ซึ่งปี 2556 มีรายการกำไรเบ็ดเสร็จรวม 1,562.27 ล้านบาท

8.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ลดลง จำนวน 3,762.94 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 เนื่องจากการลดลงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 2,406.78 ล้านบาท และเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ-ส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี จำนวน 593.14 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีรายการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้อื่น จำนวน 835.69 ล้านบาท เนื่องจากการเรียกเงินงวดคืนจากผู้ค้าประกันจากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข 339 และ 378 ซึ่งบริษัทฯ ไม่มีรายการลูกหนี้อื่น ณ สิ้นปี 2557

ลูกหนี้สุทธิจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจำนวน 79.29 ล้านบาท และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจำนวน 13.26 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน บริษัทฯ มีสภาพคล่องที่ดีอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากมีเงินสดที่มากเพียงพอ

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ รับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ จากอู่ต่อเรือ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co.,Ltd ประเทศจีน และเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จาก Sainty Marine Corporation Ltd. บริษัทฯ ขายหุ้นของเรือขนส่งซีเมนต์เก่า (เรือ Fujisan Maru) และรับรู้ผลกำไรจากการขาย จำนวน 26.97 ล้านบาท ณ วันสิ้นปี 2557 บริษัทฯ จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่จำนวน 4,014.21 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากมูลค่าของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น

หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น จำนวน 288.90 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากเงินกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี มีจำนวนเพิ่มขึ้น จำนวน 158.07 ล้านบาท และเงินงวดที่เตรียมจ่ายสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

จำนวน 73.57 ล้านบาทสำหรับเรือหมายเลข BC 385-11 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ข) ซึ่งจัดประเภทเป็น เจ้าหนี้การค้า ณ สิ้นปี 2557 บริษัทฯ มีเงินกู้ระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ) จำนวน 11,101.33 ล้านบาท และมีเงินกู้ระยะยาวรวมจำนวน 11,913.30 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ได้ชำระคืนสำหรับเงินต้นชำระคืนรายงวดของเงินกู้จำนวน 714.03 ล้านบาท และ ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด จำนวน 225.26 ล้านบาท

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 1,255.89 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 2 ลำ จาก ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 621.04 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จาก ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.8

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 160.40 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จาก ธนาคาร ไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.9

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 1,407.49 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จาก ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.10

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 36.56 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือขนาด 38,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ จาก ธนาคาร DNB และธนาคาร CEXIM ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.12

ดังนั้น บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้สำหรับเรือส่งต่อใหม่จากหลายวงเงินสินเชื่อรวมเป็นจำนวน 3,481.38 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในตอนต้น

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 1.82 ล้านบาท จากค่าธรรมเนียมทางการเงิน ตัดจ่าย ซึ่งรวมการแปลงค่าทางการเงิน ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจ่าย จำนวน 182.39 ล้านบาท แสดงหักจาก วงเงินสินเชื่อมีหลักประกันตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอนจากวงเงินทั้งหมด

ณ สิ้นปี 2557หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 9,878.73 ล้านบาทในปี 2556 เป็น 12,624.67 ล้านบาทในปี 2557

บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 80.22 ล้านบาท และรายการกำไรเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 56.35 ล้านบาท เงินปันผล จ่ายจำนวน 311.82 ล้านบาท (0.30 บาทต่อหุ้นรวมเงินปันผลจ่ายครั้งสุดท้ายของปี 2556) ซึ่งจ่ายไปแล้วในระหว่างปี 2557 การลดลงสุทธิจำนวน 11.48 ล้านบาทของผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ ของพนักงาน การจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม และองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นและ ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในระหว่างปี ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ขณะนี้เป็น จำนวน 15,283.85 ล้านบาท ซึ่งลดลงเล็กน้อย จำนวน 347.17 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

8.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 1,560.08 ล้านบาท ซึ่งมากกว่าปีก่อน 44% จากการเพิ่มขึ้นของจำนวนวันในการเดินเรือและรายได้จากการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือสำหรับปี 2557 เปรียบเทียบกับ ปี 2556 และหลังจากการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 1,354.82 ล้านบาทไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจการจัดหาเงินในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดรับจากการแปลง หนี้ใหม่ (Novation)/การยกเลิกของสัญญาส่งต่อเรือใหม่ จำนวน 3 ฉบับเป็นจำนวน 1,454.28 ล้านบาท และกระแส เงินสดจ่ายสำหรับจ่ายซื้อเรือจำนวน 5 ลำ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเป็นจำนวน 3,433.21 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 3,585.55 ล้านบาท และหลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มี กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 5,511.84 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ เบิกเงินกู้ที่มีหลักประกันจากธนาคารจำนวน 3,481.38 ล้านบาท จากวงเงินสินเชื่อเมื่อรับเรือหลายวงเงินตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 8.3 บริษัทฯ ชำระคืนล่วงหน้าสำหรับเงินต้นชำระคืนรายงวดของเงินกู้จำนวน 714.03 ล้านบาท และเงินกู้อย่างคืนก่อนครบกำหนดจำนวน 225.26 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.2 และ 5.7 ดังนั้น บริษัทฯ จ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว (รวมเงินที่จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด) จำนวน 939.29 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลเป็นเงินสดจำนวน 311.82 ล้านบาท และหลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 1,777.56 ล้านบาท

รายงานความรับผิดชอบของ คณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี งบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสม และถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอและใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ และการประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและการดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลเพื่อให้มั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อให้ทราบถึงจุดอ่อนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

ในการนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทุกท่าน เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบควบคุมภายใน ทั้งนี้ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเกี่ยวกับเรื่องนี้ได้แสดงไว้ในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นและความเชื่อถือได้ของงบการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

ในนามของคณะกรรมการ

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



(คาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม)

กรรมการผู้จัดการ



(อุษรุ คาลี วาเดีย)

กรรมการบริหาร

30 มกราคม 2558

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 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 แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินโดยรวม

ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ความเห็น

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน



สุมาลี ธีรารัตน์จิต

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3970

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ: 30 มกราคม 2558

งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

(หน่วย: บาท)					
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2557	2556	2557	2556
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6	535,001,673	2,941,784,496	84,076,966	2,122,520,960
เงินลงทุนชั่วคราว	7	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	8	317,561,137	1,073,957,161	1,503,991,429	1,880,363,584
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	10	-	-	1,661,335,200	2,342,891,040
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ - ส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	17	-	593,136,394	-	593,136,394
น้ำมันเชื้อเพลิง		115,495,892	102,231,828	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น					
เงินทดรองจ่ายแก่กัปตันเรือ		134,794,628	124,109,259	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ		30,380,041	27,910,018	-	-
อื่นๆ		39,524,366	72,566,409	15,561,357	47,717,019
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		204,699,035	224,585,686	15,561,357	47,717,019
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		1,172,757,737	4,935,695,565	3,264,964,952	6,986,628,997
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	11	-	-	319,807,026	505,395,067
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	12	-	-	8,110,938,244	7,716,554,518
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	13	95,581,951	102,372,355	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	14	13,731,526	8,538,481	13,731,526	8,538,481
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		-	1,783,980	-	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	15	22,070,925,175	18,669,560,324	5,448,058	7,084,753
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	16	2,795,441	4,066,394	2,776,175	4,033,955
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น					
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือหรือเรียกคืน		144,524,065	139,368,908	-	-
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ - สูทริจากส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	17	4,014,210,287	1,380,194,340	3,660,902,839	468,696,337
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	18	124,190,631	97,337,213	120,953,991	75,457,170
ต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย	19, 33.4	266,733,863	167,767,733	-	-
อื่นๆ		3,077,357	3,074,057	2,395,608	2,394,603
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		4,552,736,203	1,787,742,251	3,784,252,438	546,548,110
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		26,735,770,296	20,574,063,785	12,236,953,467	8,788,154,884
รวมสินทรัพย์		27,908,528,033	25,509,759,350	15,501,918,419	15,774,783,881

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ไลฟ์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

		(หน่วย: บาท)			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
หมายเหตุ		2557	2556	2557	2556
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น					
เจ้าหนี้การค้า	9	128,024,368	21,568,698	98,393,785	204,014
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	9	-	-	1,403,844,229	2,023,147,663
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย		113,499,321	86,065,976	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		155,652,048	70,177,623	21,975,998	761,349
โบนัสพนักงานค้างจ่าย - ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	20	14,159,437	43,460,626	12,901,420	40,080,620
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		411,335,174	221,272,923	1,537,115,432	2,064,193,646
รายได้รับล่วงหน้า		17,214,218	65,637,282	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	21	811,972,034	653,903,696	-	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		3,732,540	7,872,528	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		21,661,725	28,329,648	6,174,985	6,237,765
รวมหนี้สินหมุนเวียน		1,265,915,691	977,016,077	1,543,290,417	2,070,431,411
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
โบนัสพนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี					
กำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	20	-	30,680,984	-	28,216,803
เจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		2,439,466	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					
ภายในหนึ่งปี	21	11,101,329,726	8,618,853,404	36,410,473	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	22	181,705,142	175,620,553	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	23	73,284,618	76,561,675	66,727,634	70,297,223
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		11,358,758,952	8,901,716,616	103,138,107	98,514,026
รวมหนี้สิน		12,624,674,643	9,878,732,693	1,646,428,524	2,168,945,437

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ไลฟ์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

		(หน่วย: บาท)			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
หมายเหตุ		2557	2556	2557	2556
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
ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน		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	103,952,060
-บริษัทย่อย	24	523,320,000	523,320,000	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	25	16,587,639	16,107,479	16,587,639	16,107,479
ยังไม่ได้จัดสรร		13,907,253,962	14,299,768,791	11,618,389,129	11,433,273,222
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		(889,507,521)	(945,955,606)	493,164,910	429,109,526
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		15,285,002,297	15,620,588,881	13,855,489,895	13,605,838,444
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ		(1,148,907)	10,437,776	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		15,283,853,390	15,631,026,657	13,855,489,895	13,605,838,444
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		27,908,528,033	25,509,759,350	15,501,918,419	15,774,783,881

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน

บริษัท พรีเมียม ไลฟ์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2557	2556	2557	2556
รายได้					
รายได้จากการเดินเรือ					
รายได้ค่าเช่าเรือ		3,307,649,614	2,618,006,617	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ		1,267,377,264	1,239,638,215	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ		4,575,026,878	3,857,644,832	-	-
รายได้จากการให้บริการ	9	10,455,636	11,248,164	92,791,839	89,987,229
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	15	26,975,835	104,003	-	104,003
กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ	17	39,554,472	935,412,070	39,554,472	896,604,149
ดอกเบี้ยรับ	9	5,218,949	8,503,458	6,042,774	13,819,162
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน		4,326,627	13,332,083	196,814	15,805,505
รายได้อื่น		37,933	2,420,873	38,678	2,421,466
เงินปันผลรับ	9, 12	-	-	702,599,250	551,149,410
รวมรายได้		4,661,596,330	4,828,665,483	841,223,827	1,569,890,924
ค่าใช้จ่าย					
ต้นทุนการเดินเรือ					
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ		1,980,274,880	1,665,314,857	-	-
รายจ่ายท่าเรือ		207,585,794	172,268,652	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป		535,746,927	548,350,934	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ		2,723,607,601	2,385,934,443	-	-
ค่าเสื่อมราคา	15	1,267,075,761	1,136,718,983	2,477,506	2,774,920
ต้นทุนการให้บริการ		4,635,132	4,864,667	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	9	173,167,527	218,329,458	144,660,498	187,257,414
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	9	79,174,357	109,250,657	76,161,293	103,025,080
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ		2,063,553	2,032,805	-	-
รวมค่าใช้จ่าย		4,249,723,931	3,857,131,013	223,299,297	293,057,414
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม					
ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		411,872,399	971,534,470	617,924,530	1,276,833,510
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม					
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	13.1	7,631,022	31,580,216	-	-
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		419,503,421	1,003,114,686	617,924,530	1,276,833,510
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน		(499,622,667)	(458,553,674)	(120,511,673)	(121,140,111)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		(80,119,246)	544,561,012	497,412,857	1,155,693,399
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	27	(2,237,374)	(7,898,134)	-	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		(82,356,620)	536,662,878	497,412,857	1,155,693,399

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ซัพพลาย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

		(หน่วย: บาท)			
หมายเหตุ		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2557	2556	2557	2556
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)					
	ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(80,217,879)	527,765,488	497,412,857	1,155,693,399
	ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(2,138,741)	8,897,390	-	-
	กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(82,356,620)	536,662,878	497,412,857	1,155,693,399
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	29				
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		(0.08)	0.51	0.48	1.11
หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้					

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท พรีเมียม ไลฟ์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(82,356,620)	536,662,878	497,412,857	1,155,693,399
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงิน				
ของหน่วยงานในต่างประเทศ	(4,639,822)	(19,176,151)	-	-
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงิน				
จากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่นำเสนองบการเงิน	60,991,449	1,044,782,063	64,055,384	905,405,551
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	56,351,627	1,025,605,912	64,055,384	905,405,551
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(26,004,993)	1,562,268,790	561,468,241	2,061,098,950
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(23,769,794)	1,553,058,635	561,468,241	2,061,098,950
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ	(2,235,199)	9,210,155	-	-
	(26,004,993)	1,562,268,790	561,468,241	2,061,098,950

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท เวิร์ชเชส จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงิน

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ						องค์ประกอบอื่น		รวม
							ของส่วนของผู้ถือหุ้น		
							- กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		
	กำไรสะสม		กำไรสะสม		กำไรสะสม		กำไรสะสม		
	จัดสรรแล้ว	สำรองเพื่อกิจกรรม	สำรอง	ส่วนเกินทุน	ส่วนเกินมูลค่า	ส่วนเกินทุน	ส่วนเกินมูลค่า	ส่วนเกินทุน	ส่วนเกินมูลค่า
	ตามกฎหมาย	ความรับผิดชอบ	ต่อสังคม	หุ้นซื้อคืน	หุ้นสามัญ	หุ้นซื้อคืน	หุ้นสามัญ	หุ้นซื้อคืน	หุ้นสามัญ
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2556	103,952,060	14,951,051	10,694,209,831	172,445,812	411,429,745	172,445,812	411,429,745	172,445,812	411,429,745
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ (หมายเหตุ 32)	-	-	(415,473,580)	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	1,155,693,399	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 25)	-	1,156,428	(1,156,428)	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	103,952,060	16,107,479	11,433,273,222	172,445,812	411,429,745	172,445,812	411,429,745	172,445,812	411,429,745
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2557	103,952,060	16,107,479	11,433,273,222	172,445,812	411,429,745	172,445,812	411,429,745	172,445,812	411,429,745
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ (หมายเหตุ 32)	-	-	(311,816,790)	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	497,412,857	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 25)	-	480,160	(480,160)	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	103,952,060	16,587,639	11,618,389,129	172,445,812	411,429,745	172,445,812	411,429,745	172,445,812	411,429,745

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

บริษัท พรีเมียมส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี	(80,119,246)	544,561,012	497,412,857	1,155,693,399
รายการปรับกระทบยอดกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,268,348,338	1,145,845,857	3,736,944	11,889,321
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	2,063,553	2,032,805	-	-
ตัดจำหน่ายอุปกรณ์	7,586	50,784	7,586	50,784
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	(26,975,835)	(104,003)	-	(104,003)
กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ	(39,554,472)	(935,412,070)	(39,554,472)	(896,604,149)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	74,773,968	34,506,915	74,773,968	20,518,589
ตัดจำหน่ายต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย	9,418,209	-	-	-
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	(7,631,022)	(31,580,216)	-	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	850,574	11,753,682	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	5,530,005	6,261,294	5,233,461	6,012,945
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	2,274,622	(3,829,591)	1,161,903	(7,065,065)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นดอกเบี้ยจ่าย	43,941,035	36,074,967	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	308,329,031	280,730,257	-	-
ดอกเบี้ยรับ	(1,173,609)	(5,351,083)	(3,507,403)	(11,558,584)
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง				
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	1,560,082,737	1,085,540,610	539,264,844	278,833,237
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(79,542,628)	(3,556,070)	463,231,958	296,703,505
น้ำมันเชื้อเพลิง	(16,050,956)	49,348,257	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	16,019,453	(9,094,100)	26,752,394	2,768,637
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(106,260,584)	(89,590,104)	-	-
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	69,668,412	(47,281,442)	(646,836,104)	(741,116,957)
รายได้รับล่วงหน้า	(48,239,419)	27,648,064	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(7,767,466)	1,276,329	138,863	(8,395,521)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(33,242,990)	7,884,493	(30,675,316)	7,166,221
เงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	1,354,666,559	1,022,176,037	351,876,639	(164,040,878)
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(8,842,334)	(9,413,042)	(2,554,162)	(3,395,197)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	1,345,824,225	1,012,762,995	349,322,477	(167,436,075)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พรีเมียมส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
ซื้อเรือและอุปกรณ์และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	(3,433,213,024)	(1,730,111,575)	(840,333)	(1,539,800)
เงินสดรับจากการขายเรือและอุปกรณ์	46,146,986	105,360	-	104,004
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่น	(3,585,553,887)	(1,395,140,073)	(3,356,193,553)	(690,080,980)
เงินสดรับจากการแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ	1,454,278,055	4,708,882,657	853,863,479	4,120,491,117
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	(414,474,224)	-	(414,474,224)
ลงทุนเพิ่มในบริษัทย่อย	-	(30)	(350,720,000)	(197,800,030)
ลงทุนเพิ่มในบริษัทอื่น	(5,065,215)	-	(5,065,215)	-
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยลดลง	-	-	678,147,000	149,450,100
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยลดลง	-	-	186,311,340	195,242,994
เงินปันผลรับจากบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	10,396,014	25,262,901	-	-
ดอกเบี้ยรับ	1,173,609	5,351,083	3,507,403	11,558,584
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป)ใน) กิจกรรมลงทุน	(5,511,837,462)	1,199,876,099	(1,990,989,879)	3,172,951,765
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดจ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้	(321,589,545)	(312,577,551)	-	(8,845,080)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(121,762,583)	(3,197,054)	(112,303,572)	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	3,481,381,624	2,025,831,431	36,558,558	-
ขายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(714,031,860)	(725,682,087)	-	(355,544,341)
ขายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนด	(225,264,715)	(1,024,288,485)	-	-
ขายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนดเนื่องจากยกเลิกวงเงินกู้ยืม	-	(833,968,477)	-	(833,968,477)
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทฯ	(311,816,790)	(415,473,580)	(311,816,790)	(415,473,580)
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(9,351,484)	-	-	-
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป)ใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	1,777,564,647	(1,289,355,803)	(387,561,804)	(1,613,831,478)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(18,334,233)	115,720,524	(9,214,788)	84,560,393
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(2,406,782,823)	1,039,003,815	(2,038,443,994)	1,476,244,605
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	2,941,784,496	1,901,014,613	2,122,520,960	646,276,355
เงินสดเพิ่มขึ้นเนื่องจากการซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	1,766,068	-	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	535,001,673	2,941,784,496	84,076,966	2,122,520,960
	-	-	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พรีเมียมส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบงบกระแสเงินสด				
รายการที่มีใช้เงินสด				
เงินปันผลรับจากบริษัทย่อยโดยหักกลับทบหนี้กับ				
ลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อย	-	-	702,599,250	551,149,410
โอนดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ยืม				
เป็นเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	11,398,712	28,993,789	63,889	6,500,632
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	40,659	605,904	3,427	175,283
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่ายไปแสดงหักจาก				
เงินกู้ยืมระยะยาว	41,790,923	24,512,775	374,086	1,256,547
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่ายให้แก่บริษัทย่อย				
ตามสัดส่วนการเบิกถอนเงินกู้ยืม	-	-	13,452,169	12,223,336
โอนเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือเป็นเรือและอุปกรณ์ของบริษัทย่อย	1,089,918,100	580,028,663	296,698,813	580,028,663
โอนเงินลงทุนในกิจการที่ควบคุมร่วมกันเป็นเงินลงทุน				
ในบริษัทย่อย	-	-	-	31
หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้				

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

1. ข้อมูลทั่วไป

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯดำเนินธุรกิจหลักในการลงทุนในกิจการซึ่งดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่อยู่ตามท้องที่ทะเบียนของบริษัทฯอยู่ที่เลขที่ 8 อาคารคาเช่ย์เฮาส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ ซี่ลม บางรัก 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 งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะเปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงานการเงินรวม

ก) งานการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) บริษัทย่อยและบริษัทร่วม (รวมเรียกว่า “กลุ่มบริษัท”) ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2557	2556
			%	%
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทฯ</u>				
1. บริษัท ฟรีเซียส เมททัลซ์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
2. บริษัท ฟรีเซียส วิซเชส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
3. บริษัท ฟรีเซียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
4. บริษัท ฟรีเซียส มิเนอร์อัลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
5. บริษัท ฟรีเซียส แลนด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
6. บริษัท ฟรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
7. บริษัท ฟรีเซียส เลคส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
8. บริษัท ฟรีเซียส ซีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
9. บริษัท ฟรีเซียส สตาร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
10. บริษัท ฟรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
11. บริษัท ฟรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
12. บริษัท ฟรีเซียส ไคมอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
13. บริษัท ฟรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
14. บริษัท ฟรีเซียส เอ็มเมอร์อัลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
15. บริษัท ฟรีเซียส รูบี้ส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
16. บริษัท ฟรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
17. บริษัท ฟรีเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
18. บริษัท ฟรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
19. บริษัท ฟรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
20. บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
21. บริษัท ฟรีเซียส ทรีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
22. บริษัท ฟรีเซียส ฟอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
23. บริษัท ฟรีเซียส เว็นเจอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
24. บริษัท ฟรีเซียส แคลปิตอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
25. บริษัท ฟรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
26. บริษัท ฟรีเซียส ออกิดส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2557	2556
			%	%
27. บริษัท 프리เชียส ลาภูนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
28. บริษัท 프리เชียส คลิฟส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
29. บริษัท 프리เชียส ฮิลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
30. บริษัท 프리เชียส เมาน์เทนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
31. บริษัท 프리เชียส ริสอร์ทส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
32. บริษัท 프리เชียส ซิตีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
33. บริษัท 프리เชียส คอมเมิร์ซ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
34. บริษัท 프리เชียส ออานาเม้นท์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
35. บริษัท เนคเท็กซ์ จำกัด	คลังเก็บสินค้า ลอยน้ำ*	ไทย	69.99	69.99
36. บริษัท 프리เชียส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด	คลังเก็บสินค้า ลอยน้ำ*	ไทย	69.99	69.99
37. บริษัท เทปส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	ธุรกิจเดินเรือ*	สิงคโปร์	100.00	100.00
38. บริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ	ปานามา	99.99	99.99
39. บริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง (เมอริเชียส) ลิมิเตด	โซลคิง คัมพานี*	เมอริเชียส	100.00	100.00
40. บริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิฟตี ลิมิเตด	โซลคิง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
41. บริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	อังกฤษ	100.00	100.00
42. บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด	ผู้บริหารเรือ ทางด้านเทคนิค	ไทย	99.99	99.99
43. บริษัท 프리เชียส โปรเจกต์ ฟิฟตี ลิมิเตด	ผู้บริหารการ ลงทุน*	สิงคโปร์	100.00	100.00
44. บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิฟตี ลิมิเตด	โซลคิง คัมพานี	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
45. บริษัท พีเอสแอล อินเวสต์เมนต์ ลิมิเตด	โซลคิง คัมพานี*	เมอริเชียส	100.00	100.00
46. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล โลเทอเรีย ลิมิเตด	โซลคิง คัมพานี*	เมอริเชียส	100.00	100.00
47. บริษัท พีเอสแอล ทุน ชิปปิ้ง ฟิฟตี ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	64.06	64.06
48. บริษัท เรจิดอร์ ฟิฟตี ลิมิเตด	ธุรกิจเดินเรือ*	สิงคโปร์	100.00	100.00
49. บริษัท 프리เชียส ฟอเรสต์ ฟิฟตี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2557	2556
			%	%
50. บริษัท 프리เซียส ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
51. บริษัท 프리เซียส ธอทส์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
52. บริษัท 프리เซียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
53. บริษัท 프리เซียส สปาร์คส์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
54. บริษัท 프리เซียส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
55. บริษัท 프리เซียส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
56. บริษัท 프리เซียส ไทด์ส ฟิทีอี ลิมิตเดด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
57. บริษัท 프리เซียส สกายส์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
58. บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิตเดด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
59. บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิตเดด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
60. บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิตเดด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
61. บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิตเดด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>บริษัทรวมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
62. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีฟอรัทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิตเดด	ก่อสร้างและพัฒนา ท่าเทียบเรือ	อินเดีย	22.40	22.40

*หยุดดำเนินธุรกิจแล้ว

- ข) บริษัทฯนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น

บริษัทฯจัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย โดยรับรู้รายการเงินลงทุนเมื่อเริ่มแรกด้วยราคาทุน และบันทึกส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและการเปลี่ยนแปลงในส่วนได้เสียของบริษัทร่วมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีอิทธิพลอย่างเป็นทางการเป็นสาระสำคัญจนถึงวันที่การมีอิทธิพลอย่างเป็นทางการสิ้นสุดลง

- ค) งบการเงินของบริษัทย่อยจัดทำขึ้น โดยมีวันที่ในงบการเงินเช่นเดียวกับบริษัทฯและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

งบการเงินของบริษัทร่วมจัดทำขึ้น โดยมีวันที่ในงบการเงินแตกต่างจากบริษัทฯไม่เกิน 3 เดือน ทั้งนี้ช่วงระยะเวลาของงวดบัญชีและความแตกต่างของงบการเงินเหมือนกันในทุกงวดบัญชี และจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

- ง) งบการเงินของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยใช้สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ ในกรณีที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา งบการเงินเหล่านั้นจะถูกแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานสำหรับสินทรัพย์และหนี้สิน และใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการสำหรับรายได้และค่าใช้จ่าย ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจะแสดงภายใต้ “ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน” ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น
- จ) ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อย รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญและเงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทฯ และส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว
- ฉ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือจำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของกลุ่มบริษัท และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบกำไรขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทฯ จัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการเพื่อประโยชน์ต่อสาธารณะ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการบัญชีใหม่

มาตรฐานการบัญชีที่เริ่มมีผลบังคับในปีบัญชีปัจจุบันและที่จะมีผลบังคับในอนาคตมีรายละเอียดดังนี้

ก. มาตรฐานการบัญชีที่เริ่มมีผลบังคับในปีบัญชีปัจจุบัน

กรอบแนวคิดสำหรับการรายงานทางการเงิน (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2555)	การนำเสนองบการเงิน
ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2555)	งบกระแสเงินสด
ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2555)	ภาษีเงินได้
ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2555)	สัญญาเช่า
ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2555)	รายได้
ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2555)	ผลประโยชน์ของพนักงาน
ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2555)	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2555)	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2555)	เงินลงทุนในบริษัทร่วม
ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2555)	ส่วนได้เสียในการร่วมค้า
ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2555)	งบการเงินระหว่างกาล

ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2555) การค้ำยค่าของสินทรัพย์

ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2555) สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2555) การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2555) การรวมธุรกิจ

ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2555) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก

ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2555) ส่วนงานดำเนินงาน

การตีความมาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 15 สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งสูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า

ฉบับที่ 27 การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย

ฉบับที่ 29 การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ

ฉบับที่ 32 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 1 การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

ฉบับที่ 4 การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่

ฉบับที่ 5 สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะและการปรับปรุงสภาพแวดล้อม

ฉบับที่ 7 การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 เรื่องการรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่มีภาวะเงินเฟ้อรุนแรง

ฉบับที่ 10 งบการเงินระหว่างกาลและการค้ำยค่า

ฉบับที่ 12 ข้อตกลงสัมปทานบริการ

ฉบับที่ 13 โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

ฉบับที่ 17 การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้แก่เจ้าของ

ฉบับที่ 18 การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า

แนวปฏิบัติทางการบัญชีสำหรับการบันทึกบัญชีหุ้นปันผล

มาตรฐานการบัญชีทั้งหมดตามที่กล่าวข้างต้นได้รับการปรับปรุงและจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ การตีความและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐาน มาตรฐานการบัญชีดังกล่าวไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงินนี้

ข. มาตรฐานการบัญชีที่มีผลบังคับในอนาคต

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกมาตรฐานการบัญชีฉบับปรับปรุงและฉบับใหม่เป็นจำนวนมาก ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2558 มาตรฐานการบัญชีดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศโดยการเปลี่ยนแปลงมาตรฐานการบัญชีในครั้งนี้ส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ การตีความและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐาน ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเชื่อว่าจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงินในปีที่นำมาตรฐานดังกล่าวมาถือปฏิบัติ อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการบัญชีตามที่กล่าวข้างต้นบางฉบับเป็นมาตรฐานการบัญชีที่มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ ซึ่งประกอบด้วยมาตรฐานดังต่อไปนี้

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

มาตรฐานฉบับปรับปรุงนี้กำหนดให้กิจการต้องรับรู้รายการกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ในขณะที่มาตรฐานฉบับเดิมอนุญาตให้กิจการเลือกรับรู้รายการดังกล่าวทันทีในกำไรขาดทุน หรือในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น หรือทยอยรับรู้ในกำไรขาดทุนก็ได้

มาตรฐานฉบับปรับปรุงดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อการเงินนี้เนื่องจากกลุ่มบริษัทรับรู้รายการกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นอยู่แต่เดิมแล้ว

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 เรื่อง งบการเงินรวม

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 10 กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดทำงบการเงินรวม โดยใช้แทนเนื้อหาเกี่ยวกับการบัญชีสำหรับงบการเงินรวมที่เดิมกำหนดอยู่ในมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 เรื่อง งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ มาตรฐานฉบับนี้เปลี่ยนแปลงหลักการเกี่ยวกับการพิจารณาว่าผู้ลงทุนมีอำนาจการควบคุมหรือไม่ กล่าวคือ ภายใต้มาตรฐานฉบับนี้ผู้ลงทุนจะถือว่าตนควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนได้ หากตนมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และตนสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้ ถึงแม้ว่าตนจะมีสัดส่วนการถือหุ้นหรือสิทธิในการออกเสียงโดยรวมน้อยกว่ากึ่งหนึ่งก็ตาม การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญนี้ส่งผลให้ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจอย่างมากในการทบทวนว่าบริษัทและบริษัทย่อยมีอำนาจควบคุมในกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือไม่และจะต้องนำบริษัทใดในกลุ่มกิจการมาจัดทำงบการเงินรวมบ้าง

ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเชื่อว่ามาตรฐานฉบับดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 เรื่อง การร่วมกิจการ

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 11 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 เรื่อง ส่วนได้เสียในการร่วมค้า ซึ่งได้ถูกยกเลิกไป มาตรฐานฉบับนี้กำหนดให้กิจการบันทึกเงินลงทุนในกิจการที่ควบคุมร่วมกันโดยใช้วิธีส่วนได้เสีย ในขณะที่มาตรฐานฉบับที่ 31 กำหนดให้กิจการสามารถเลือกนำเงินลงทุนในกิจการที่ควบคุมร่วมกันมาจัดทำงบการเงินรวมโดยใช้วิธีรวมตามสัดส่วน หรือบันทึกเป็นเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียก็ได้

ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเชื่อว่ามาตรฐานดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น

มาตรฐานฉบับนี้กำหนดเรื่องการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับส่วนได้เสียของกิจการในบริษัทย่อย การร่วมกิจการ บริษัทร่วม รวมถึงกิจการที่มีโครงสร้างเฉพาะตัว มาตรฐานฉบับนี้จึงไม่มีผลกระทบต่องบการเงินต้องงบการเงินของกลุ่มบริษัท

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม

มาตรฐานฉบับนี้กำหนดแนวทางเกี่ยวกับการวัดมูลค่ายุติธรรมและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการวัดมูลค่ายุติธรรม กล่าวคือ หากกิจการต้องวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หรือหนี้สินใดตามข้อกำหนดของมาตรฐานที่เกี่ยวข้องอื่น กิจการจะต้องวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นตามหลักการของมาตรฐานฉบับนี้ และใช้วิธีเปลี่ยนทันทีเป็นต้นไปในการรับรู้ผลกระทบจากการเริ่มใช้มาตรฐานนี้

จากการประเมินเบื้องต้น ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเชื่อว่ามาตรฐานข้างต้นจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้จากการเดินเรือ

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

รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้วโดยพิจารณาถึงขั้นความสำเร็จของงาน

คอกเบี้ยรับ

คอกเบี้ยรับถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทฯมีสิทธิในการรับเงินปันผล

4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

4.3 ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้าแสดงตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้

4.4 น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงแสดงมูลค่าตามราคาทุน (วิธีเข้าก่อน-ออกก่อน) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และจะถือเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการเดินเรือเมื่อมีการเบิกใช้

4.5 เงินลงทุน

ก) เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไป ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการลดลงของมูลค่า (ถ้ามี)

ข) เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย

ค) เงินลงทุนในบริษัทย่อยที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับกับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนจะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุน ในกรณีที่มีการจำหน่ายเงินลงทุนเพียงบางส่วน ราคาตามบัญชีต่อหน่วยที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนสำหรับเงินลงทุนที่จำหน่ายใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

4.6 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

ที่ดินและอาคารชุด และเรือและอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเพื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (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

กลุ่มบริษัทคัดรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชีเมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ (ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายสินทรัพย์กับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น) จะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเมื่อกลุ่มบริษัทคัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

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 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันทำสัญญาวงเงินกู้ยืมและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายตามสัดส่วนของเงินกู้ยืมที่ได้เบิกถอนแล้วจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามอายุของเงินกู้

4.10 ต้นทุนสัญญา รอตัดจ่าย

ค่าปรับเนื่องจากการส่งมอบเรือล่าช้า ซึ่งกลุ่มบริษัทได้จ่ายก่อนการส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือขนส่งประเภทซีเมนต์ เพื่อเป็นการคงไว้ซึ่งสัญญาให้บริการเช่าเรือระยะยาวแต่ละลำบันทึกอยู่ในบัญชีต้นทุนสัญญา รอตัดจ่าย และถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุของสัญญาให้บริการเช่าเรือซึ่งผูกพันแล้ว (15 ปี) รายได้จากการเดินเรือในงบกำไรขาดทุนได้แสดงสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายดังกล่าว

4.11 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ หรือถูกบริษัทฯ ควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯ

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลที่มีสิทธิหรือเสี่ยงโดยตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯ ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯ

4.12 สัญญาเช่าระยะยาว

จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

4.13 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

4.14 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

4.15 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ก) ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

ภาระผูกพันของผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงานซึ่งประกอบด้วย เงินเดือน ค่าแรง โบนัสและเงินสมทบกองทุนประกันสังคมมูลค่าโดยมิได้คิดลดกระแสเงินสดและเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อพนักงานทำงานให้

ข) ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน

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

- โครงการสมทบเงิน

โครงการสมทบเงินเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน ซึ่งกิจการจ่ายสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปอีกกิจการหนึ่งแยกต่างหาก (กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ) และจะไม่มีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุमानที่จะต้องจ่ายสมทบเพิ่มเติม ภาระผูกพันในการสมทบเข้าโครงการสมทบเงินจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในงบกำไรขาดทุนในรอบระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้แก่กิจการ

- โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้

โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้เป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานนอกเหนือจากโครงการสมทบเงิน ภาระผูกพันสุทธิของกลุ่มบริษัทจากโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ถูกคำนวณจากการประมาณผลประโยชน์ในอนาคตที่เกิดจากการทำงานของพนักงานในปัจจุบันและในงวดก่อนๆ ผลประโยชน์ดังกล่าวได้มีการคิดลดกระแสเงินสดเพื่อให้เป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตรา ณ วันที่รายงานของพันธบัตรรัฐบาลซึ่งมีระยะเวลาครบกำหนดใกล้เคียงกับระยะเวลาครบกำหนดชำระภาระผูกพันของกลุ่มบริษัท และมีสกุลเงินเดียวกับสกุลเงินของผลประโยชน์ที่คาดว่าจะจ่าย การคำนวณนั้นจัดทำโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัย โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้

กลุ่มบริษัทรับรู้กำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากโครงการผลประโยชน์ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในงวดที่เกิดรายการ

ค) ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

ภาระผูกพันของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวกับโบนัสพนักงานค้างจ่ายถูกจัดประเภทเป็นผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานนอกเหนือจากโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ โดยเป็นผลประโยชน์ในอนาคตที่ตอบแทนพนักงานจากการทำงานในปัจจุบันและในงวดก่อน

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการสำหรับโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ทันทีในงบกำไรขาดทุน

ง) ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้าง

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อกลุ่มบริษัทแสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากงานโดยสมัครใจ

4.16 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้เมื่อกลุ่มบริษัทมีภาระหนี้สินที่เกิดขึ้นในปัจจุบันหรือที่ก่อตัวขึ้นอันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีต และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจะต้องถูกจ่ายไปเพื่อชำระภาระหนี้สินดังกล่าว และสามารถประมาณจำนวนภาระหนี้สินได้อย่างน่าเชื่อถือ

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชดเชยประมาณการหนี้สินทั้งหมดหรือบางส่วนคืน เช่น สัญญาประกันภัย รายจ่ายที่ได้รับชดเชยจะรับรู้เป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อมีความมั่นใจว่าจะได้รับเงินชดเชยนั้นคืน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับประมาณการหนี้สินจะแสดงในงบกำไรขาดทุนสุทธิจากจำนวนเงินที่ได้รับชดเชย

ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

บริษัทย่อยบันทึกประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเมื่อได้รับการแจ้งคำเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้เช่าเรือ โดยประมาณการความเสียหายที่ดีที่สุดที่บริษัทย่อยจะต้องจ่ายชำระภาระผูกพันในปัจจุบัน

4.17 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

บริษัทและบริษัทย่อยในประเทศไทยบันทึกภาษีเงินได้โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามกฎหมายภาษีอากร บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณภาษีเงินได้ตามวิธีและอัตราภาษีที่ระบุในกฎหมายภาษีอากรของประเทศนั้น

ภาษีเงินได้จากการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้จากการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้อง โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้จากการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้จากการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้จากการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลา รายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัท จะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้จากการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้จากการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

4.18 ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน

บริษัทจะรับรู้ผลต่างระหว่างราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนที่สูงกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืนเข้าบัญชี ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนและหากราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนต่ำกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืน บริษัทจะนำผลต่างหักจากส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนให้หมดไปก่อน แล้วจึงนำผลต่างที่เหลืออยู่ไปหักจากบัญชีกำไรสะสม

4.19 ตราสารอนุพันธ์

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ลูกหนี้และเจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญ สหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศดังกล่าวจะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุน

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทรับรู้จำนวนสุทธิของดอกเบี้ยที่ได้รับจาก/จ่ายให้แก่คู่สัญญาตามสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเป็นรายได้/ค่าใช้จ่ายตามเกณฑ์คงค้าง

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการผลกระทบของเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนในอนาคตที่อาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ได้แก่

สัญญาเช่า

ในการพิจารณาประเภทของสัญญาเช่าว่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าทางการเงิน ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินเงื่อนไขและรายละเอียดของสัญญาเพื่อพิจารณาว่ากลุ่มบริษัทได้โอนหรือรับโอนความเสี่ยงและผลประโยชน์ในสินทรัพย์ที่เช่าดังกล่าวแล้วหรือไม่

ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้

ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้เกิดจากการปรับมูลค่าของลูกหนี้จากความเสี่ยงด้านเครดิตที่อาจเกิดขึ้น ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยใช้การวิเคราะห์สถานะของลูกหนี้รายตัว ประสิทธิภาพการเก็บเงินในอดีต การวิเคราะห์อายุลูกหนี้และการเปลี่ยนแปลงของสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การใช้ประมาณการและข้อสมมติฐานที่แตกต่างกันอาจมีผลต่อจำนวนค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ดังนั้น การปรับปรุงค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญอาจมีขึ้นได้ในอนาคต

มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่ไม่มีการซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาราคาได้ในตลาดซื้อขายคล่อง ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยคำนวณตามหลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าที่เป็นที่ยอมรับกันทั่วไป ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณมาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงสภาพคล่อง ข้อมูลความสัมพันธ์ และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ และได้มีการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการคําค่างของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลา และบันทึกขาดทุนจากการคําค่างหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสินทรัพย์นั้น

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ในการบันทึกและวัดมูลค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ได้มา ตลอดจนการทดสอบการคําค่างในภายหลัง ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากสินทรัพย์ หรือหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดรวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ภาษีเงินได้นั้น ในการนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่ากลุ่มบริษัทควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา

ผลประโยชน์หลังออกจากราชการของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากราชการของพนักงาน และตามโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราการเกษียณ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

6. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
เงินสด	848	689	837	678
เงินฝากธนาคาร	534,154	2,941,095	83,240	2,121,843
รวม	535,002	2,941,784	84,077	2,122,521

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เงินฝากธนาคารมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.10 ถึง 0.30 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.37 ถึง 0.50 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท (2556: ระหว่างร้อยละ 0.13 ถึง 0.45 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ร้อยละ 0.50 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท ร้อยละ 0.74 ต่อปีสำหรับเงินฝากประจำสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา)

7. เงินลงทุนชั่วคราว

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม						มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย	
	ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน			
	2557	2556	2557	2556	2557	2556	2557	2556
	พันอินเดีย	พันอินเดีย	%	%				
	รูป	รูป						
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย								
บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด	64,592	64,592	50.00	50.00	28,768	28,637	18,101	18,019
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุน							(18,101)	(18,019)
เงินลงทุนชั่วคราว - สุทธิ							-	-

เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2556 บริษัท พีเอสแอล อินเวสต์เมนต์ ลิมิเตด และ บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ไลเทอรัเรจ ลิมิเตด (“อินเวสต์เมนต์” และ “ไลเทอรัเรจ”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศเม็กซิโกของบริษัทฯ (โดยการถือหุ้นผ่านบริษัท ฟรีเซียส ซิฟปีง (เม็กซิโก) ลิมิเตด) ได้ขายหุ้นสามัญทั้งหมดใน บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด (“เอสแอลพีจี”) จำนวน 3,229,575 หุ้นในราคาหุ้นละ 5.00 อินเดียรูป รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 16.15 ล้านอินเดียรูป (หรือประมาณ 8.31 ล้านบาท) ให้แก่ บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปีง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“ฟรีเซียส สิงคโปร์”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยอีกแห่งหนึ่งของบริษัทฯ การปรับโครงสร้างการถือหุ้นนี้เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการให้ดีขึ้น จากการปรับโครงสร้างการถือหุ้นนี้ทำให้กลุ่มบริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นในเอสแอลพีจีคงเดิมคือร้อยละ 50.00 รายการดังกล่าวได้รับอนุมัติจากมติที่ประชุมคณะกรรมการของฟรีเซียส สิงคโปร์ เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2556 และมติที่ประชุมคณะกรรมการของอินเวสต์เมนต์และไลเทอรัเรจ เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2556 การขายเงินลงทุนดังกล่าวถือเป็นการขายเงินลงทุนภายใต้การควบคุมเดียวกันของกลุ่มบริษัท

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนชั่วคราวเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

ปัจจุบัน กลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างดำเนินการชำระบัญชีบริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด โดยสมัครใจกับหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องในประเทศอินเดีย ดังนั้น จึงยังคงจัดประเภทเงินลงทุนดังกล่าวเป็นเงินลงทุนชั่วคราวในสินทรัพย์หมุนเวียนและบันทึกค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนเต็มจำนวนเช่นเดิม

8. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
<u>ลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</u>				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ในใบแจ้งหนี้				
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	314,821	231,870	-	-
3 - 6 เดือน	1,967	6,366	-	-
6 - 12 เดือน	773	30	-	-
มากกว่า 12 เดือน	22	4,805	-	-
รวม	317,583	243,071	-	-
หัก: ค่าเผ่อนหนี้สงสัยจะสูญ	(22)	(4,805)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน, สุทธิ	317,561	238,266	-	-
<u>ลูกหนี้อื่น - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</u>				
ลูกหนี้ตามสัญญาค้ำประกัน (หมายเหตุ 17)	-	835,691	-	232,937
<u>ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน</u>				
เงินทดรองแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 9)	-	-	1,503,991	1,647,427
รวมลูกหนี้อื่น	-	835,691	1,503,991	1,880,364
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	317,561	1,073,957	1,503,991	1,880,364

9. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

นอกเหนือจากความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯ กับบริษัทย่อยตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12 และบริษัทร่วมตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13 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
บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด	ค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน

ชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด	ค่าใช้บริการ โรงแรมและ ค่าบริหารจัดการอื่นๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการ ของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ 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)
	2557	2556	2557	2556	นโยบายการ กำหนดราคา
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย					
(ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการให้บริการ - ค่าบริหาร	-	-	92,792	83,861	อัตราคงที่ต่อลำต่อวันโดย อ้างอิงกับค่าใช้จ่ายในการ บริหารของบริษัทฯ
รายได้ค่าควบคุมการต่อเรือ	-	-	-	6,126	ตามสัญญาซึ่งเป็นไปตาม ธรรมเนียมปฏิบัติในตลาด
เงินปันผลรับ	-	-	702,599	551,149	ตามที่ประกาศจ่าย
ดอกเบี้ยรับ	-	-	2,334	8,613	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.40 ต่อปี ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557
ค่าเช่าอาคารชุดจ่าย	-	-	8,533	8,846	ราคาตลาด
ขายเรือที่ต่อใหม่ (ส่วนของเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ และต้นทุนทางตรงอื่นๆ)	-	-	296,699	580,029	ราคาทุน
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม					
เงินปันผลรับ	10,396	25,263	-	-	ตามที่ประกาศจ่าย
รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
ค่าตัวเครื่องบินจ่าย	12,679	11,432	4,022	3,259	ราคาตลาด
ค่าเช่าและบริการจ่าย	6,761	6,599	5,057	5,192	ราคาตลาด
ซื้อคอมพิวเตอร์	1,734	381	1,281	381	ราคาตลาด

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 8)				
บริษัทย่อย	-	-	1,503,991	1,647,427
รวมลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	1,503,991	1,647,427
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทย่อย	-	-	1,403,844	2,023,148
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	444	27	192	27
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	444	27	1,404,036	2,023,175

ยอดคงเหลือของลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยเป็นรายการที่เกิดจากบัญชีเดินสะพัดระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อยเหล่านั้น ซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับหนี้ดังกล่าว เงินทดรองจ่ายแก่/จากบริษัทย่อยไม่มีการคิดดอกเบี้ย

ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานของกรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
ผลประโยชน์ระยะสั้น	77,950	94,715	74,939	89,762
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	1,224	1,940	1,222	1,940
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	-	12,596	-	11,323
รวม	79,174	109,251	76,161	103,025

ภาระค่าประกันกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ มีภาระจากการค้ำประกันให้แก่บริษัทย่อยในการกู้ยืมเงินจากธนาคาร โดยไม่มีการคิดค่าธรรมเนียมการค้ำประกัน

10. เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยซึ่งบริษัทถือหุ้นทั้งหมด (บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด) เป็นตัวสัญญาใช้เงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกจำนวนเงิน 50.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2556: 71.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ซึ่งคิดดอกเบี้ยในอัตรา ร้อยละ 0.40 ต่อปี จนถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557 และไม่มีการคิดดอกเบี้ยภายหลังวันที่ 31 มีนาคม 2557 (2556: ร้อยละ 0.40 ต่อปี) และมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม โดยมีรายการเคลื่อนไหวในระหว่างปี ดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556
ยอดคงเหลือต้นปี	2,342,891	2,352,507
เพิ่มขึ้น	-	294,981
ลดลง	(678,147)	(444,431)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(3,409)	139,834
ยอดคงเหลือปลายปี	1,661,335	2,342,891

11. เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยซึ่งบริษัทถือหุ้นทั้งหมด (บริษัท แอส โซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”)) เป็นตัวสัญญาใช้เงินสกุลเงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา ซึ่งไม่มีการคิดดอกเบี้ยและมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม บริษัทฯ ไม่มีความตั้งใจที่จะ เรียกชำระคืนเงินให้กู้ยืมในอนาคตอันใกล้ ดังนั้น เงินให้กู้ยืมดังกล่าวจึงจัดประเภทเป็นเงินให้กู้ยืม ระยะยาว

รายละเอียดของเงินให้กู้ยืมระยะยาวมีดังนี้

- (ก) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เงินให้กู้ยืมจำนวน 5.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริก เป็นเงินจากบริษัทฯ ที่จ่ายเพื่อให้บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท เอบีซีนำไปจ่ายชำระ เงินค่างวดให้แก่ผู้ต่อเรือ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย ตามสัญญาสั่งต่อเรือที่ได้ลงนาม ไปเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2553 ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้รับชำระ คืนเงินให้กู้ยืมทั้งจำนวนแล้วเนื่องจากบริษัทย่อยได้ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือดังกล่าว
- (ข) เงินให้กู้ยืมจำนวน 9.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริก (31 ธันวาคม 2556: 9.70 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา) เป็นเงินจากบริษัทฯ ที่จ่ายเพื่อให้บริษัทย่อยของบริษัท เอบีซี จำนวน 4 บริษัท นำไปจ่ายชำระเงินค่างวดให้แก่ผู้ต่อเรือ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ประเทศจีน ตามสัญญาสั่งต่อเรือที่ได้ ลงนามไว้ดังนี้

ชื่อบริษัทย่อย	สัญญาส่งต่อเรือลงวันที่
บริษัท เอบีซี ทุ พืทีอี ลิมิเตด	5 ธันวาคม 2555
บริษัท เอบีซี ตรี พืทีอี ลิมิเตด	5 ธันวาคม 2555
บริษัท เอบีซี โฟร์ พืทีอี ลิมิเตด	3 เมษายน 2556
บริษัท เอบีซี วัน พืทีอี ลิมิเตด*	30 สิงหาคม 2556

* เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2557 บริษัท เอบีซี (ผู้ซื้อเดิม) ได้ทำสัญญาเปลี่ยนแปลงคู่สัญญากับบริษัทย่อย คือ บริษัท เอบีซี วัน พืทีอี ลิมิเตด (ผู้ซื้อใหม่) และอยู่ต่อเรือ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. (ผู้ขาย) เพื่อทำการโอนสิทธิ กรรมสิทธิ์ ส่วนได้เสีย ผลประโยชน์ รวมถึงหนี้สินและภาระผูกพันต่างๆ ตามสัญญาส่งต่อเรือลงวันที่ 30 สิงหาคม 2556 เพื่อต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำ ขนาด 20,000 เดทเวตตันสำหรับตัวเรือหมายเลข CC200-04

รายการเคลื่อนไหวของเงินให้กู้ยืมในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556
ยอดคงเหลือต้นปี	505,395	-
รับโอนมาจากเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่ควบคุมร่วมกัน	-	410,035
เพิ่มขึ้นจากการซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	253,325
เพิ่มขึ้น	-	153,795
ลดลง	(186,311)	(349,038)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	723	37,278
ยอดคงเหลือปลายปี	319,807	505,395

12. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยประกอบด้วยเงินลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัทย่อย	(หน่วย: พันบาท)							
	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		เงินปันผลรับสำหรับปี	
	2557	2556	2557	2556	2557	2556	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
			%	%			2557	2556
บริษัท ฟรีเซียส เม็กทิลส์ จำกัด	275,000	275,000	99.99	99.99	349,265	347,682	-	-
บริษัท ฟรีเซียส วัชเชส จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	297,313	295,965	-	23,000
บริษัท ฟรีเซียส สโตนส์ ซิปป์ จำกัด	260,000	260,000	99.99	99.99	277,727	276,468	91,000	39,000
บริษัท ฟรีเซียส มินอรัลส์ จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	252,545	251,401	-	46,000
บริษัท ฟรีเซียส แลนด์ จำกัด	306,000	306,000	99.99	99.99	319,615	318,167	-	-
บริษัท ฟรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด	234,000	234,000	99.99	99.99	210,071	209,119	46,800	35,100

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		เงินปันผลรับสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2557	2556	2557	2556	2557	2556	2557	2556
			%	%				
บริษัท พรีเมียมส เลคส์ จำกัด	184,000	184,000	99.99	99.99	184,342	183,506	-	-
บริษัท พรีเมียมส ซีส์ จำกัด	100,000	100,000	99.99	99.99	129,266	128,680	30,000	-
บริษัท พรีเมียมส สตาร์ส จำกัด	105,000	105,000	99.99	99.99	135,730	135,114	63,000	21,000
บริษัท พรีเมียมส โอเชียนส์ จำกัด	175,000	175,000	99.99	99.99	226,216	225,191	-	-
บริษัท พรีเมียมส แพลนเนตส์ จำกัด	270,000	270,000	99.99	99.99	306,736	305,346	-	13,500
บริษัท พรีเมียมส โคมอนด์ส จำกัด	205,000	205,000	99.99	99.99	192,039	191,168	-	30,750
บริษัท พรีเมียมส แซฟไฟร์ส จำกัด	144,000	144,000	99.99	99.99	130,289	129,699	28,800	64,800
บริษัท พรีเมียมส เอ็มเมอรัลด์ จำกัด	366,000	366,000	99.99	99.99	312,414	310,998	109,800	36,600
บริษัท พรีเมียมส รูบี้ส์ จำกัด	259,360	84,000	99.99	99.99	260,847	80,854	-	-
บริษัท พรีเมียมส โอปอลส์ จำกัด	249,360	74,000	99.99	99.99	252,480	72,525	-	-
บริษัท พรีเมียมส การ์เน็ตส์ จำกัด	379,000	379,000	99.99	99.99	322,236	320,775	75,800	37,900
บริษัท พรีเมียมส เพิร์ลส์ จำกัด	173,000	173,000	99.99	99.99	184,047	183,213	-	-
บริษัท พรีเมียมส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	336,000	336,000	99.99	99.99	354,857	353,249	-	-
บริษัท พรีเมียมส ฟอเรสต์ จำกัด	96,000	96,000	99.99	99.99	98,558	98,111	-	-
บริษัท พรีเมียมส ทรีส์ จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	215,366	214,390	-	20,200
บริษัท พรีเมียมส ฟอนต์ส จำกัด	124,000	124,000	99.99	99.99	129,540	128,953	-	-
บริษัท พรีเมียมส เร็นเจอร์ส จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	233,607	232,548	-	10,100
บริษัท พรีเมียมส แคปปิตอลส์ จำกัด	200,000	200,000	99.99	99.99	258,533	257,361	-	-
บริษัท พรีเมียมส จัสมินส์ จำกัด	147,000	147,000	99.99	99.99	175,645	174,849	-	-
บริษัท พรีเมียมส ออกิดส์ จำกัด	217,000	217,000	99.99	99.99	198,486	197,586	43,400	21,700
บริษัท พรีเมียมส ลาเวนเดอร์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	180,973	180,153	-	21,000
บริษัท พรีเมียมส คลิฟส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	180,973	180,153	49,000	14,000
บริษัท พรีเมียมส อิลด์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	180,973	180,153	21,000	35,000
บริษัท พรีเมียมส เมาน์เทนส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	180,973	180,153	27,999	41,999
บริษัท พรีเมียมส วิสเซอร์ส จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	180,973	180,153	14,000	14,000
บริษัท พรีเมียมส ซิตีส์ จำกัด	170,000	170,000	99.99	99.99	205,789	204,857	102,000	25,500
บริษัท พรีเมียมส คอมเมิร์ซ จำกัด	141,000	141,000	99.99	99.99	137,590	136,967	-	-
บริษัท พรีเมียมส ออานาเม้นท์ส จำกัด	156,000	156,000	99.99	99.99	151,007	150,323	-	-
บริษัท เนดเท็กซ์ จำกัด	2,500	2,500	69.99	69.99	838	834	-	-
บริษัท พรีเมียมส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด	6,000	6,000	69.99	69.99	5,429	5,404	-	-
บริษัท เทบส์ ฟิฟตีอิมิตเดด	0.0365	0.0365	100.00	100.00	-	-	-	-
บริษัท พรีเมียมส ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส.เอ	250	250	99.99	99.99	330	328	-	-
บริษัท พรีเมียมส ชิปปิ้ง (เมอริเชียส) ลิมิตเดด	250	250	100.00	100.00	330	328	-	-
บริษัท พรีเมียมส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิฟตีอิมิตเดด	363,338	363,338	100.00	100.00	345,799	344,232	-	-
บริษัท พรีเมียมส ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิตเดด	250	250	100.00	100.00	330	328	-	-
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเชียนซ์ จำกัด	210,000	210,000	99.99	99.99	357,457	355,837	-	-
บริษัท พรีเมียมส โปรเจกต์ ฟิฟตีอิมิตเดด	0.0345	0.0345	100.00	100.00	-	-	-	-
บริษัท แอสไซซิเอท บัลส์ แคริเออร์ ฟิฟตีอิมิตเดด	0.0664	0.0664	100.00	100.00	-	-	-	-
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย					8,117,534	7,723,121	702,599	551,149
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย					(6,596)	(6,566)		
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย - สุทธิ					8,110,938	7,716,555		

บริษัทฯ ได้นำเงินปันผลกลับไปหักกลบลบหนี้กับยอดคงค้างบัญชีลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยในงบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย 34 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคา
ทุนรวม 7,665.92 ล้านบาท (2556: บริษัทย่อย 27 บริษัท มูลค่ารวม 6,071.25 ล้านบาท) ไว้กับ
ธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 21

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยนอกจากการเปลี่ยนแปลงในบัญชี
เงินลงทุนตามรายละเอียดที่แสดงดังต่อไปนี้ เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่า
งบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยมีดังต่อไปนี้

การลงทุนเพิ่มในบริษัทย่อย

2557

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงทุนเพิ่มในหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัทย่อย	วันที่	หุ้นสามัญเพิ่มทุน		
		มูลค่าที่ตราไว้	จำนวนหุ้น	มูลค่ารวม
		(บาท)	(ล้านหุ้น)	(ล้านบาท)
บริษัท ฟรีเชิส รูปีส์ จำกัด	3 ตุลาคม 2557	100.00	1.75	175.36
บริษัท ฟรีเชิส โอปอลส์ จำกัด	3 ตุลาคม 2557	100.00	1.75	175.36

2556

1. ในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ ได้ลงทุนเพิ่มในหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

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

2. เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ซื้อหุ้นสามัญ 1 หุ้น ในบริษัท ฟรีเชิส ชิฟปี้ง (ยูเค) ลิมิเตด จาก
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อยดังกล่าวในราคาตามมูลค่าที่ตรา
ไว้หุ้นละ 1.00 เหรียญสหรัฐอเมริกา

13. เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

13.1 รายละเอียดของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วน เงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตาม วิธีส่วนได้เสีย	
			2557	2556	2557	2556	2557	2556
			%	%				
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์ (ฮาลเคีย) ไพรวเท ลิมิตเค	ก่อสร้างและพัฒนา ท่าเทียบเรือ	อินเดีย	22.40	22.40	67,167	66,863	95,582	102,372

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	งบการเงินรวม			
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	ส่วนแบ่งกำไร			
	จากเงินลงทุน ในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย		เงินปันผลรับ จากบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	
	2557	2556	2557	2556
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์ (ฮาลเคีย) ไพรวเท ลิมิตเค	7,631	31,580	10,396	25,263

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556 ซึ่งรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวม คำนวณจากข้อมูลทางการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2557 และ 2556 ตามลำดับ

13.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ทุนเรียกชำระ		สินทรัพย์รวม		หนี้สินรวม		รายได้รวม		กำไร	
	ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน		สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน	
	2557	2556	2557	2556	2557	2556	2557	2556	2557	2556
พันอินเดียรูปี พันอินเดียรูปี										
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์ (ฮาลเคีย) ไพรวเท ลิมิตเค	440,580	440,580	484,368	566,800	57,662	109,781	423,174	531,596	34,067	140,983

เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2556 บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ แล ไลเทอ์เรจ ลิมิตัด (“ไลเทอ์เรจ”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศเมอริเชียสของบริษัทฯ (โดยการถือหุ้นผ่านบริษัท ฟริเชียส ชิฟปีง (เมอริเชียส) ลิมิตัด) ได้ขายหุ้นสามัญทั้งหมดใน บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดย์) ไพรวาท ลิมิตัด (“ฮาลเดย์”) จำนวน 9,868,287 หุ้นในราคาหุ้นละ 10.00 อินเดียร์ปี รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 98.68 ล้านอินเดียร์ปี (หรือประมาณ 46.21 ล้านบาท) ให้แก่ บริษัท ฟริเชียส ชิฟปีง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิตัด (“ฟริเชียส สิงคโปร์”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยอีกแห่งหนึ่งของบริษัทฯ การปรับโครงสร้างการถือหุ้นนี้เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการให้ดีขึ้น จากการปรับโครงสร้างการถือหุ้นนี้ทำให้กลุ่มบริษัทมีส่วนการถือหุ้นในฮาลเดย์คงเดิมคือร้อยละ 22.40 รายการดังกล่าวได้รับอนุมัติจากมติที่ประชุมคณะกรรมการของฟริเชียส สิงคโปร์ เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2556 และมติที่ประชุมคณะกรรมการของไลเทอ์เรจ เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2556 การขายเงินลงทุนดังกล่าวถือเป็นการขายเงินลงทุนภายใต้การควบคุมเดียวกันของกลุ่มบริษัท

14. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ชำระค่าหุ้นสามัญเพิ่มเติมของบริษัท บทด จำกัด จำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 2.50 บาท เป็นจำนวนเงินรวม 5.07 ล้านบาท ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ชำระค่าหุ้นแล้วหุ้นละ 7.50 บาท เป็นจำนวนเงินรวม 15.20 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3 ของทุนที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด (31 ธันวาคม 2556: หุ้นละ 5.00 บาท เป็นจำนวนเงินรวม 10.13 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3 ของทุนที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด)

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนระยะยาวอื่นนอกจากการเปลี่ยนแปลงข้างต้น เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

15. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

		งบการเงินรวม							(หน่วย: พันบาท)	
		เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกแต่ง					
		ค่าใช้ภายใน			ติดตั้งและ					
		เรือ	การซ่อมแซม	และสำรวจเรือ	อุปกรณ์	สำนักงาน	สิ่งปรับปรุง			
		และอุปกรณ์					ยานพาหนะ	สินทรัพย์เช่า	รวม	
ที่ดินและอาคารชุด										
ราคาทุน										
1 มกราคม 2557	236,979	25,084,020	676,194	25,760,214	58,551	14,251	13,491	26,083,486		
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	307	4,286,169	235,585	4,521,754	890	-	180	4,523,131		
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(152,957)	(239,846)	(392,803)	(15)	-	-	(392,818)		
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	1,085	201,498	3,557	205,055	277	65	63	206,545		
31 ธันวาคม 2557	238,371	29,418,730	675,490	30,094,220	59,703	14,316	13,734	30,420,344		
ค่าเสื่อมราคาสะสม										
1 มกราคม 2557	219,513	6,749,699	366,873	7,116,572	53,686	12,542	11,613	7,413,926		
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	380	1,012,366	251,256	1,263,622	2,032	541	501	1,267,076		
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(138,314)	(239,846)	(378,160)	(7)	-	-	(378,167)		
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	1,005	43,570	1,613	45,183	272	65	59	46,584		
31 ธันวาคม 2557	220,898	7,667,321	379,896	8,047,217	55,983	13,148	12,173	8,349,419		
มูลค่าสุทธิตามบัญชี										
1 มกราคม 2557	17,466	18,334,321	309,321	18,643,642	4,865	1,709	1,878	18,669,560		
31 ธันวาคม 2557	17,473	21,751,409	295,594	22,047,003	3,720	1,168	1,561	22,070,925		
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี										
2557									1,267,076	

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม						
	เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกแต่ง			
	ที่ดินและอาคารชุด	เรือและอุปกรณ์	ค่าใช้ภายใน		สำนักงาน	ยานพาหนะ	
			การซ่อมแซม	อุปกรณ์			
ราคาทุน			รวม			รวม	
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)
ผลต่างจากการแปลงทางการเงิน	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
ค่าเสื่อมราคาสะสม							
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)
ผลต่างจากการแปลงทางการเงิน	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
มูลค่าสุทธิตามบัญชี							
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
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี							
2556							1,136,719

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกค้าง ติดตั้ง และอุปกรณ์		สิ่งปรับปรุง สินทรัพย์เช่า	
	สำนักงาน	ยานพาหนะ		รวม
ราคาทุน				
1 มกราคม 2557	25,610	12,882	10,730	49,222
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	840	-	-	840
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	(15)	-	-	(15)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	126	59	50	235
31 ธันวาคม 2557	26,561	12,941	10,780	50,282
ค่าเสื่อมราคาสะสม				
1 มกราคม 2557	21,353	11,934	8,850	42,137
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	1,708	270	500	2,478
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ โอนออก/ตัดจำหน่าย	(7)	-	-	(7)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	121	58	47	226
31 ธันวาคม 2557	23,175	12,262	9,397	44,834
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
1 มกราคม 2557	4,257	948	1,880	7,085
31 ธันวาคม 2557	3,386	679	1,383	5,448
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี				
2557				2,478

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์		สิ่งปรับปรุง	
	สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์เช่า	รวม
ราคาทุน				
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
ค่าเสื่อมราคาสะสม				
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
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
1 มกราคม 2556	4,356	1,139	2,364	7,859
31 ธันวาคม 2556	4,257	948	1,880	7,085
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี				
2556				2,775

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 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามสัดส่วนการถือหุ้นในเรือลำดังกล่าว บริษัทย่อยในต่างประเทศได้รับเงิน 1.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 48.86 ล้านบาท) เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2557 บริษัทย่อยในต่างประเทศได้ส่งมอบเรือลำดังกล่าวให้แก่ผู้ซื้อ บริษัทย่อยในต่างประเทศได้รับเงินค่าขายเรือ (สุทธิจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขาย) จำนวนเงิน 1.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 46.15 ล้านบาท) แล้ว กลุ่มบริษัทบันทึกกำไรจากการขายเรือลำดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 0.83 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 26.98 ล้านบาท) ในงบกำไรขาดทุนรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 กลุ่มบริษัทมีอาคารชุด เรือและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงิน 295.46 ล้านบาท (2556: 442.85 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 37.65 ล้านบาท (2556: 37.17 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทย่อยได้จัดจ้างเรือจำนวน 37 ลำ (2556: 34 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนเงิน 20,788.82 ล้านบาท (2556: 17,651.83 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 21

16. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

รายละเอียดของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนซึ่งประกอบด้วยคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
ราคาทุน				
ราคาทุนต้นปี	55,031	51,372	54,965	51,310
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	250	3,659	250	3,655
ราคาทุนปลายปี	55,281	55,031	55,215	54,965
การตัดจำหน่าย				
ค่าตัดจำหน่ายสะสมต้นปี	50,965	38,516	50,931	38,497
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	1,272	9,127	1,259	9,114
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	249	3,322	249	3,320
ค่าตัดจำหน่ายสะสมปลายปี	52,486	50,965	52,439	50,931
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2,795	4,066	2,776	4,034
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	1,272	9,127	1,259	9,114

17. เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ

กลุ่มบริษัทมีรายการส่งต่อเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ดังต่อไปนี้

ประเภทเรือ	เรือประเภทขนส่งสินค้า จำนวน 1 ลำ	เรือประเภทขนส่งสินค้า (เรือขนาด Handysize) จำนวน 2 ลำ	เรือประเภทขนส่งสินค้า (เรือขนาด Handysize 4 ลำและเรือขนาด Ultramax 4 ลำ)	เรือประเภทขนส่งสินค้า จำนวน 8 ลำ	เรือประเภทขนส่งสินค้า จำนวน 2 ลำ	เรือประเภทขนส่งสินค้า จำนวน 10 ลำ	เรือประเภทขนส่งสินค้า จำนวน 2 ลำ
ผู้ส่งต่อเรือ	บริษัท เอบีซี จำกัด ("ผู้ซื้อใหม่") บริษัท แอส โซซิเอท บิลด์ แคริเออร์ ฟิสิกส์ ลิมิเตด ("ผู้ซื้อเดิม")	บริษัท	บริษัท	บริษัท	บริษัท	บริษัท	บริษัท
ผู้ขาย	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., ประเทศจีน	Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd., ประเทศจีน	Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน	Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน	Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. และ Jiangsu Ruihai International Trade Co., Ltd. ประเทศจีน
วันที่ทำสัญญา ส่งต่อเรือ	วันที่ 30 สิงหาคม 2556 และ สัญญาเปลี่ยนแปลง ผู้สัญญาลงวันที่ 13 มกราคม 2557	วันที่ 25 พฤศจิกายน 2556	วันที่ 20 ธันวาคม 2556	วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2557	วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 และบันทึกข้อตกลง เพิ่มเติมวันที่ 18 สิงหาคม 2557	วันที่ 17 มีนาคม 2557	
ราคาตามสัญญา	24.48 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา	ดอลลาร์ 22.32 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา (รวม 44.64 ล้านเหรียญสหรัฐ)	ดอลลาร์ 21.96 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา (รวม 44.64 ล้านเหรียญสหรัฐ)	ดอลลาร์ 27.90 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา (รวม 55.80 ล้านเหรียญสหรัฐ)	ดอลลาร์ 27.90 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา (รวม 55.80 ล้านเหรียญสหรัฐ)	ดอลลาร์ 27.90 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา (รวม 55.80 ล้านเหรียญสหรัฐ)	ดอลลาร์ 27.90 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา (รวม 55.80 ล้านเหรียญสหรัฐ)

การจ่ายชำระ	ราคาคตามสัญญาของเรือแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดแรก ร้อยละ 10 ของราคาคตามสัญญา จ่ายชำระเมื่อบริษัท เอปิจ์ วัน ฟิท้อลิมิเตด ได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินงวดทั้ง 4 งวดที่ต้องจ่ายชำระก่อนรับมอบเรือ อีก 3 งวด งวดละ ร้อยละ 10 ของราคาคตามสัญญา จ่ายชำระเมื่อได้รับใบรับรองขั้นตอนการต่อเรือแต่ละชิ้น (milestone certificates) งวดสุดท้าย ร้อยละ 60 ของราคาคตามสัญญาจ่ายชำระเมื่อมีการส่งมอบเรือ	ราคาคตามสัญญาของเรือแต่ละค่าแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดแรก ร้อยละ 10 ของราคาคตามสัญญา จ่ายชำระเมื่อบริษัท เอปิจ์ วัน ฟิท้อลิมิเตด ได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินงวดทั้ง 4 งวดที่ต้องจ่ายชำระก่อนรับมอบเรือ อีก 3 งวด งวดละ ร้อยละ 15 ของราคาคตามสัญญาจ่ายชำระเมื่อบริษัทได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารและ ใบรับรองขั้นตอนการต่อเรือ (milestone certificates) งวดสุดท้าย ร้อยละ 60 ของราคาคตามสัญญาจ่ายชำระเมื่อมีการส่งมอบเรือ	ราคาคตามสัญญาของเรือแต่ละค่าแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดที่ 1 ถึง งวดที่ 4 งวดละ ร้อยละ 10 ของราคาคตามสัญญา จ่ายชำระเมื่อบริษัทได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารและ ใบรับรองขั้นตอนการต่อเรือ (milestone certificates) งวดสุดท้าย ร้อยละ 60 ของราคาคตามสัญญาจ่ายชำระเมื่อมีการส่งมอบเรือ	ราคาคตามสัญญาของเรือแต่ละค่าแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดที่ 1 ถึง งวดที่ 4 งวดละ ร้อยละ 10 ของราคาคตามสัญญาจ่ายชำระเมื่อบริษัทได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารและ ใบรับรองขั้นตอนการต่อเรือ (milestone certificates) งวดสุดท้าย ร้อยละ 60 ของราคาคตามสัญญาจ่ายชำระเมื่อมีการส่งมอบเรือ	ราคาคตามสัญญาของเรือแต่ละค่าแบ่งชำระออกเป็น 3 งวด งวดแรก ร้อยละ 15 ของราคาคตามสัญญา จ่ายชำระเมื่อบริษัทได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารเพื่อเป็นการค้ำประกันการเงินงวดสำหรับเงินงวดที่ได้ชำระก่อนส่งมอบเรือ งวดที่ 2 ร้อยละ 10 ของราคาคตามสัญญา จ่ายชำระเมื่อบริษัท ได้รับใบรับรองขั้นตอนการต่อเรือ (milestone certificates) งวดสุดท้าย ร้อยละ 75 ของราคาคตามสัญญาจ่ายชำระเมื่อมีการส่งมอบเรือ
กำหนดรับมอบเรือ	มกราคม 2558	ภายในปี 2558	ภายในวันที่ 31 มีนาคม 2558	ปี 2558 ถึง ปี 2559	ปี 2558 ถึง ปี 2559

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินล่องหน้าค่าต่อเรือสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
ยอดคงเหลือต้นปี	1,973,330	4,942,348	1,061,832	4,250,803
เพิ่มขึ้น	3,449,378	1,351,228	3,288,375	670,233
เพิ่มขึ้นจากการซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	533,026	-	-
ต้นทุนทางการเงินส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนเรือ	11,399	28,994	64	6,501
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	41	606	3	175
ต้นทุนทางตรงอื่น	231,450	43,912	163,094	19,848
การแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ	(582,277)	(4,580,770)	(582,277)	(3,443,374)
โอนไปเป็นต้นทุนเรือและอุปกรณ์				
ของบริษัทย่อย	(1,089,918)	(580,029)	(296,699)	(580,029)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	20,807	234,015	26,511	137,675
ยอดคงเหลือปลายปี	4,014,210	1,973,330	3,660,903	1,061,832
หัก: ส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	-	(593,136)	-	(593,136)
เงินล่องหน้าค่าต่อเรือ - สุทธิ				
จากส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	4,014,210	1,380,194	3,660,903	468,696

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ต้นทุนการกู้ยืมได้บันทึกเข้าเป็นราคาทุนของเงินล่องหน้าค่าต่อเรือเป็นจำนวนเงิน 11.40 ล้านบาท (2556: 28.99 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 0.06 ล้านบาท (2556: 6.50 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยคำนวณจากอัตราการจัดตั้งเป็นทุนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในอัตราร้อยละ 2.74 - 2.93 (2556: ร้อยละ 1.43 - 2.64) ในงบการเงินรวมและอัตราร้อยละ 2.74 (2556: ร้อยละ 1.43 - 1.56) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ในระหว่างปี 2557 กลุ่มบริษัทรับรู้กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ ดังนี้

การยื่นหนังสือเรียกร้องให้ชำระเงินสำหรับตัวเรือหมายเลข 342

เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ ได้ออกหนังสือไปยัง ABG Shipyard Ltd. (“ผู้ต่อเรือ”) ภายใต้อสัญญาสั่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข 342 เพื่อแจ้งให้ต่ออายุหนังสือค้ำประกันออกไปภายในวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เนื่องจากผู้ต่อเรือไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาสั่งต่อเรือ ดังนั้น ในวันที่ 4 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิเรียกร้องตามสัญญาค้ำประกันธนาคารที่มีอยู่โดยการออกหนังสือเรียกร้องให้ชำระเงินตามหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ และหนังสือค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญาไปยังธนาคารแห่งหนึ่งในประเทศอินเดีย (“ผู้ค้ำประกัน”) ภายใต้อสัญญาสั่งต่อเรือต่อมา ในวันที่ 15 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้รับเงินตามสิทธิเรียกร้องให้ชำระเงินสำหรับตัวเรือหมายเลข 342 จำนวนเงิน 19.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 621.83 ล้านบาท) จากผู้ค้ำประกัน และบันทึกกำไรจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือจำนวนเงิน 1.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 39.55 ล้านบาท) ในงบกำไรขาดทุนรวมและงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

ในระหว่างปี 2556 กลุ่มบริษัทรับรู้กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ ดังนี้

การแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาสั่งต่อเรือ

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ แปลงหนี้ใหม่ของสัญญาสั่งต่อเรือเสร็จสิ้นจำนวน 4 ฉบับสำหรับตัวเรือหมายเลข 316, 336, 340 และ 347 บริษัทฯ บันทึกกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาสั่งต่อเรือเป็นจำนวนเงินรวม 21.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 650.83 ล้านบาท) ในงบกำไรขาดทุนรวมและงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

การยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด ได้รับเงินจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือจำนวนเงิน 6.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 198.66 ล้านบาท และบันทึกกำไรจากการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือเป็นจำนวนเงิน 0.75 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 22.14 ล้านบาทในงบกำไรขาดทุนรวม

นอกจากนี้ ในปี 2556 บริษัทฯ บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ทุ ฟิทีอี ลิมิเตด (“ผู้ซื้อ”) ได้ออกหนังสือบอกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 7 ฉบับไปยัง ABG Shipyard Ltd. (“ผู้ต่อเรือ”) ภายใต้อสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 7 ฉบับ โดยผู้ซื้อได้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนซึ่งเป็นเงินงวดที่ผู้ซื้อได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยภายใต้อสัญญาสั่งต่อเรือ เนื่องจากผู้ต่อเรือไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาสั่งต่อเรือได้ และไม่ชำระค่าสินไหมทดแทนคืนแก่ผู้ซื้อ ดังนั้น ผู้ซื้อจึงได้ใช้สิทธิเรียกร้องตามสัญญาค้ำประกันธนาคารที่มีอยู่โดยการออกหนังสือเรียกร้องให้ชำระเงินตามหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ และ/หรือ หนังสือค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญาไปยังธนาคารหลายแห่งในประเทศอินเดีย (“ผู้ค้ำประกัน”) ภายใต้อสัญญาสั่งต่อเรือ

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ผู้ซื้อได้รับเงินตามหนังสือเรียกร้องให้ชำระเงินจำนวนเงินรวม 101.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 3,205.50 ล้านบาท) ซึ่งเป็นเงินประกันรวมดอกเบี้ยที่กำหนดในสัญญาค้ำประกันภายใต้สัญญาตั้งต่อเรือ 5 ฉบับสำหรับตัวเรือหมายเลข 337, 348, 379, 349 และ 338 จากผู้ค้ำประกัน และสำหรับตัวเรือหมายเลข 339 บริษัทฯ ได้รับเงินจำนวนเงิน 13.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 418.64 ล้านบาท) และบันทึกยอดคงเหลือจำนวนเงิน 25.47 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 835.69 ล้านบาท) สำหรับตัวเรือหมายเลข 339 และ 378 ภายใต้บัญชี “ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น” ในงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และบันทึกกำไรจากการยกเลิกสัญญาตั้งต่อเรือทั้ง 7 ฉบับเป็นจำนวนเงิน 8.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 262.44 ล้านบาท) ในงบกำไรขาดทุนรวมและ 7.75 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 245.77 ล้านบาท) ในงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ต่อมา ในวันที่ 7 มกราคม 2557 กลุ่มบริษัทได้รับเงินส่วนที่เหลือตามสิทธิเรียกร้องให้ชำระเงินสำหรับตัวเรือหมายเลข 339 และ 378 จำนวนเงินรวม 25.47 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 832.45 ล้านบาท) จากผู้ค้ำประกัน

การส่งมอบเรือตามสัญญาตั้งต่อเรือกับอยู่ต่อเรือ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 เรือประเภทยานส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำ ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์ และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ รายละเอียดดังนี้

วันที่ส่งมอบ	ชื่อบริษัทย่อย	ตัวเรือ หมายเลข	ต้นทุนค่าต่อเรือ และต้นทุนทางตรงอื่น
25 มีนาคม 2557	บริษัท เอปี้ซี ทุ ฟิทีอี ลิมิตัด	CC200-01	25.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 819.72 ล้านบาท)
12 มิถุนายน 2557	บริษัท เอปี้ซี ตรี ฟิทีอี ลิมิตัด	CC200-02	25.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 827.55 ล้านบาท)
3 กันยายน 2557	บริษัท เอปี้ซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิตัด	CC200-03	24.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 809.14 ล้านบาท)

การส่งมอบเรือตามสัญญาสั่งซื้อเรือกับคู่ต่อเรือ Sainty Marine Corporation Ltd., ประเทศจีน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 เรือประเภทยานส่งสินค้าแห่งกองจำนวน 2 ลำ ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่ง รายละเอียดดังนี้

วันที่ส่งมอบ	ชื่อบริษัทย่อย	ตัวเรือ หมายเลข	ต้นทุนค่าต่อเรือ และต้นทุนทางตรงอื่น
3 กรกฎาคม 2557	บริษัท ฟรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	SAM13010B	28.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 922.63 ล้านบาท)
16 กรกฎาคม 2557	บริษัท ฟรีเซียส รูปีส์ จำกัด	SAM13009B	28.47 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 921.71 ล้านบาท)

การส่งมอบเรือตามสัญญาสั่งซื้อเรือกับคู่ต่อเรือ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 เรือจำนวน 1 ลำ ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยทางอ้อม 1 บริษัทในประเทศสิงคโปร์ รายละเอียดดังนี้

วันที่ส่งมอบ	ชื่อบริษัทย่อย	ตัวเรือ หมายเลข	ต้นทุนค่าต่อเรือ และต้นทุนทางตรงอื่น
15 มกราคม 2556	บริษัท ฟรีเซียส ธอทส์ ฟิทีอี ลิมิตด	335	24.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 728.17 ล้านบาท)

18. ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
ยอดคงเหลือต้นปี	97,337	125,212	75,457	100,561
เพิ่มขึ้น	135,241	3,197	125,782	-
เพิ่มขึ้นจากการซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	12,811	-	-
โอนไปแสดงหักจากเงินกู้ยืมระยะยาว	(41,791)	(24,513)	(374)	(1,257)
โอนไปบริษัทย่อยในฐานะผู้กู้	-	-	(13,452)	(12,223)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน				
รอตัดจ่าย	(74,774)	(25,942)	(74,774)	(16,355)
โอนจากสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	8,008	-	8,008	-
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	170	6,572	307	4,731
ยอดคงเหลือปลายปี	124,191	97,337	120,954	75,457

ในระหว่างปี 2557 กลุ่มบริษัทได้ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายสำหรับการขอมงเงินกู้ยืมที่ได้จ่ายไปในปีก่อนๆ เป็นจำนวนเงิน 74.77 ล้านบาท (2556: 25.94 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และเป็นจำนวนเงิน 74.77 ล้านบาท (2556: 16.36 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ เนื่องจากการจ่ายคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนด ยกเลิกวงเงินกู้ยืม ลดวงเงินกู้ยืมและวงเงินกู้ยืมหมดอายุ การตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายนี้ใช้หลักการจัดสรรตามสัดส่วนของวงเงินกู้ยืมที่ลดลง

19. ต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีต้นทุนสัญญารอตัดจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)
	งบการเงินรวม
ยอดคงเหลือต้นปี	167,768
จ่ายเพิ่ม	106,256
ตัดจำหน่ายสำหรับงวด	(9,418)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	2,128
ยอดคงเหลือปลายปี	266,734

20. โบนัสพนักงานค้างจ่าย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556 โบนัสพนักงานค้างจ่ายสามารถแยกตามปีที่จะถึงกำหนดจ่ายชำระให้แก่พนักงานได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
จ่ายชำระภายใน	2557	2556	2557	2556
1 ปี	14,159	43,461	12,901	40,080
2 - 3 ปี	-	30,681	-	28,217
รวม	14,159	74,142	12,901	68,297

วันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2558 บัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวแสดงได้ดังนี้

รวมการเงินรวม

	วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อหรือ									
	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 8	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 3	รวม
วงเงินกู้ยืมระยะยาว	2557	2556	2557	2556	2557	2556	2557	2556	2557	2556
1,244,032	1,339,379	1,973,561	1,238,133	-	637,637	-	161,387	-	3,694,331	3,944,267
รอตต้า	(6,399)	(7,926)	(32,046)	(38,304)	-	(4,588)	-	(1,041)	-	(6,005)
1,237,633	1,331,453	1,941,515	2,112,168	1,217,692	633,049	-	160,346	-	3,596,128	3,831,478
รวม	(100,925)	(100,390)	(183,669)	(182,545)	(83,258)	-	(42,203)	-	(78,484)	-
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี	1,136,708	1,231,063	1,757,846	1,929,623	1,134,434	-	590,846	-	1,308,060	-
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
วงเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วน										
ที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										
หัก: ส่วนที่สำนักงานคลังระยองภายในปี										

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้	
	ในการสั่งซื้อและจัดซื้อเรือใหม่	
	วงเงินที่ 8	
	2557	2556
เงินกู้ยืมระยะยาว	36,783	-
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(373)	-
รวม	36,410	-

รายละเอียดของวงเงินกู้ยืมแต่ละวงเงินสรุปได้ดังต่อไปนี้

21.1 วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อและจัดซื้อเรือใหม่

วงเงินที่ 1

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกันกับธนาคารต่างประเทศและในประเทศหลายแห่งจำนวนรวม 398.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา คิดดอกเบี้ยในอัตราลอยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส เงินกู้ยืมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 15 ลำ (เรือขนาด handysize จำนวน 9 ลำ และเรือขนาด supramax จำนวน 6 ลำ) จากเรือที่บริษัทฯ สั่งซื้อใหม่จำนวน 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

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2557 ธนาคาร DNB Asia Ltd. ในฐานะตัวแทนและตัวแทนหลักประกันได้อนุมัติการแก้ไขข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน funded debt to EBITDA จากไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1 เป็นไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 ระหว่างวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

รายละเอียดระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปี นับจากวันที่ได้รับเรือลำแรก (วันที่ 15 มีนาคม 2563)
การชำระคืน	วงเงินกู้ยืมของเรือแต่ละลำจะชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาส แต่ละงวดจะเท่ากับ 1/60 ของวงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือทั้งหมด และส่วนที่เหลือจะเท่ากับเงินกู้คงเหลือของส่วนนั้นๆ ซึ่งจะจ่ายชำระเมื่อวันครบกำหนดสุดท้าย ทั้งนี้ การชำระเงินกู้คืนงวดแรกจะเริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือให้เป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือ ค) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ถ้า บริษัทฯ ไม่ได้เป็นผู้กู้ร่วม ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของค่าชดเชยต่างๆของเรือ จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของวงเงินประกันภัยเรือ ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือ และการจดจำนำบัญชีเงินรายได้ของเรือแต่ละลำและบัญชีเงินชำระคืนของเรือแต่ละลำ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) คำนวณอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) คำนวณอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 บริษัทย่อยทางอ้อมซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ 4 บริษัท (“บริษัทย่อย เอสพีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 84.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคาร ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และธนาคาร DNB Asia Ltd. สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือต่อใหม่ประเภทขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาด Supramax ขนาดระวางบรรทุกลำละ 57,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัทย่อยเอสพีซีแต่ละแห่งได้สั่งซื้อเรือในประเทศจีน เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

ในระหว่างปี 2555 ถึง 2556 บริษัทย่อย เอสพีซี ทั้ง 4 บริษัทได้เบิกถอนเงินกู้สำหรับการรับมอบเรือขนาด Supramax จำนวน 4 ลำแล้ว

เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2557 ธนาคาร ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ ได้อนุมัติการแก้ไขข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน funded debt to EBITDA จากไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1 เป็นไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 และการดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ที่กลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ ถ้ามีอัตราส่วน funded debt to EBITDA เกินกว่า 5 ต่อ 1 แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 6 ต่อ 1 และดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ถ้ามีอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1 ระหว่างวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

รายละเอียดระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปี หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ (วันที่ 10 มกราคม 2564)
การชำระคืน	สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่าๆกันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 354,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา และชำระส่วนที่เหลือ ทั้งหมดจำนวน 9,912,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา พร้อมกับการชำระเงินกู้ งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิก ถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	ก) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ข) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินได้และสัญญาเช่าเหมาลำ เป็นระยะเวลา ง) การจำนำเป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้ที่มีกับตัวแทนหลักประกัน จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการ เรียกร้องค่าชดเชยของเรือ ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ช) หลักประกันทั้งหมดข้างต้นถือเป็นหลักประกันร่วมของวงเงินกู้ยืม สำหรับใช้เมื่อรับเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ที่กลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ ถ้ามีอัตราส่วน funded debt to EBITDA เกินกว่า 5 ต่อ 1 แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 6 ต่อ 1 และดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ถ้ามีอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1

วงเงินที่ 3

เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท เอปิจี ฟู ฟิทีอี ลิมิเตด และบริษัท เอปิจี ตรี ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอปิจี ฟู และบริษัท เอปิจี ตรี”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยเอสพีซีของ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอปิจี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 45.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระหนี้ในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาสัญญาสั่งซื้อเรือประเภทขนส่งสินค้าใหม่จำนวน 2 ลำ กับ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย ซึ่งต่อมาได้ยกเลิก

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556 บริษัท เอปิจี ฟู และบริษัท เอปิจี ตรี ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 1 ต่อทำสัญญาเงินกู้ ฉบับลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 โดยมีรายละเอียดการแก้ไขและเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ วงเงินสูงสุด การชำระคืน และหลักประกัน เพื่อให้สอดคล้องกับการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือประเภทขนส่งสินค้าใหม่จำนวน 2 ลำกับ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย และการแทนที่ด้วยสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่กับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. and Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีน เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

ภายหลังการแก้ไข รายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/ รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับเรือ		
วงเงินสูงสุด	วงเงินสูงสุดสำหรับเรือทั้ง 2 ลำจะต้องไม่เกิน 38,688,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ทั้งนี้ ไม่เกินวงเงิน 19,344,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือแต่ละลำ		
การเบิกใช้ วงเงินกู้ยืม	19,344,000 เหรียญสหรัฐ หรือร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของงบการเงินจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ		
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ		
การชำระคืน	สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่าๆกันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ		
	รายละเอียดการชำระคืน	บริษัท เอปิจิ ทุ	บริษัท เอปิจิ ทรี
	ชำระคืนเงินกู้งวดละ	319,650 เหรียญสหรัฐอเมริกา	322,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา
	ส่วนที่เหลือชำระคืนเงินกู้ งวดสุดท้าย	6,712,650 เหรียญสหรัฐอเมริกา	6,770,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา
	วันที่ชำระคืนเงินกู้งวดสุดท้าย	2 เมษายน 2567	1 กรกฎาคม 2567
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือให้เป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และการเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน จ) การค้ำประกันจากบริษัท เอปิจิ ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเรือแต่ละลำ		

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกัน บริษัท เอปิจิ ทุ และบริษัท เอปิจิ ทรี ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า
 - ข) ดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้น (อัตราส่วนของผู้ถือหุ้นต่อสินทรัพย์รวม) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20
- เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2557 บริษัท เอปิจิ ทุ ได้เข้าทำรายการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย โดยเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 19.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ที่ร้อยละ 2.39 ต่อปี สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 24 มิถุนายน 2557 ถึงวันที่ 2 เมษายน 2567 กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2557 บริษัท เอบีซี ทรี ได้เข้าทำรายการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย โดยเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ที่ร้อยละ 2.35 ต่อปี สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 16 กรกฎาคม 2557 ถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2567 กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

วงเงินที่ 4

เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2557 บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี จำกัด (“บริษัท เอบีซี โฟร์”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี จำกัด (“บริษัท เอบีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาส่งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 1 ลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกันสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	19,344,000 เหรียญสหรัฐหรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของวงเงินนี้จะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้แต่ไม่เกินวันที่ 28 เมษายน 2568
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 322,400 เหรียญสหรัฐหรือเริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐหรือ ณ วันสุดท้ายของสัญญา (วันที่ 1 ตุลาคม 2567)
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ง) การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน จ) การค้ำประกันจากบริษัท เอบีซี ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัท เอบีซี โฟร์ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

ก) คำนวณอัตราส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20

ข) คำนวณอัตราส่วน EBITDA ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่าของภาระหนี้ทั้งหมด

เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2557 บริษัท เอบีซี โฟร์ ได้เข้าทำรายการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย โดยเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ที่ร้อยละ 2.33 ต่อปี สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 5 กันยายน 2557 ถึงวันที่ 1 ตุลาคม 2567 กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

วงเงินที่ 5

เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2557 บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี วัน”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 19.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) สำหรับใช้ชำระหนี้ในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาส่งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 1 ลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกันสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับมอบเรือ	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	4,896,000 เหรียญ สหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา	19,584,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตาม สัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่ง บางส่วนของวงเงินจะนำไปชำระ เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ไม่เกินร้อยละ 10 ของราคาตาม สัญญาแต่ไม่เกิน 2,448,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับ ขั้นตอน Keel Laying และไม เกินร้อยละ 10 ของราคาตาม สัญญาแต่ไม่เกิน 2,448,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับ ขั้นตอน Launching	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้ เมื่อรับมอบเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้ เมื่อรับมอบเรือ

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับมอบเรือ	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	เมื่อรับมอบเรือ	10 ปีหลังจากเปิดถอนเงินกู้แต่ไม่เกินวันที่ 30 พฤศจิกายน 2567
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียว (จากวงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ) เมื่อรับมอบเรือ	จะถูกชำระคืนจำนวน 40 งวด เป็นรายไตรมาส ละ 489,600 เหรียญสหรัฐอเมริกา เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ
หลักประกัน	ก) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาส่งต่อเรือ ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดเพื่อเป็นหลักประกันการชำระเงินงวด ค) การจำนำหุ้นทั้งหมดของบริษัท เอบีซี วัน ที่ถือโดยบริษัท เอบีซี ง) การค้ำประกันจากบริษัทฯ และบริษัท เอบีซี	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ง) การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน จ) การค้ำประกันจากบริษัท เอบีซี ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัท เอบีซี วัน ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20
- ข) ดำรงอัตราส่วน EBITDA ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่าของภาระหนี้ทั้งหมด

เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2557 บริษัท เอบีซี วัน ได้เข้าทำรายการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย โดยเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 19.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ที่ร้อยละ 2.35 ต่อปี สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 31 มกราคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2567 กับธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

วงเงินที่ 6

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 81.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาส่งต่อเรือประเภทสินค้าแห่งแทกองที่บริษัทฯ ได้ส่งต่อจำนวนหลายลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2557 ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ได้อนุมัติการแก้ไขข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน net funded debt to EBITDA จากไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1 เป็นไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 ระหว่างวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกันสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงินกู้ยืม	81,500,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาก สำหรับเบิกถอนหลายครั้ง
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาส่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งจะเบิกถอนเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมแต่ไม่เกินวันที่ 30 ธันวาคม 2568
การชำระคืน	เงินกู้ยืมที่เบิกจะแบ่งการชำระคืนออกเป็น 39 งวด เป็นรายไตรมาสเท่าๆกัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/55 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ยืมแต่ละครั้ง และงวดที่ 40 ชำระคืนเงินกู้ยืมคงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือที่ได้มาจากเงินกู้ยืมเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1
- ข) ดำรงอัตราส่วน net funded debt to EBITDA ไม่เกิน 6 ต่อ 1
- ค) ดำรงอัตราส่วน debt to equity ไม่เกิน 2 ต่อ 1

วงเงินที่ 7

เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 41.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับ Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือประเภทขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาด Ultramax 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SAM14019B และ SAM14020B) ซึ่งบริษัทฯ ได้สั่งซื้อไว้กับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกันสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงินกู้ยืม	41,850,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ (“เงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้ยืมสำหรับเรือทุกลำ”)
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	เบิกถอนได้ไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ 20,925,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ ซึ่งจะเบิกถอนเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ
การชำระคืน	เงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งชำระเท่าๆกันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 348,750 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ยืมของเรือแต่ละลำ (โดยจะทำการเบิกถอนประมาณวันรับมอบเรือแต่ละลำ) และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,765,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา พร้อมกับการชำระเงินกู้ยืมงวดสุดท้ายของเงินกู้ยืมของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	ก) การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้ ค) การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของผู้กู้ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในใบรับประกันเรือจากคู่ต่อเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาเงินกู้ยืมจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 และหลังจากนั้นไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

วงเงินที่ 8

เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 200.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคาร DNB Asia Ltd. (“DNB”) และ ธนาคาร Export-Import Bank of China (“CEXIM”) เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวัตถุประสงค์ของวงเงินกู้ยืม วงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/ รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับมอบเรือ	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับมอบเรือ		
วัตถุประสงค์	เพื่อใช้ชำระสำหรับก่อนรับมอบเรือและเมื่อรับมอบเรือในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองแต่ละลำ ซึ่งได้สั่งซื้อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co. Ltd. (“SHG”) และ Sainty Marine Corporation Ltd. (“Sainty”) สาธารณรัฐประชาชนจีน ดังต่อไปนี้			
	เรือลำดับที่	ตัวเรือหมายเลข	เดทเวทตัน	ผู้ขาย
	เรือลำดับที่ 1	BC385-11	38,500	SHG
	เรือลำดับที่ 2	BC385-12	38,500	SHG
	เรือลำดับที่ 3	SAM14021B	64,000	Sainty
	เรือลำดับที่ 4	SAM14022B	64,000	Sainty
	เรือลำดับที่ 5	SAM14023B	64,000	Sainty
	เรือลำดับที่ 6	SAM14024B	64,000	Sainty
	เรือลำดับที่ 7	SAM14025B	64,000	Sainty
	เรือลำดับที่ 8	SAM14026B	64,000	Sainty
	เรือลำดับที่ 9	SAM14027B	64,000	Sainty
	เรือลำดับที่ 10	SAM14028B	64,000	Sainty

วงเงิน/ รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับมอบเรือ	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	วงเงินกู้สูงสุด 200.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งแบ่งออกเป็น 10 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ (“เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้สำหรับเรือทุกลำ”) โดยแบ่งออกเป็นวงเงินสำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือและวงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ	
	ก) สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 วงเงินสูงสุด 3,347,700 เหรียญ สหรัฐอเมริกาต่อลำ ข) สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 9 และ 10 วงเงินสูงสุด 4,185,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ ค) สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 วงเงินสูงสุด 4,110,000 เหรียญ สหรัฐอเมริกาต่อลำ รวมวงเงินกู้สูงสุดสำหรับใช้ก่อนรับ มอบเรือเป็นจำนวนเงิน 40,025,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา	ก) สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 วงเงินสูงสุดไม่เกิน จำนวนที่ต่ำกว่าของ (1) 16,738,500 เหรียญ สหรัฐอเมริกาต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคา ตลาดของเรือแต่ละลำ ข) สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 และ 9 วงเงินสูงสุดไม่เกิน จำนวนที่ต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,900,000 เหรียญ สหรัฐอเมริกาต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคา ตลาดของเรือแต่ละลำ ค) สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 วงเงินสูงสุดไม่เกิน จำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,550,000 เหรียญ สหรัฐอเมริกาต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคา ตลาดของเรือแต่ละลำ ง) สำหรับเรือลำดับที่ 10 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำ กว่าของ (1) จำนวน 20,923,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือ
การเบิกใช้ วงเงินกู้ยืม	สำหรับขั้นตอน Keel Laying ก) 1,115,900 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อลำสำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 ข) 1,395,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อลำสำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 9 และ 10 ค) 1,370,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อลำสำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 สำหรับขั้นตอน Launching ก) 2,231,800 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อลำสำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 ข) 2,790,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อลำสำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 9 และ 10 ค) 2,740,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อลำสำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ ซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ

วงเงิน/ รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับมอบเรือ	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบ กำหนด	เมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ	(1) 7 ปีนับจากวันรับมอบเรือลำสุดท้าย หรือ (2) 27 กันยายน 2566 วันใดที่เกิดขึ้นก่อน
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวจาก วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือเมื่อ รับมอบเรือแต่ละลำ	เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืน โดยแบ่งชำระเท่าๆกันเป็นรายไตรมาส เริ่มไตรมาส ถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ยืมแต่ละครั้ง โดยคำนวณ จากฐานการชำระคืน 15 ปี ดังนี้ ก) 278,975 เหรียญสหรัฐต่องวดต่อลำ สำหรับ เรือลำดับที่ 1 และ 2 ข) 348,333 เหรียญสหรัฐต่องวดต่อลำ สำหรับ เรือลำดับที่ 3 4 7 8 และ 9 ค) 342,500 เหรียญสหรัฐต่องวดต่อลำ สำหรับ เรือลำดับที่ 5 และ 6 ง) 348,717 เหรียญสหรัฐต่องวดต่อลำ สำหรับ เรือลำดับที่ 10 โดยเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือแต่ละลำส่วนคงเหลือ หลังจากการชำระคืนรายไตรมาสดังกล่าวจะต้องถูก ชำระคืนทั้งหมดในวันครบกำหนด
หลักประกัน	ก) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับ แรกในสัญญาค้ำประกันการคืน เงินงวด ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับ แรกในสัญญาส่งต่อเรือ	ก) การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้ ค) การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้ของบริษัทย่อยผู้กู้ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญา ประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของ เรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรง
อัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาเงินกู้ยืม
จนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 และหลังจากนั้นไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

วงเงินที่ 9

เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ และ 5 บริษัทย่อย (บริษัท ฟรีเซียส ซีส์ จำกัด บริษัท ฟรีเซียส สตาร์ส จำกัด บริษัท ฟรีเซียส ฮิลล์ จำกัด บริษัท ฟรีเซียส เมาน์เทนส์ จำกัด และบริษัท ฟรีเซียส รีสอร์ทส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”)) ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อจำนวนเงิน 13.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้ชำระค่าต่อเรือในช่วงก่อนรับมอบเรือ ภายใต้สัญญาสั่งซื้อเรือ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายเดือน

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงินกู้ยืม	13,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาสําหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ขั้นต่ำ 1,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกและเพิ่มในสัดส่วนครั้งละ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกแต่ไม่เกินค่าต่อเรือที่ต้องจ่ายชำระ โดยมีกำหนดเบิกถอนภายใน 6 เดือนนับจากวันที่ลงนามในสัญญาเงินกู้ยืม
วันครบกำหนด	12 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดแรก (“วันครบกำหนด”) โดยสามารถขอขยายระยะเวลาอีก 12 เดือน
การชำระคืน	ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวในวันครบกำหนด หรือถ้ามีการขอขยายระยะเวลา จะแบ่งชำระเท่าๆกันเป็นรายไตรมาส เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากวันครบกำหนด
หลักประกัน	ก) การจําหน่ายหุ้นที่ออกทั้งหมดของบริษัทย่อย ข) การจดทะเบียนเรือของบริษัทย่อยเป็นลำดับแรก ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1
- ข) ดำรงอัตราส่วน debt to equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ค) ดำรงอัตราส่วน debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1
- ง) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริก ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

วงเงินที่ 10

เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 42.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคาร BNP Paribas เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือประเภทขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาด Ultramax 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129) ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปไว้กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. ประเทศจีน เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกันสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงินกู้ยืม	42,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริก แบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ (“เงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้ยืมสำหรับเรือทุกลำ”)
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	เบิกถอนได้ไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ 21,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริก หรือร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ ซึ่งจะเบิกถอนเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ
การชำระคืน	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ งวดที่ 1 ถึงงวดที่ 16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 350,000 เหรียญสหรัฐอเมริกต่องวด และงวดที่ 17 ถึงงวดที่ 32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 525,000 เหรียญสหรัฐอเมริกต่องวด และส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริก ชำระคืนพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	ก) การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้ ค) การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยของผู้กู้ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงอัตราส่วน funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาเงินกู้ยืมจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 และหลังจากนั้นไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

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 ล้านดอลลาร์สหรัฐด้วยเงื่อนไขเดิมกับหนึ่งในสามธนาคารผู้ให้กู้เดิม เงินกู้ยืมดังกล่าวได้นำไปจัดซื้อเรือของบริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่ง และยกเลิกวงเงินกู้ยืมส่วนที่เหลือจำนวนเงิน 58.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- ค) ในระหว่างปี 2554 และ 2553 บริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่งได้เปลี่ยนหนี้เงินกู้ยืมสกุลเงินบาทจำนวนเงิน 1,502.35 ล้านบาท ไปเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐจำนวนเงิน 45.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- ง) ในระหว่างปี 2555 บริษัทย่อยในประเทศ 4 แห่งได้เปลี่ยนดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐจำนวนเงิน 64.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐเพื่อแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ (ร้อยละ 2.10) สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2565

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวคำประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรรมกรรมประกันภัยของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2557 ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืมแรกเริ่มได้อนุมัติการแก้ไขข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA จากไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1 เป็นไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 ระหว่างวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน) ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืมเพิ่มเติมจำนวน 50.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาได้อนุมัติการแก้ไขข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA จากไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1 เป็นไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 ระหว่างวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) ดำรงอัตราส่วน total debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงอัตราส่วน total debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ
- ง) ดำรงอัตราส่วน 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 ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส เงินกู้ยืมมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการซื้อเรือ เงินกู้ยืมมีการชำระคืนเป็นรายไตรมาสเท่าๆกันภายในระยะเวลา 8 ปี โดยเริ่มต้นชำระเงินต้นหลังจากหมดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้

ในระหว่างปี 2554 ถึง 2556 บริษัทฯได้มีการแก้ไขสัญญาเงินกู้โดยมีเนื้อหาหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินกู้ยืมไปจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2557 สำหรับวงเงินกู้ยืมคงเหลือจำนวนเงิน 150.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 วงเงินกู้ยืมดังกล่าวได้หมดระยะเวลาเบิกเงินกู้โดยไม่ได้มีการเบิกถอน และถูกยกเลิกโดยอัตโนมัติ

วงเงินที่ 3

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯทำสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 100.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ซื้อเรือต่อใหม่หรือเรือมือสองประเภทขนส่งสินค้าแห่งเทกองในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของเรือ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส เงินกู้ยืมมีกำหนดชำระคืนตามสัดส่วนที่ระบุในสัญญาเป็นรายไตรมาสเท่าๆกันภายในระยะเวลา 8.5 ปี โดยเริ่มต้นชำระเงินต้นหลังจากหมดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้

เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขวงเงินกู้ยืมเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินกู้ยืมคงเหลือจำนวนเงิน 35.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาไปจนถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2557

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวค้ำประกัน โดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย และการโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2557 ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ได้อนุมัติการแก้ไขข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน net funded debt to EBITDA จากไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1 เป็นไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 ระหว่างวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ และบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการซึ่งรวมถึง

- ก) ดำรงอัตราส่วน debt to total shareholders' equity ratio ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงอัตราส่วน net funded debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1
- ค) ดำรงอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 วงเงินกู้ยืมคงเหลือจำนวนเงิน 35.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาได้หมดระยะเวลาเบิกเงินกู้แล้ว

รายละเอียดเงินกู้ยืมจากธนาคารและวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้อัปโหลดใช้ของเงินกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556 สรุปได้ดังนี้

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ย ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	วงเงินกู้ยืมสูงสุด ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม		วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)
				2557	2556		
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อและจัดซื้อเรือใหม่							
วงเงินที่ 1	DNB Asia Ltd. และ 5 ธนาคารอื่น รวม 6 ธนาคาร	บริษัทและบริษัทย่อย	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	54.50	54.50	-	-
วงเงินที่ 2	ING Bank N.V. สาขาประเทศ สิงคโปร์ และ DNB Asia Ltd.	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 4 บริษัท	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	84.96	84.96	-	-
วงเงินที่ 3	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี พู ทีทีอี ลิมิตด และ บริษัท เอบีซี ทรี ทีทีอี ลิมิตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	38.69	38.69	-	38.69
วงเงินที่ 4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี ไฟร์ ทีทีอี ลิมิตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	19.34	-	-	-
วงเงินที่ 5	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอบีซี วัน ทีทีอี ลิมิตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	19.58	-	14.69	-
วงเงินที่ 6	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทและบริษัทย่อย	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	81.50	-	37.66	-
วงเงินที่ 7	Norddeutsche Landesbank Girozentrale	บริษัทและบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	41.85	-	41.85	-
วงเงินที่ 8	DNB Asia Ltd. และธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทและบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	200.00	-	198.88	-
วงเงินที่ 9	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	บริษัทและ 5 บริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	13.50	-	13.50	-
วงเงินที่ 10	BNP Paribas	บริษัทและบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	42.00	-	42.00	-

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ย ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	วงเงินกู้สูงสุด ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม		วงเงินกู้ที่ยังคงไม่ได้เบิกใช้
				2557	2556	2557
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการจัดซื้อเรือ						
วงเงินที่ 1	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และ 2 ธนาคารอื่นรวม 3 ธนาคาร	บริษัทและบริษัทย่อย ในประเทศ	MLR-1 สำหรับเงินกู้ยืม สกุลเงินบาทและ LIBOR บวกส่วนเพิ่มสำหรับ เงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	142.00 ล้านดอลลาร์ เหรียญ สหรัฐอเมริกา และ 1,502.35 ล้านดอลลาร์ บาท	142.00 ล้านดอลลาร์ เหรียญ สหรัฐอเมริกา และ 1,502.35 ล้านดอลลาร์ บาท	-
วงเงินที่ 2	ธนาคารแห่งโตเกียว-มิทซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด สาขากรุงเทพฯ และ 2 ธนาคารอื่นรวม 3 ธนาคาร	บริษัทและบริษัทย่อย	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	-	150.00 บาท	150.00
วงเงินที่ 3	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทและบริษัทย่อย	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	64.82	100.00	-
						35.18

22. ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2557	2556
ยอดคงเหลือต้นปี	175,621	67,699
ประมาณการเพิ่มขึ้นสำหรับปี	92,192	179,748
ประมาณการลดลงสำหรับปี	(86,721)	(83,319)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	613	11,493
ยอดคงเหลือปลายปี	181,705	175,621

23. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นหนี้สินเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
ภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ต้นปี	76,562	70,312	70,297	64,298
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	3,839	4,247	3,611	4,057
ต้นทุนดอกเบี้ย	1,691	2,015	1,622	1,956
ผลประโยชน์ที่จ่ายระหว่างปี	(1,335)	-	(1,335)	-
โอนเป็นค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	(7,360)	-	(7,360)	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(112)	(12)	(107)	(14)
ภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ปลายปี	73,285	76,562	66,728	70,297
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	73,285	76,562	66,728	70,297

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	3,839	4,247	3,611	4,057
ต้นทุนดอกเบี้ย	1,691	2,015	1,622	1,956
รวมค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน	5,530	6,262	5,233	6,013
ค่าใช้จ่ายดังกล่าวรับรู้ในรายการต่อไปนี้ในงบกำไรขาดทุน				
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	4,306	4,322	4,011	4,073
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	1,224	1,940	1,222	1,940

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ณ วันประเมินสรุปได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
	(ร้อยละต่อปี)	(ร้อยละต่อปี)	(ร้อยละต่อปี)	(ร้อยละต่อปี)
อัตราคิดลด	3.80	3.80	3.80	3.80
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต	6.50	6.50	6.50	6.50
อัตราการเปลี่ยนแปลงใน จำนวนพนักงาน (ขึ้นกับช่วงอายุ)	2.00 - 5.00	2.00 - 5.00	2.00 - 5.00	2.00 - 5.00

จำนวนเงินภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์สำหรับปีปัจจุบันและสี่ปีย้อนหลังมีดังนี้

	ภาระผูกพันตามโครงการ ผลประโยชน์		การปรับปรุงตามประสบการณ์ที่ เกิดจากหนี้สินโครงการ	
	งบการเงิน		งบการเงิน	
	งบการเงินรวม	เฉพาะกิจการ	งบการเงินรวม	เฉพาะกิจการ
ปี 2557	73,285	66,728	-	-
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 บริษัทฯ ต้องจัดสรรกำไรประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผล ในปัจจุบัน บริษัทฯ ได้จัดสรรสำรองตามกฎหมายไว้ครบถ้วนแล้ว

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 1202 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยต้องจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนผลกำไรซึ่งบริษัททำมาหาได้ทุกราวที่จ่ายเงินปันผลจนกว่าทุนสำรองนั้นจะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผล

25. สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทมีนโยบายในการจัดสรรเงินสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมในอัตราร้อยละ 0.50 ของกำไรสำหรับปี โดยสะสมไม่น้อยกว่า 1.75 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 25.00 ล้านบาทต่อปี การจัดสรรสำรองดังกล่าวได้รับอนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2551

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ได้จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นจำนวนเงิน 1.75 ล้านบาท (2556: 2.64 ล้านบาท) และกลับรายการสำรองเนื่องจากการจ่ายเงินที่เกี่ยวข้องกับสำรองดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 1.27 ล้านบาท (2556: 1.48 ล้านบาท)

26. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น				
ของพนักงานและลูกเรือ	1,508,011	1,323,853	180,015	243,102
ค่าเช่าจ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงาน	5,293	5,310	3,854	3,856

27. ภาษีเงินได้

บริษัทฯ ไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2557 และ 2556 เนื่องจากบริษัทมีผลขาดทุนทางภาษียกมาจากรายการปีก่อนๆ

บริษัทย่อยในประเทศ

- ก) บริษัทย่อยในประเทศได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72 ลงวันที่ 20 มีนาคม 2541 นอกจากนี้ บริษัทย่อยยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล
- ข) ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 คำนวณขึ้นในอัตราร้อยละ 20 (2556: ร้อยละ 20) ของกำไรสุทธิหลังจากบวกกลับด้วยรายการสำรองและค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่ไม่อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษี

บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศ

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณขึ้นโดยใช้อัตราตามกฎหมายของประเทศเหล่านั้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 กลุ่มบริษัทมีรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี ผลแตกต่างชั่วคราวเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนอทางการเงิน และขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวนเงิน 1,199.42 ล้านบาท (2556: 1,115.89 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ 124.04 ล้านบาท (2556: 94.99 ล้านบาท)) อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากกลุ่มบริษัทพิจารณาแล้วเห็นว่ามีแนวโน้มจะเป็นไม่ถึงระดับความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาใช้ประโยชน์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯมีผลแตกต่างชั่วคราวเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนอทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยซึ่งไม่ได้รับรู้เป็นหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนรวม 595.89 ล้านบาท (2556: 552.20 ล้านบาท)

28. การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯได้รับสิทธิและประโยชน์ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน โดยการอนุมัติของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1405/2550 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2550 ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ บริษัทฯได้รับสิทธิและประโยชน์ที่สำคัญเกี่ยวกับการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในประเทศไทยโดยได้รับอนุญาตให้ทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาต และได้รับอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามจำนวนที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร ตลอดจนได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกประเทศไทยเป็นเงินตราต่างประเทศได้

บริษัทย่อยในประเทศได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีบางประการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล อาทิเช่น ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทย่อยจะต้องจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทย ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทย่อยมีเรือ 16 ลำ (2556: 16 ลำ) ที่ดำเนินงานภายใต้กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

รายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2557 และ 2556 (ก่อนการตัดรายการระหว่างกัน) จำแนกตามกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมและกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมสามารถแสดงสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม							
	กิจการที่ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ตาม				กิจการที่ไม่ได้รับ			
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม		ประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72		ยกเว้นภาษีเงินได้		รวม	
	2557	2556	2557	2556	2557	2556	2557	2556
รายได้	1,726,759	1,533,042	1,732,712	1,363,448	2,250,768	1,856,540	5,710,239	4,753,030
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	(1,691,918)	(1,638,502)	(1,892,223)	(1,572,174)	(1,580,001)	(1,371,636)	(5,164,142)	(4,582,312)

29. กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นชั้นพื้นฐาน

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นชั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

30. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่นำเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของกลุ่มบริษัทที่ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานได้รับและสอบถามอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

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 “น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป” (Bunker consumption) การเช่าเป็นระยะเวลานั้น เส้นทางเดินเรือจะถูกกำหนดหรือควบคุมโดยผู้เช่าเรือและ

ภายใต้สัญญาเช่าเรือ โดยเส้นทางการเดินเรือจะแตกต่างกันไปในแต่ละเที่ยวการเดินเรือ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของกลุ่มบริษัท ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่นำเสนอข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานทางภูมิศาสตร์ เพราะอาจไม่สื่อความหมายและอาจทำให้เกิดความเข้าใจที่ไม่ถูกต้อง

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

รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากการเช่าเป็นระยะเวลา และจากการเช่าเป็นรายเที่ยวของกลุ่มบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556 มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม									
	การเช่าเป็นระยะเวลา		การเช่าเป็นรายเที่ยว		รวม		ตัดบัญชี		รวม	
	2557	2556	2557	2556	2557	2556	2557	2556	2557	2556
รายได้ค่าเช่าเรือ	3,308,675	2,668,205	-	-	3,308,675	2,668,205	(1,025)	(50,198)	3,307,650	2,618,007
รายได้ค่าระวางเรือ	-	-	1,534,519	1,306,987	1,534,519	1,306,987	(267,142)	(67,349)	1,267,377	1,239,638
รวมรายได้จากการเดินเรือ	3,308,675	2,668,205	1,534,519	1,306,987	4,843,194	3,975,192	(268,167)	(117,547)	4,575,027	3,857,645
รายจ่ายท่าเรือ	-	-	(475,753)	(289,816)	(475,753)	(289,816)	268,167	117,547	(207,586)	(172,269)
น้ำมันเชื้อเพลิง	-	-	(535,747)	(548,351)	(535,747)	(548,351)	-	-	(535,747)	(548,351)
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเช่าเป็นรายเที่ยว	-	-	(1,011,500)	(838,167)	(1,011,500)	(838,167)	268,167	117,547	(743,333)	(720,620)
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ/ รายได้เทียบท่าจากการเช่าเรือเป็นระยะเวลา	3,308,675	2,668,205	523,019	468,820	3,831,694	3,137,025	-	-	3,831,694	3,137,025

ในปี 2557 กลุ่มบริษัท มีรายได้จากลูกค้ารายใหญ่จำนวนหนึ่งราย เป็นจำนวนเงินประมาณ 472.96 ล้านบาท

ในปี 2556 กลุ่มบริษัทไม่มีรายได้จากลูกค้ารายใดที่มีมูลค่าเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ของกลุ่มบริษัท

31. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดย ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของบริษัทฯและบริษัทย่อย ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯและบริษัทย่อยได้จ่ายเงินสมทบกองทุนเป็นจำนวนเงิน 3.68 ล้านบาท (2556: 3.40 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 3.32 ล้านบาท 2556: 3.12 ล้านบาท)

32. เงินปันผลจ่าย

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

เงินปันผลที่ประกาศจ่ายในระหว่างปี 2557 มีดังต่อไปนี้

	อนุมัติโดย	หุ้นที่มีสิทธิได้รับเงินปันผล		หุ้นที่นายทะเบียนหลักทรัพย์เป็นผู้ถือ	เงินปันผลต่อหุ้น		วันที่จ่ายเงินปันผล
		(หุ้น)	(หุ้น)		(บาท)	(ล้านบาท)	
ก) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557	ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 31 กรกฎาคม 2557	1,039,388,799	131,801	0.10	103.94	29 สิงหาคม 2557	
ข) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ วันที่ 30 เมษายน 2557	1,039,393,299	127,301	0.10	103.94	29 พฤษภาคม 2557	
ค) เงินปันผลงวดสุดท้ายจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น วันที่ 31 มีนาคม 2557	1,039,385,799	134,801	0.10	103.94	11 เมษายน 2557	
รวม				0.30	311.82		

เงินปันผลที่ประกาศจ่ายในระหว่างปี 2556 มีดังต่อไปนี้

	อนุมัติโดย	หุ้นที่มีสิทธิได้รับ		หุ้นที่นายทะเบียน		เงินปันผล		วันที่จ่ายเงินปันผล
		เงินปันผล	(หุ้น)	หลักทรัพย์เป็นผู้ถือ	(หุ้น)	ต่อหุ้น	เงินปันผลจ่าย	
ก) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ							
	ณ วันที่ 30 กันยายน 2556							
ข) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ							
	ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2556							
ค) เงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสะสม	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ							
	ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556							
ง) เงินปันผลงวดสุดท้ายจากกำไรสะสม	ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น							
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555							
รวม								

33. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

33.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาส่งต่อเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556 กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาส่งต่อเรือที่จะต้องจ่ายในอนาคตดังนี้

	2557		2556	
	(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	(เทียบเท่า ล้านบาท)	(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	(เทียบเท่า ล้านบาท)
บริษัทฯ	525.57	17,324.32	294.91	9,676.89
บริษัทย่อย	14.69	484.16	70.36	2,308.83
รวม	540.26	17,808.48	365.27	11,985.72

33.2 ภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556 กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

ค่าธรรมเนียม		กำหนดจ่ายชำระ		วันสิ้นสุดระยะเวลา เบิกใช้เงินกู้ยืม
วงเงิน	ที่จ่ายโดยกลุ่มบริษัท	ค่าธรรมเนียม		
		วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	ในการรักษาวงเงินกู้ยืม	
		2557	2556	
		(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ ในการสั่งต่อและจัดซื้อเรือใหม่				
วงเงินที่ 3	ร้อยละ 1.20 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	-	38.69	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้
วงเงินที่ 5	ร้อยละ 0.60 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	14.69	-	เมื่อส่งมอบเรือแต่ ละลำ
วงเงินที่ 6	ร้อยละ 0.70 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	37.66	-	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้
วงเงินที่ 7	ร้อยละ 1.02 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	41.85	-	เมื่อส่งมอบเรือแต่ ละลำ
วงเงินที่ 8	ร้อยละ 1.00 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	198.88	-	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้

วงเงิน	ค่าธรรมเนียม ที่จ่ายโดยกลุ่มบริษัท	วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้		กำหนดจ่ายชำระ ค่าธรรมเนียม ในการรักษาวงเงินกู้ยืม	วันสิ้นสุดระยะเวลา เบิกใช้เงินกู้ยืม
		2557	2556		
		(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)		
วงเงินที่ 9	ร้อยละ 0.50 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	13.50	-	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	2 มิถุนายน 2558
วงเงินที่ 10	ร้อยละ 1.00 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	42.00	-	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือแต่ ละลำ
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือ					
วงเงินที่ 2	ร้อยละ 0.70 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	-	150.00	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	30 มิถุนายน 2557
วงเงินที่ 3	ร้อยละ 0.70 ต่อปี ของ วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้ เบิกใช้	-	35.18	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	30 ธันวาคม 2557

33.3 ภาระผูกพันเกี่ยวกับเงินลงทุนระยะยาวอื่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนระยะยาวอื่น (บริษัท บทด จำกัด) ที่ยังไม่เรียกชำระเป็นจำนวนเงิน 5.06 ล้านบาท (2556: 10.13 ล้านบาท)

33.4 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาให้บริการเช่าเรือระยะยาว

ตามบันทึกความเข้าใจข้อตกลงซึ่งบริษัทฯ ได้ลงนามเมื่อเดือนตุลาคม 2552 ต่อมา เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2552 และเมื่อวันที่ 7 กันยายน 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาให้บริการเช่าเรือต่อใหม่สำหรับขนส่งซีเมนต์ระยะยาวจำนวน 4 ลำ กับบริษัทแห่งหนึ่งซึ่งดำเนินการในประเทศอินเดีย (ผู้เช่าเรือ) สัญญาเช่าเรือมีระยะเวลา 15 ปี ในอัตราค่าบริการคงที่ต่อลำต่อวันตามที่ระบุไว้ในสัญญา และผู้เช่าเรือมีสิทธิเลือกต่ออายุสัญญาได้อีก ครึ่งละ 5 ปีเป็นจำนวน 2 ครั้ง ในอัตราค่าบริการที่ลดลงตามที่ระบุไว้ในสัญญา เรือดังกล่าวเป็นเรือที่ส่งต่อใหม่สำหรับขนส่งซีเมนต์ โดยมีกำหนดส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือในระหว่างปี 2554 ถึง 2557 ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด บริษัทฯ จะต้องชำระค่าปรับจำนวนเงิน 4,250 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำต่อวันที่ได้ส่งมอบเรือล่าช้า

บริษัทฯ ได้โอนสัญญาให้บริการเช่าเรือจำนวน 4 ลำ ให้แก่บริษัท เอปิจิ วัน ฟิทีอี ลิมิตัด บริษัท เอปิจิ ทุ ฟิทีอี ลิมิตัด บริษัท เอปิจิ ตรี ฟิทีอี ลิมิตัด และ บริษัท เอปิจิ โฟร์ ฟิทีอี ลิมิตัด

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17 ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 เรือประเภทยนต์ซีเมนต์จำนวน 3 ลำ ได้ส่งมอบให้แก่ 3 บริษัทย่อยของบริษัท เอบีซี ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเต็ด (“เอบีซี วัน”) ยังคงมีภาระผูกพันค่าปรับตามสัญญาให้บริการเช่าเรือ

33.5 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาทางเลือก

จากสัญญาซื้อขายหุ้นระหว่างบริษัทฯ (“ผู้ซื้อ”) และ Varada Marine Pte. Ltd. (“ผู้ขาย”) ลงวันที่ 18 มกราคม 2556 เพื่อซื้อหุ้นสามัญของกิจการที่ควบคุมร่วมกัน บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเต็ด (“บริษัท เอบีซี”) ซึ่งปัจจุบันเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ บริษัท เอบีซี (ในฐานะผู้ให้สัญญา) ได้เข้าทำสัญญาทางเลือก (Option Deed) กับ ผู้ขาย เมื่อวันที่ 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 “การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน” ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น เงินลงทุน เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น และเงินกู้ยืม กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้า ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายการให้สินเชื่อแก่ผู้เช่าเรือและบุคคลภายนอกโดยจำกัดการให้สินเชื่อเฉพาะกับลูกค้าชั้นดี และให้ความเข้มงวดในการจัดทำเอกสารประกอบรายการต่างๆ ให้ครบถ้วน ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากกลุ่มบริษัทมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมาก ราย จำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกค้าที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินฝากสถาบันการเงิน และเงินกู้ยืมระยะยาว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มบริษัทจึงอยู่ในระดับต่ำ

สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดหรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557									
อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี					
			ปรับขึ้นลง	อัตรา					
ภายใน 1 ปี	1-5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ตามราคาตลาด	ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
						คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
						เงินเหรียญ	เงินเหรียญ	เงินบาท	
						สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา		
<u>สินทรัพย์ทางการเงิน</u>									
เงินสดและรายการ									
เทียบเท่าเงินสด	-	-	-	533,508	1,494	535,002	-	0.10 - 0.30	0.37 - 0.50
ลูกหนี้การค้าและ									
ลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	317,561	317,561	-	-	-
รวม	-	-	-	533,508	319,055	852,563			
<u>หนี้สินทางการเงิน</u>									
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	-	128,024	128,024	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	112,503	1,495,117	1,980,848	8,324,834	-	11,913,302	4.85 - 5.33	1.36 - 3.00	6.00
รวม	112,503	1,495,117	1,980,848	8,324,834	128,024	12,041,326			

(หน่วย: ล้านบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ								
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557								
อัตราดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนดภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนดเมื่อทวงถาม	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
					คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
					เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	เงินบาท	
สินทรัพย์ทางการเงิน								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด								
-	-	83,217	860	84,077	-	0.10 - 0.30	0.37 - 0.50	
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น								
-	-	-	1,503,991	1,503,991	-	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น								
แก่บริษัทย่อย	-	-	-	1,661,335	1,661,335	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาว								
แก่บริษัทย่อย	-	-	-	319,807	319,807	-	-	-
รวม	-	-	83,217	3,485,993	3,569,210			

งบการเงินเฉพาะกิจการ									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557									
	อัตรา	อัตรา	อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
	ดอกเบี้ยคงที่ -	ดอกเบี้ยคงที่ -	ปรับขึ้นลง			คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
	ครบกำหนด	ครบกำหนด	ตามราคาตลาด				เงินเหรียญ	เงินเหรียญ	เงินบาท
	ภายใน 1 ปี	เมื่อทวงถาม							
หนี้สินทางการเงิน									
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	98,394	98,394	-	-	-	
เงินที่ตรงจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	1,403,844	1,403,844	-	-	-	
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	36,410	-	36,410	-	2.74	-	
รวม	-	-	36,410	1,502,238	1,538,648				

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม								
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556								
อัตราดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนดภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มี อัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)				
				คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด			
					เงินเหรียญ	เงินเหรียญ	เงินบาท	
					สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา		
สินทรัพย์ทางการเงิน								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด								
409,894	2,530,666	1,224	2,941,784	0.74	0.13 - 0.45	0.50		
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น								
-	-	1,073,957	1,073,957	-	-	-		
รวม	409,894	2,530,666	1,075,181	4,015,741				
หนี้สินทางการเงิน								
เจ้าหนี้การค้า								
-	-	21,569	21,569	-	-	-		
เงินกู้ยืมระยะยาว								
-	9,272,757	-	9,272,757	-	1.35 - 3.00	6.25		
รวม	-	9,272,757	21,569	9,294,326				

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ								
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556								
อัตรา ดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนด ภายใน 1 ปี	อัตรา ดอกเบี้ยคงที่ - ครบกำหนด เมื่อทวงถาม	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาดุลาล	ไม่มี อัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
					คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
					เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท	
สินทรัพย์ทางการเงิน								
เงินสดและรายการ								
เทียบเท่าเงินสด	328,136	-	1,794,091	294	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	328,136	2,342,891	1,794,091	2,386,053	6,851,171			
หนี้สินทางการเงิน								
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	204	204	-	-	-
เงินที่ตรงจากกิจการ ที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	2,023,148	2,023,148	-	-	-
รวม	-	-	-	2,023,352	2,023,352			

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	
	2557	2556	2557	2556	2557	2556
	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
เงินกู้ยืมสกุลเงินบาท	-	-	970.27	1,095.46	0.0302	0.0303

กลุ่มบริษัทมีสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศคงเหลือดังนี้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557			
จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา (เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	วันครบกำหนดตามสัญญา
970.27 ล้านบาท	29.64 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	รายไตรมาสตามกำหนดการ ชำระคืนเงินกู้ สิ้นสุดเดือน กันยายน 2565

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556			
จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา (เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	วันครบกำหนดตามสัญญา
1,095.46 ล้านบาท	33.47 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	รายไตรมาสตามกำหนดการ ชำระคืนเงินกู้ สิ้นสุดเดือน กันยายน 2565

34.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง จำนวนเงินที่ผู้ซื้อและผู้ขายตกลงแลกเปลี่ยนสินทรัพย์กันในขณะที่ทั้งสองฝ่ายมีความรอบรู้ และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน วิธีการกำหนดมูลค่ายุติธรรมขึ้นอยู่กับลักษณะของเครื่องมือทางการเงิน มูลค่ายุติธรรมจะกำหนดจากราคาตลาดล่าสุด หรือกำหนดขึ้นโดยใช้เกณฑ์การวัดมูลค่าที่เหมาะสม

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด และเงินกู้ยืมระยะยาวมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด กลุ่มบริษัทจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน

35. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการทุนที่สำคัญของกลุ่มบริษัท คือการจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทุนที่เหมาะสมเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทและเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 0.83:1 (2556: 0.63:1) (เฉพาะบริษัทฯ: 0.12:1 (2556: 0.16:1)) ซึ่งคำนวณจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

36. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2558 เรือประเภทยานส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำภายใต้สัญญาสั่งซื้อเรือกับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีนได้เสร็จสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 1 แห่ง (บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด) ราคาตามสัญญาของเรือหมายเลข CC200-04 คือลำละ 24.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือประมาณ 805.43 ล้านบาท

37. งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556 และงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556 ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานแสดงได้ดังนี้

บริษัท พรีเมียม ชีฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	16,230	89,651	2,551	64,684
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	9,634	32,729	45,626	57,304
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	-	-	50,400	71,400
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ - ส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	-	18,076	-	18,076
น้ำมันเชื้อเพลิง	3,504	3,116	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินทดรองจ่ายแก่กัปตันเรือ	4,089	3,782	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	922	851	-	-
อื่นๆ	1,199	2,211	472	1,454
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	6,210	6,844	472	1,454
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	35,578	150,416	99,049	212,918
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	9,702	15,402
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	246,062	235,163
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	2,900	3,120	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	417	260	417	260
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	-	54	-	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	669,567	568,958	165	216
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	85	124	84	123
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือ				
รอเรียกคืน	4,384	4,247	-	-
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ - สุทธิจากส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี	121,779	42,062	111,061	14,284
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	3,767	2,966	3,669	2,300
ต้นทุนสัญญา รอตัดจ่าย	8,092	5,113	-	-
อื่นๆ	93	94	73	73
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	138,115	54,482	114,803	16,657
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	811,084	626,998	371,233	267,821
รวมสินทรัพย์	846,662	777,414	470,282	480,739

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

	งบการเงินรวม		(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)	
			งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น				
เจ้าหนี้การค้า	3,884	657	2,985	6
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	42,588	61,656
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	3,443	2,623	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	4,722	2,139	667	23
โบนัสพนักงานค้างจ่าย - ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	430	1,324	391	1,222
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	12,479	6,743	46,631	62,907
รายได้รับล่วงหน้า	522	2,000	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24,633	19,928	-	-
ภายในหนึ่งปี	113	240	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	657	864	187	190
รวมหนี้สินหมุนเวียน	38,404	29,775	46,818	63,097
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
โบนัสพนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	-	935	-	860
เจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	74	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	336,782	262,661	1,105	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	5,512	5,352	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	2,223	2,333	2,024	2,142
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	344,591	271,281	3,129	3,002
รวมหนี้สิน	382,995	301,056	49,947	66,099

บริษัท ฟรีเซียส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

	งบการเงินรวม		(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)	
	2557	2556	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2557	2556
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	14,460	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	527	511	527	511
ยังไม่ได้จัดสรร	391,438	403,659	360,744	355,065
องค์ประกอบอื่นของผู้ถือหุ้น	(1,787)	(1,654)	-	-
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	463,702	476,040	420,335	414,640
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
ของบริษัทย่อย	(35)	318	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	463,667	476,358	420,335	414,640
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	846,662	777,414	470,282	480,739

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

	งบการเงินรวม		(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)	
	2557	2556	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2557	2556
รายได้				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้ค่าเช่าเรือ	101,639	84,746	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ	39,024	40,011	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	140,663	124,757	-	-
รายได้จากการให้บริการ	321	368	2,854	2,917
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	825	1	-	1
กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญา				
ตั้งต่อเรือ	1,232	30,824	1,232	29,550
ดอกเบี้ยรับ	160	274	185	444
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	133	423	60	502
รายได้อื่น	1	78	1	78
เงินปันผลรับ	-	-	21,600	17,932
รวมรายได้	143,335	156,725	25,932	51,424
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	60,898	53,874	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	6,391	5,583	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	16,516	17,766	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	83,805	77,223	-	-
ค่าเสื่อมราคา	38,968	36,790	76	91
ต้นทุนการให้บริการ	143	158	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	5,328	7,091	4,452	6,082
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	2,436	3,547	2,344	3,344
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	63	39	-	-
รวมค่าใช้จ่าย	130,743	124,848	6,872	9,517
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจาก				
เงินลงทุนในบริษัทร่วม ค่าใช้จ่าย				
ทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	12,592	31,877	19,060	41,907
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนใน				
บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	234	1,025	-	-
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงิน				
และค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	12,826	32,902	19,060	41,907
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(15,366)	(14,881)	(3,703)	(3,963)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(2,540)	18,021	15,357	37,944
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(68)	(250)	-	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(2,608)	17,771	15,357	37,944

บริษัท พรีเมียมส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2557	2556	2557	2556
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(2,542)	17,493	15,357	37,944
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(66)	278	-	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(2,608)	17,771	15,357	37,944

(หน่วย: เหรียญสหรัฐ)

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน

กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้น

ของบริษัทฯ

(0.0024)	0.0168	0.0148	0.0365
----------	--------	--------	--------

38. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2558

รายการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการทำรายการที่มีสาระสำคัญกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ดังต่อไปนี้

1. สัญญาเช่าสำนักงานระหว่างบริษัทฯ กับบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด

ความเกี่ยวข้องกัน

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

ความสำคัญของการทำรายการ

สัญญาเช่าสำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2557 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าเช่าและค่าบริการอื่นๆ เป็นจำนวนเงินรวม 2.04 ล้านบาท (ปี 2556: 1.93 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2556: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ โดยบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในอัตรา 210 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราเช่าที่เท่ากับที่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการกับบุคคลภายนอก ในชั้นอื่นที่ใกล้เคียงกันในอาคารสำนักงานเดียวกันที่อัตรา 210 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงต่อสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในปี 2558 ในอัตราค่าเช่าอัตราเดียวกัน (หรือที่ให้ผลประโยชน์ที่มากกว่า) กับปี 2557

2. ซื้อตัวเครื่องบินจาก บริษัท แอมบีก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด

ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ซื้อตัวเครื่องบินจาก บริษัท แอมบีก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งมีนางสาวนิชิตา ชำห์ และนายอิทธิชาญ ชำห์ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัทดังกล่าว

ความสำคัญของการทำรายการ

โดยปกติการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย นอกจากค่าตัวเครื่องบินสำหรับการเดินทางไปต่างประเทศของผู้บริหาร ตัวเครื่องบินมีความจำเป็นตามสัญญาว่าจ้างลูกเรือ เนื่องจากบริษัทฯ ต้องจัดหาตัวเครื่องบินเพื่อรับส่งลูกเรือไปทำงานบนเรือ และเดินทางกลับจากเรือที่ท่าเทียบเรือต่างๆ ทั่วโลก เมื่อสัญญาว่าจ้างสิ้นสุดลง บริษัท แอมบีก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด ได้ถูกเลือกให้มาบริการในเรื่องนี้ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาและบริการ การให้บริการที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากกว่า รวมทั้งมีสำนักงานอยู่ใกล้กับบริษัทฯ ซึ่งทำให้ไม่มีปัญหาในการรับส่งตัวเครื่องบินในกรณีเร่งด่วน

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อยซื้อตัวเครื่องบินจากบริษัทดังกล่าวจำนวน 12.68 ล้านบาท (ปี 2556: 11.43 ล้านบาท) หรือเท่ากับร้อยละ 0.09 (ปี 2556: ร้อยละ 0.08) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนบโน้มนำการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2558 มีความเป็นไปได้ว่า มูลค่าการซื้อตัวเครื่องบินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย จะมีจำนวนมากกว่าปี 2557 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 ซึ่งเป็นรายการเกี่ยวข้องกันโดยนางสาวนิจิตา ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากนางสาว นิจิตา ซาห์ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด นายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด และนายอิษฏ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด

ความสำคัญของการทำรายการ

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

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศและค่าใช้จ่ายในการจัดการ สำหรับสำนักงานบริษัทฯ บริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อยจำนวน 0.97 ล้านบาท (ปี 2556: 0.91 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2556: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนบโน้มนำการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อยยังคงมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ และค่าใช้จ่ายในการซื้อและติดตั้งเครื่องปรับอากาศ กับบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและมาตรฐานการให้บริการ ในกรณีที่ราคาและมาตรฐานการให้บริการไม่ได้เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป หรือไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเปลี่ยนผู้ให้บริการ

4. ค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรมและการบริหารจัดการ จากบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรมและการบริหารจัดการ ให้แก่บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นรายการเกี่ยวข้องกันโดยนางสาวนิจิตา ซาห์ และนายอิษฏ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด นายคุชรู คาลี วาเศีย และนายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

ความสำคัญของการทำรายการ

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

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรมและการบริหารจัดการ จำนวน 1.44 ล้านบาท (ปี 2556: 1.42 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2556: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อยยังคงมีค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรมและการบริหารจัดการกับบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอรัส จำกัด ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคา และมาตรฐานการให้บริการ ในกรณีที่ราคาและมาตรฐานการให้บริการไม่ได้เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป หรือไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเปลี่ยนผู้ให้บริการ

5. ค่าเบี้ยประกันภัยจากกลุ่มบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นตัวแทนบริษัทประกันภัย

ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์สำหรับพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ และเบี้ยประกันภัยทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่ บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และจ่ายค่าเบี้ยประกันชีวิตสำหรับพนักงานของบริษัทฯ ให้แก่บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน โดยมีนางสาวนิจิตา ซาห์ นายอิชฎ์ชาฎุ ซาห์ และนายกิริต ซาห์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ มีความสัมพันธ์กับนางสาวสมิหรา ซาห์ ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด

ความสำคัญของการทำรายการ

การประกันชีวิตและสุขภาพและการประกันภัยรถยนต์ เป็นสวัสดิการสำหรับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และการประกันทรัพย์สินมีความจำเป็นต่อทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ได้ถูกเลือกมาให้บริการในเรื่องนี้ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและบริการ หลังจากผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการจากตัวแทนประกันภัยอื่นๆ ในตลาด

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยประเภทต่างๆ จำนวนรวม 2.31 ล้านบาท (ปี 2556: 2.35 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.02 (ปี 2556: ร้อยละ 0.02) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2558 บริษัทฯ ยังคงมีค่าใช้จ่ายในการทำประกันเช่นเดิม กับบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและเงื่อนไขต่างๆ ในกรณีที่ราคาและมาตรฐานการบริการไม่ได้เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป หรือไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเปลี่ยนผู้ให้บริการ

6. รายการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์และบริการที่เกี่ยวข้องจากบริษัท คิวแอส จำกัด

ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องจากบริษัท คิวแอส จำกัด ซึ่งเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากนายกมล กุมาร คู ในฐานะผู้อำนวยการ (เทคโนโลยีสารสนเทศ) และเป็นหนึ่งในผู้บริหารของบริษัทฯ มีความสัมพันธ์เป็นคู่สมรสของนางจรัส คู ซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้นของ บริษัท คิวแอส จำกัด

ความสำคัญของการทำรายการ

ในการดำเนินธุรกิจทั่วไปนั้นอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องนั้น มีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจ โดยที่บริษัท คิวแอส จำกัด เป็นหนึ่งในลูกค้าของบริษัทฯ ที่ได้รับการพิจารณาเลือกเป็นกรณีไปตามวัตถุประสงค์ในการสั่งซื้อในแต่ละครั้งรวมถึงกรณีการสั่งซื้อและให้บริการที่มีลักษณะเฉพาะ และได้รับการพิจารณาให้ทำธุรกิจกับบริษัทฯ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและบริการ หลังจากผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการจากบริษัทอื่นๆ ในตลาด

ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์และค่าบริการที่เกี่ยวข้อง จำนวนรวม 1.73 ล้านบาท (ปี 2556: 0.38 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2556: ร้อยละ 0.003) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

การซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้อง มีความจำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ดังนั้นในปี 2558 บริษัทฯ อาจมีรายการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องจากบริษัท คิวแอส จำกัด ตามความเหมาะสมแล้วแต่กรณี โดยผ่านการเปรียบเทียบราคาและบริการกับบริษัทอื่น นอกจากนี้บริษัทฯ จะพิจารณาราคาและมาตรฐานการให้บริการเกี่ยวกับการซื้ออุปกรณ์คอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์รวมถึงค่าบริการที่เกี่ยวข้องของบริษัทอื่นเปรียบเทียบกับบริษัท คิวแอส จำกัด อย่างสม่ำเสมอ หากราคาและมาตรฐานการให้บริการของบริษัท คิวแอส จำกัด ไม่เหมาะสม และ/หรือเงื่อนไขการค้าที่เสนอไม่ได้เป็นเพื่อประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ บริษัทฯ จะไม่ทำรายการดังกล่าวกับ บริษัท คิวแอส จำกัด

อนึ่งกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูล และรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนและของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตและไม่เกิดรายการที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้ตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันข้างต้นและได้รายงานผลต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ โดยมีการพิจารณาและสอบทานรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2558 และได้รายงานรายการดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2558 ซึ่งได้มีการสอบทานรายการดังกล่าว จากความเห็นและรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกฎข้อบังคับและนโยบายป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างเพียงพอ โดยรายการระหว่างกันที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทฯข้างต้น เป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไปโดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และมีการเปิดเผยอย่างเพียงพอแล้วในงบการเงิน และรายงานประจำปีของบริษัทฯ

ดัชนีแสดงรายการที่กำหนดตามแบบ 56-2

(ตามมาตรา 56 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535)

ลำดับที่	หัวข้อ	หน้า
1.	นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	1-11, 27, 32-46
2.	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	12-26
3.	ปัจจัยความเสี่ยง	117-123
4.	ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	8-11, 296
5.	ผู้ถือหุ้น	124
6.	นโยบายการจ่ายเงินปันผล	124
7.	โครงสร้างการจัดการ	30-31, 60-61, 96-97, 125-131
8.	การกำกับดูแลกิจการ	50-74
9.	ความรับผิดชอบต่อสังคม	78-116
10.	การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง	47-49, 69-71, 76-77, 127-129
11.	รายการระหว่างกัน	291-294
12.	ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ	4-5, 27, 83-84, 195-290
13.	คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน	149-194
14.	หมายเหตุประกอบรายงานประจำปีเกี่ยวกับแบบแสดงข้อมูลรายงานประจำปี (แบบ 56-1)	ปกหลัง

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์	▶ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ชั้น 4 และ 7 เลขที่ 62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110 โทรศัพท์ : 66-2 229-2800 โทรสาร : 66-2 359-1259 ศูนย์บริการข้อมูล : 66-2 229-2888 E-mail : contact.tsd@set.or.th Website : http://www.tsd.co.th
	▶ ฝ่ายนายทะเบียนหลักทรัพย์ - ส่วนบริการผู้ออกหลักทรัพย์ 1 อาคารสถาบันวิทยาการตลาดทุน ชั้น 2 2/7 หมู่ที่ 4 (โครงการนอร์ธปาร์ค) ถนนวิภาวดีรังสิต กม. 27 แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์ : 66-2 596-9000 โทรสาร : 66-2 832-4994-6
ธนาคารหลัก	▶ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เลขที่ 10 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ : 66-2 208-7000, 8000 โทรสาร : 66-2 255-9391-3 Website : http://www.ktb.co.th
	▶ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) 1 ซอยกสิกรไทย ถนนราษฎร์บูรณะ กรุงเทพฯ 10140 โทรศัพท์ : 66-2 888-8800 โทรสาร : 66-2 888-8882 Website : http://www.kasikornbank.com
	▶ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย อาคารเอ็กซ์ิม 1193 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 66-2 271-3700 โทรสาร : 66-2 271-3204 Website : http://www.exim.go.th
	▶ ธนาคาร DNB BANK ASA สาขาประเทศสิงคโปร์ 8 Shenton Way, #48-02 Singapore 068811 โทรศัพท์ : 65-6220-6144 โทรสาร : 65-6224-9743 Website : https://www.dnb.no
	▶ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ชั้น 33 อาคารเลคซ์ดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 (ตรงข้ามสวนเบญจกิติ / เขียงศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์) ตู้ ป.ณ. 1047 กรุงเทพฯ 10501 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 264-0777, 66-2 661-9190 โทรสาร : 66-2 264-0789-90 E-mail : ErnstYoung.Thailand@th.ey.com Website : http://www.ey.com/TH/en/Home
ที่ปรึกษากฎหมายหลัก	▶ WATSON, FARLEY & WILLIAMS ASIA PRACTICE LLP 6 Battery Road #28-00 Singapore 049909 โทรศัพท์ : 65-6532-5335 โทรสาร : 65-6532-5454 E-mail : singaporeinfo@wfw.com Website : http://www.wfw.com



บริษัท 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 : 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/th/investor-relations/form-56-1>

Paper made from

