



บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

รายงานประจำปี  
2559







## พันธกิจของบริษัทฯ

“เป็นบริษัทเรือที่ได้รับความนิยมสูงสุดในโลกและให้บริการดีที่สุดใน  
การอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกองระหว่างประเทศ”





## ภารกิจที่สำคัญ

- บริษัทจะดำเนินธุรกิจทั้งหมดโดยยึดหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งส่วนหนึ่งในการกำกับดูแลกิจการนั้นบริษัทมีคู่มือการกำกับดูแลกิจการและบริษัทได้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด
- บริษัทจะให้บริการลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ และให้บริการอย่างมีอาชีพ
- บริษัทจะปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุดในการจัดการเรือของบริษัท เพื่อไม่ให้มีหรือให้มีน้อยที่สุดในเรื่องการบาดเจ็บ การเสียชีวิตของลูกค้า รวมทั้งการทำลายสิ่งแวดล้อม
- บริษัทจะพยายามสร้าง รักษาไว้ และเพิ่มพูนมูลค่าของกิจการในระยะยาวเพื่อผู้ถือหุ้น
- บริษัทจะดำเนินงานด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ และตรวจสอบได้เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย
- บริษัทจะจัดให้มีสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนและให้รางวัลในการทำงานสำหรับพนักงานทุกคนเพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานมีการพัฒนาความสามารถและการเติบโตในองค์กร



## สารบัญ

จุดเด่นทางการเงิน	4
โครงสร้างกลุ่มบริษัท	6
ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท	8
ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม	14
กองกำลังเรือ	30
โครงสร้างรายได้	31
คณะกรรมการบริษัท	32
โครงสร้างองค์กร	34
รายงานจากคณะกรรมการ	36
รายงานคณะกรรมการบริหาร	56
รายงานคณะกรรมการสรรหา	57
รายงานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	58
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	59
รายงานการกำกับดูแลกิจการ	62
การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน	89





การควบคุมภายใน	90
รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน	92
ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ	132
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล	141
โครงสร้างการจัดการ	142
ประวัติคณะกรรมการบริษัท	150
คณะผู้บริหาร	164
คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร	171
รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน	192
รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต	193
งบการเงิน	199
หมายเหตุประกอบงบการเงิน	210
รายการที่เกี่ยวข้องกัน	300
ดัชนีแสดงรายการที่กำหนดตามแบบ 56-2	304
บุคคลอ้างอิง	305





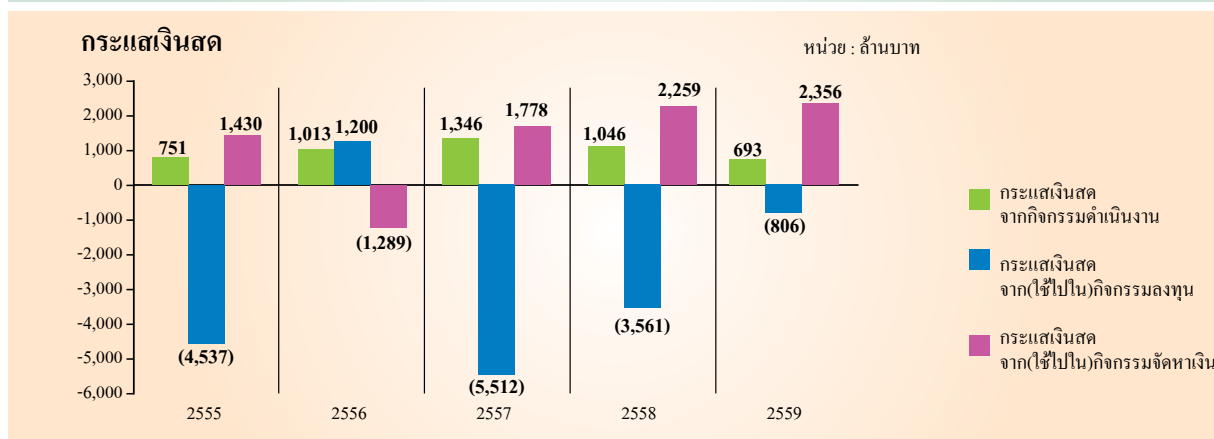
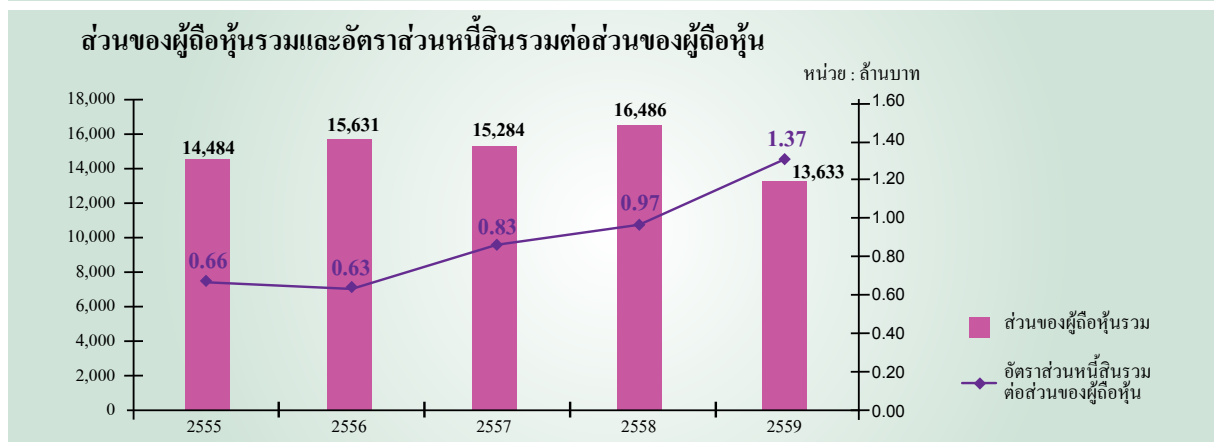
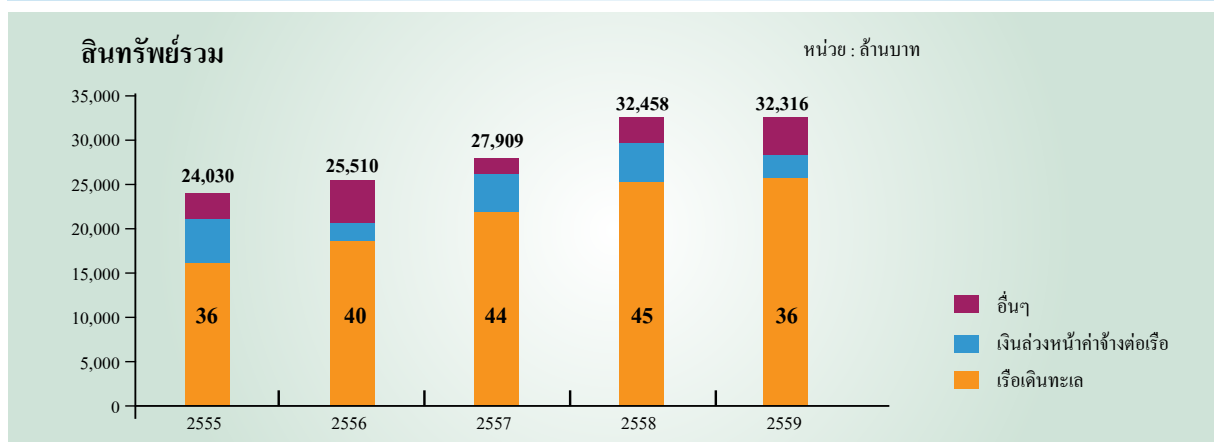
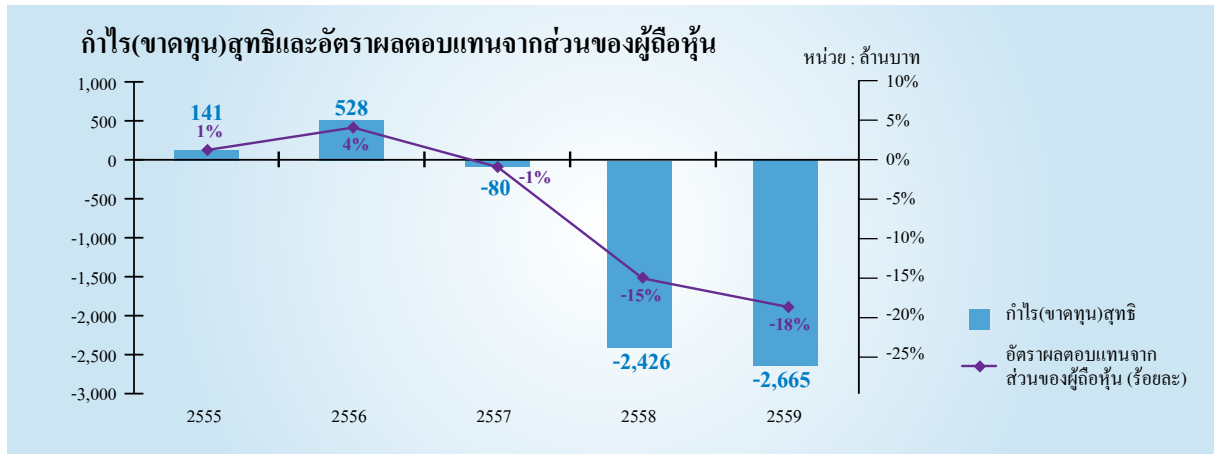
# จุดเด่นทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2559	2558	2557	2556	2555
รายได้จากการเดินเรือ	3,682.42	4,248.98	4,575.03	3,857.64	3,487.54
ต้นทุนการเดินเรือ	2,485.96	3,083.78	2,723.61	2,385.93	2,045.64
กำไรขั้นต้น	1,196.46	1,165.20	1,851.42	1,471.71	1,441.90
รายได้รวม	3,791.79	4,263.92	4,661.60	4,828.61	3,828.02
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ และขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ)	3,846.67	4,071.28	3,480.13	3,187.80	2,770.11
ค่าเสื่อมราคา	1,366.40	1,505.20	1,267.08	1,136.72	910.30
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	566.56	840.77	0.00	0.00	0.00
ขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ	680.29	279.03	0.00	0.00	0.00
ส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)จากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	3.29	8.24	7.63	31.58	(2.43)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	(2,664.84)	(2,424.12)	(77.98)	535.67	145.18
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	0.06	1.66	2.24	7.90	4.15
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ*	(2,664.90)	(2,425.78)	(80.22)	527.77	141.03
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	3,101.02	1,029.12	1,172.76	4,935.70	2,941.45
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	25,671.52	25,329.89	22,070.93	18,669.56	16,212.57
สินทรัพย์รวม	32,316.03	32,457.82	27,908.53	25,509.76	24,029.69
หนี้สินหมุนเวียนรวม	1,227.98	6,109.35	1,265.92	977.02	1,119.44
เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	10,846.82	9,206.50	11,101.33	8,618.85	8,265.02
หนี้สินรวม	18,683.46	15,971.65	12,624.67	9,878.73	9,545.46
ทุนที่ได้ชำระแล้ว	1,559.28	1,559.28	1,039.52	1,039.52	1,039.52
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	13,632.57	16,486.17	15,283.85	15,631.03	14,484.23
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	693.27	1,045.77	1,345.82	1,012.76	751.18
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(805.66)	(3,561.11)	(5,511.84)	1,199.88	(4,537.03)
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	2,355.90	2,259.24	1,777.56	(1,289.36)	1,430.18
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	8.74	10.57	14.70	15.04	13.93
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(1.71)	(1.82)	(0.08)	0.51	0.14
เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีต่อหุ้น (บาท)	0.00	0.00	0.20	0.40	0.40
เงินสดปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น (บาท)	0.00	0.00	0.30	0.40	0.45
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	32.49	27.42	40.47	38.15	41.34
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	(70.28)	(56.89)	(1.72)	10.93	3.68
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	(17.70)	(15.27)	(0.52)	3.51	0.95
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	(8.23)	(8.04)	(0.30)	2.13	0.60
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	1.37	0.97	0.83	0.63	0.66
จำนวนเรือ (ณ วันสิ้นปี)	36	45	44	40	36

\* กำไร (ขาดทุน) สุทธิ หมายถึง กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในงบการเงิน





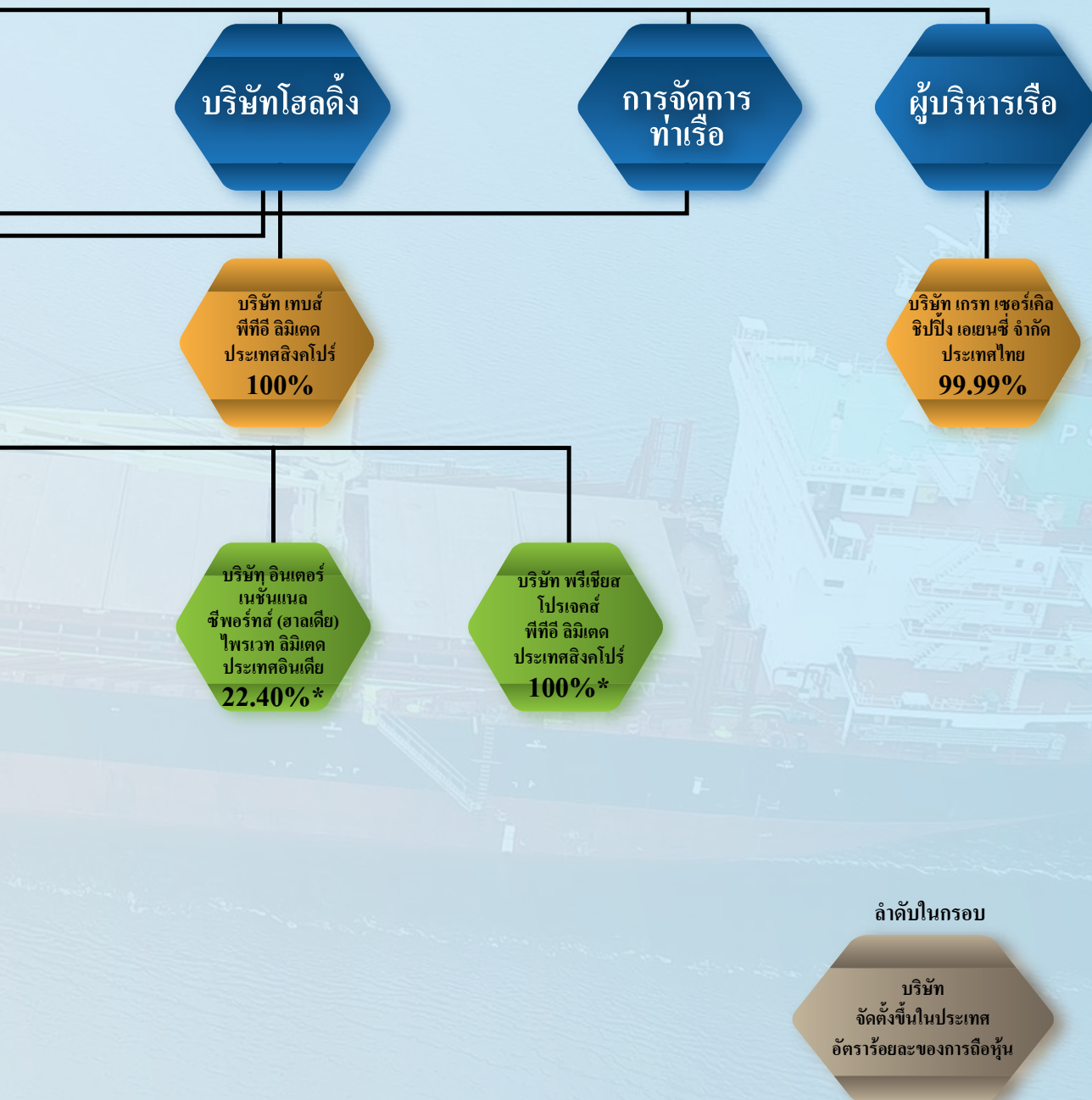


# โครงสร้างกลุ่มบริษัท



\* แสดงการถือหุ้นทางอ้อมของ PSL





# ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559)

ชื่อบริษัท	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์ (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย)	PSL
ประเภทธุรกิจ	เจ้าของเรือและโสดคิงคัมพانی
ทะเบียนเลขที่	0107537000629
วันที่จัดตั้งบริษัท	1 ธันวาคม 2532
วันที่ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด	18 กุมภาพันธ์ 2537
วันแรกของการจดทะเบียนเข้าในตลาดหลักทรัพย์	16 กันยายน 2536
รายละเอียดสำหรับการติดต่อ	ที่ตั้งสำนักงาน ชั้น 7 อาคารพาณิชย์เฮ้าส์ 8 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์: 66-2 696-8800 โทรสาร: 66-2 236-7654 E-mail: ir@preciousshipping.com Home page: http://www.preciousshipping.com
อันดับความน่าเชื่อถือของบริษัท	BBB- โดยบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2559
หุ้นสามัญ	
ทุนจดทะเบียน	1,611,256,930 บาท (1,611,256,930 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
หุ้นที่ออกและเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว	1,559,280,897 บาท (1,559,280,897 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
ใบสำคัญแสดงสิทธิ (PSL-W1)	
จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิที่ออก	51,975,666 หน่วย
วันที่ออกใบสำคัญแสดงสิทธิ	16 มิถุนายน 2558
ราคาการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญ	17.50 บาทต่อหุ้น
อัตราการใช้สิทธิ	ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วยต่อหุ้นสามัญ 1 หุ้น
อายุของใบสำคัญแสดงสิทธิ	ไม่เกิน 3 ปี นับแต่วันที่ออกใบสำคัญแสดงสิทธิครั้งแรก
ระยะเวลาการใช้สิทธิ	วันทำการสุดท้ายทุกๆไตรมาส (เดือนมีนาคม มิถุนายน กันยายน และธันวาคม) ของแต่ละปีปฏิทิน หลังจากครบรอบปีที่สองของการออกใบสำคัญแสดงสิทธิ จนถึงวันกำหนดใช้สิทธิครั้งสุดท้าย
วันกำหนดใช้สิทธิครั้งแรกและครั้งสุดท้าย	30 มิถุนายน 2560 และ 15 มิถุนายน 2561 ตามลำดับ
การออกหุ้นกู้ของบริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564	
สัญลักษณ์ตราสารหนี้ (สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)	PSL211A
วงเงินหุ้นที่ออก	3,590 ล้านบาท
ชนิดของหุ้นกู้	หุ้นกู้ไม่ค้ำประกัน ไม่มีหลักประกัน
วันที่เสนอขาย	22 มกราคม 2559
เสนอขายให้แก่	ประชาชนทั่วไป



มูลค่าที่ตราไว้	1,000 บาทต่อหน่วย
อายุหุ้นกู้	5 ปี
วันครบกำหนดไถ่ถอน	22 มกราคม 2564
อัตราดอกเบี้ย (ดอกเบี้ยหน้าตัว)	ร้อยละ 5.25 ต่อปี
วันกำหนดการชำระดอกเบี้ย	ทุกไตรมาส
การไถ่ถอนก่อนครบกำหนดชำระ	ไม่มี
อันดับความน่าเชื่อถือของหุ้นกู้ที่ออก	1. BBB- โดยบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2558 2. BB+ โดยบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2559
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
การออกหุ้นกู้ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2563	
สัญลักษณ์ตราสารหนี้ (สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)	PSL206A
วงเงินหุ้นกู้ที่ออก	1,960 ล้านบาท
ชนิดของหุ้นกู้	หุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
วันที่เสนอขาย	9 ธันวาคม 2559
เสนอขายให้แก่	ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่
มูลค่าที่ตราไว้	1,000 บาทต่อหน่วย
อายุหุ้นกู้	3.5 ปี
วันครบกำหนดไถ่ถอน	9 มิถุนายน 2563
อัตราดอกเบี้ย (ดอกเบี้ยหน้าตัว)	ร้อยละ 5.00 ต่อปี
วันกำหนดการชำระดอกเบี้ย	ทุกไตรมาส
การไถ่ถอนก่อนครบกำหนดชำระ	ไม่มี
อันดับความน่าเชื่อถือของหุ้นกู้ที่ออก	ไม่ได้จัดอันดับ
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

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

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท พรีเมียม เมทัลลurgy จำกัด	บาท	275,000,000	275,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
2	บริษัท พรีเมียม วิชเชส จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
3	บริษัท พรีเมียม สโตนส์ ชิปปิง จำกัด	บาท	260,000,000	260,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
4	บริษัท พรีเมียม มิเนอรัลส์ จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
5	บริษัท พรีเมียม แลนด์ จำกัด	บาท	306,000,000	306,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท พรีเมียม ริเวอร์ส จำกัด	บาท	234,000,000	234,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท พรีเมียม เลคส์ จำกัด	บาท	184,000,000	184,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท พรีเมียม ซีส์ จำกัด	บาท	100,000,000	100,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท พรีเมียม สตาร์ส จำกัด	บาท	105,000,000	105,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท พรีเมียม โอเชียนส์ จำกัด	บาท	175,000,000	175,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท พรีเมียม แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	270,000,000	270,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท พรีเมียม ไคมอนด์ส จำกัด	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท พรีเมียม แซฟไฟร์ส จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท พรีเมียม เอ็มเมอร์อัลส จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท พรีเมียม รูบี้ส์ จำกัด	บาท	259,360,000	259,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท พรีเมียม โอปอลส์ จำกัด	บาท	249,360,000	249,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท พรีเมียม การ์เน็ตส์ จำกัด	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท พรีเมียม เพิร์ลส์ จำกัด	บาท	173,000,000	173,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท พรีเมียม ฟลาวเวอร์ส จำกัด	บาท	336,000,000	336,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ จำกัด	บาท	286,000,000	286,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท พรีเมียม ทรีส์ จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท พรีเมียม พอนด์ส จำกัด	บาท	124,000,000	124,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท พรีเมียม เว้นเจอร์ส จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท พรีเมียม แคปิตอลส์ จำกัด	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท พรีเมียม จัสมินส์ จำกัด	บาท	147,000,000	147,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
26	บริษัท พรีเมียม ออคิดส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท พรีเมียม ลาเวนเดอร์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท พรีเมียม คลิฟส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
29	บริษัท พรีเมียม ฮิลล์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
30	บริษัท พรีเมียม เมาน์เทนส์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ



ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
31	บริษัท ฟรีเซส วีเตอร์ส จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
32	บริษัท ฟรีเซส ซิตีส์ จำกัด	บาท	170,000,000	170,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
33	บริษัท ฟรีเซส คอมเมิร์ซ จำกัด	บาท	141,000,000	141,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
34	บริษัท ฟรีเซส ออานามันท์ส จำกัด	บาท	156,000,000	156,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
35	บริษัท ฟรีเซส มูนส์ จำกัด	บาท	1,000,000	1,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
36	บริษัท ฟรีเซส วินัส จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
37	บริษัท ฟรีเซส เนปจูน จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
38	บริษัท ฟรีเซส สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	6,000,000	6,000,000	69.99	คลังเก็บสินค้า ลอยน้ำ
39	บริษัท เนคเท็กซ์ จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	10,000,000	2,500,000	69.99	คลังเก็บสินค้า ลอยน้ำ
40	บริษัท เทกท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือ ทางด้านเทคนิค
41	บริษัท ฟรีเซส ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โซลคิง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ
42	บริษัท เรจิดอร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100*	ธุรกิจเดินเรือ
43	บริษัท ฟรีเซส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
44	บริษัท ฟรีเซส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท ฟรีเซส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
46	บริษัท ฟรีเซส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
47	บริษัท ฟรีเซส ฟอเรสต์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท ฟรีเซส ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท ฟรีเซส ธอทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท ฟรีเซส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท ฟรีเซส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
52	บริษัท ฟรีเซส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
53	บริษัท ฟรีเซส วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
54	บริษัท ฟรีเซส เกรซ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
55	บริษัท ฟรีเซส ซอนเนทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
56	บริษัท ฟรีเซส โปรเจกต์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100*	ผู้บริหารการ ลงทุน
57	บริษัท เทปส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	100,000	2	100	ธุรกิจเดินเรือ
58	บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โซลคิง คัมพานี

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
59	บริษัท เอปซี วัน ฟิทีอี่ ลิมิตัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
60	บริษัท เอปซี ู ฟิทีอี่ ลิมิตัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
61	บริษัท เอปซี ตรี ฟิทีอี่ ลิมิตัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
62	บริษัท เอปซี ฟอร์ด ฟิทีอี่ ลิมิตัด	เหรียญสหรัฐ	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
63	บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ
64	บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (ยูเค) ลิมิตัด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
65	บริษัท อินเตอร์เนชันแนล ชิพพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิตัด	อินเดียรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ก่อสร้างและ พัฒนาท่าเทียบเรือ

\*(แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)



## สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-39	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 40	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเช่ย์เฮาส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468
บริษัทย่อยที่ 41-55 และ 57-62	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 72A Peck Seah Street Singapore 079329 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 56	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 24 Raffles Place #18-00, Clifford Centre, 048621 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 63	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13 <sup>th</sup> Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
บริษัทย่อยที่ 64	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 130 Shaftesbury Avenue, 2 <sup>nd</sup> Floor London W1D 5EU United Kingdom.
บริษัทร่วมที่ 65	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 105, Park Street, Flat No. 27 Kohinoor Building, 5 <sup>th</sup> Floor, Kolkata - 700 016, West Bengal, India.

# ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม

## 1. ลักษณะของธุรกิจ

### 1.1 ความเป็นมา

บริษัท พรีเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของและบริหารจัดการการเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของแบบไม่ประจำเส้นทาง พีเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรือทั่วไป คือมีบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ) เพื่อจำกัดความรับผิดชอบ

ปัจจุบัน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559) พีเอสแอลมีเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของจำนวน 36 ลำ รวมเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของพีเอสแอลมีขนาดระวางรวมทั้งสิ้น 1,541,244 เดทเวทตัน โดยเรือ 21 ลำเป็นเรือธงไทยและเรือ 15 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 7 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 20 ลำ (รวมเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ)

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Sector) (ขนาด 10,000 ถึง 64,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห่งแรกของในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งเรือประเภทนี้ประกอบด้วยเรือขนาดต่างๆ โดยแบ่งออกเป็น 4 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1. กลุ่มเรือแฮนด์ไซด์ คือ เรือที่มีขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน ในปัจจุบันอุตสาหกรรมการเดินเรือได้รวมเอาเรือขนาด 30,000 - 40,000 เดทเวทตันมาไว้ในกลุ่มนี้ด้วย 2. กลุ่มเรือแฮนด์แมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 30,000 - 50,000 เดทเวทตัน 3. กลุ่มเรือซูปราแมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 50,000 - 60,000 เดทเวทตัน และ 4. กลุ่มเรืออัลตราแมกซ์ใหม่ คือ เรือที่มีขนาด 60,000 - 70,000 เดทเวทตัน เริ่มแรกบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักในกลุ่มเรือแฮนด์ไซด์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีกลยุทธ์ที่จะขยายกองเรือของบริษัทฯ ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น มีอายุน้อยลง ทันสมัยและเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพในด้านการประหยัดน้ำมัน ตามที่จะกล่าวต่อไป

ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้เข้าสู่ธุรกิจเดินเรือในขนาดซูปราแมกซ์ซึ่งเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นแต่ยังคงสามารถเข้าสู่ท่าเรือขนาดเล็กได้ โดยบริษัทฯ ได้ทำการเข้าซื้อสัญญาส่งต่อเรือใหม่ จำนวน 4 สัญญา สำหรับต่อเรือซูปราแมกซ์ 4 ลำ ซึ่งได้รับมอบแล้วในปี 2555 บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจในการเดินเรือขนาดนี้อีก โดยการซื้อเรือขนาดดังกล่าวเพิ่มจำนวน 5 ลำในระหว่างปี 2554 - ปี 2556 วิศวกรต่อเรือได้พัฒนาการออกแบบตัวเรือขนาดซูปราแมกซ์ (จากเดิมขนาดระวางบรรทุก 57,000 เดทเวทตัน โดยได้เพิ่มขนาดระวางบรรทุกเป็น 64,000 เดทเวทตัน (ในวงการอุตสาหกรรม เรียกกันว่า “ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)”) ซึ่งมีเครื่องยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยไม่เพิ่มอัตราการกินน้ำลึกมากนัก เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญในการควบคุมราคาเชื้อเพลิงและกฎระเบียบในการควบคุมการปล่อยมลพิษที่มีความเข้มงวดมากขึ้น รูปแบบของเรือขนาดอัลตราแมกซ์จึงได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ จึงได้เข้าสู่เรือขนาดนี้โดยการลงนามสัญญาส่งต่อเรือสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 24 ลำซึ่งมีกำหนดรับมอบในปี 2557 - ปี 2559 อย่างไรก็ตาม ตามสัญญาส่งต่อเรือทั้งหมด บริษัทฯ ได้รับมอบเรือแล้วจำนวน 7 ลำ ในปี 2557 - ปี 2559 และบริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 15 สัญญาสำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 15 ลำ เนื่องจากต่อเรือไม่สามารถส่งมอบเรือตามระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาส่งต่อเรือ คงเหลือเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 2 ลำที่มีกำหนดรับมอบภายในไตรมาสแรกของปี 2561 เช่นเดียวกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ เรือขนาดแฮนด์ไซด์ก็ได้รับการพัฒนาอย่างมาก เรือขนาดแฮนด์ไซด์รุ่นใหม่จะมีขนาดถึง 39,000 เดทเวทตัน ในปี 2558 - ปี 2559 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือขนาดแฮนด์ไซด์รุ่นใหม่จำนวน 2 ลำ

ทั้งนี้ ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือพีเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) โดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด เป็นหนึ่งในบรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ รับรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

พีเอสแอลบริหารงานกองเรือแบบไม่ประจำเส้นทางซึ่งมีเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปทั่วโลก สินค้าพื้นฐานที่กองเรือพีเอสแอลขนส่ง คือ สินค้าทางการเกษตร ซีเมนต์ เหล็ก ปูน สินแร่และเนื้อแร่ ถ่านหิน ไม้ซุง และอื่นๆ ในทางภูมิศาสตร์ พีเอสแอลได้แบ่งเครือข่ายการขนส่งสินค้าของกองเรือของบริษัทฯ อย่างคร่าวๆ เป็น 5 ภูมิภาค ประกอบด้วย 1.) สหรัฐอเมริกา/แคนาดา 2.) ยุโรป 3.) ละตินอเมริกา-แอฟริกา 4.) อินเดียอนุทวีป-ตะวันออกกลาง และ 5.) เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล เรือในกองเรือพีเอสแอลส่วนใหญ่สามารถให้บริการในท่าเรือที่มีขีดจำกัดในเรื่องของร่องน้ำและขีดจำกัดในเรื่องอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า (โดยเรือของพีเอสแอลมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดตั้งพร้อมอยู่) ขณะที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถให้บริการในท่าเรือดังกล่าวได้ ลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อได้เปรียบและส่งผลให้พีเอสแอลได้อัตรากำไรที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่น เรือของบริษัทฯ ซึ่งมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือจึงเป็นที่ต้องการมากกว่าเมื่อเทียบกับเรือขนาดใหญ่กว่าที่ไม่มีอุปกรณ์ ถึงแม้ว่าเรือขนาดใหญ่จะสามารถประหยัดต้นทุนจากการมีขนาดที่ใหญ่กว่าได้ก็ตาม

### 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):** การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้พีเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใดก็ตามที่ตกลง ดังนั้น พีเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

เส้นทางการเดินเรือของกองเรือพีเอสแอลไม่ได้กำหนดตายตัว โดยเรือแต่ละลำสามารถขนส่งไปได้ทั่วโลกโดยขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมามีการให้บริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ Time Charter และ Voyage Charter ในอัตราใกล้เคียงกัน โดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1 - 3 เดือน จนในปี 2547 เมื่อลักษณะการให้บริการใช้เรือได้เปลี่ยนไป โดยเรือเกือบทุกลำได้ให้บริการแบบเป็นระยะเวลา (Time Charters) โดยในแต่ละปีตั้งแต่ปี 2548 ถึง 2549 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547 อย่างไรก็ตามในช่วงปี 2550 ถึง 2553 สัดส่วนการให้บริการได้เปลี่ยนไปโดยประมาณร้อยละ 99 ของการให้บริการเป็นการให้บริการแบบระยะเวลา (Time Charters) และคงเหลือการให้บริการแบบรายเที่ยว (Voyage Charters) เพียงร้อยละ 1 เท่านั้น ยกเว้นในระหว่างปี 2552 สัดส่วนของ Voyage Charters ได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 6 อย่างไรก็ตาม ในปี 2554 - 2559 สัดส่วนการให้บริการเป็นรายเที่ยวกับการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาได้เปลี่ยนแปลงไปโดยการให้บริการเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ประมาณร้อยละ 8 ถึงร้อยละ 17 จากร้อยละ 0.5 ในปี 2553

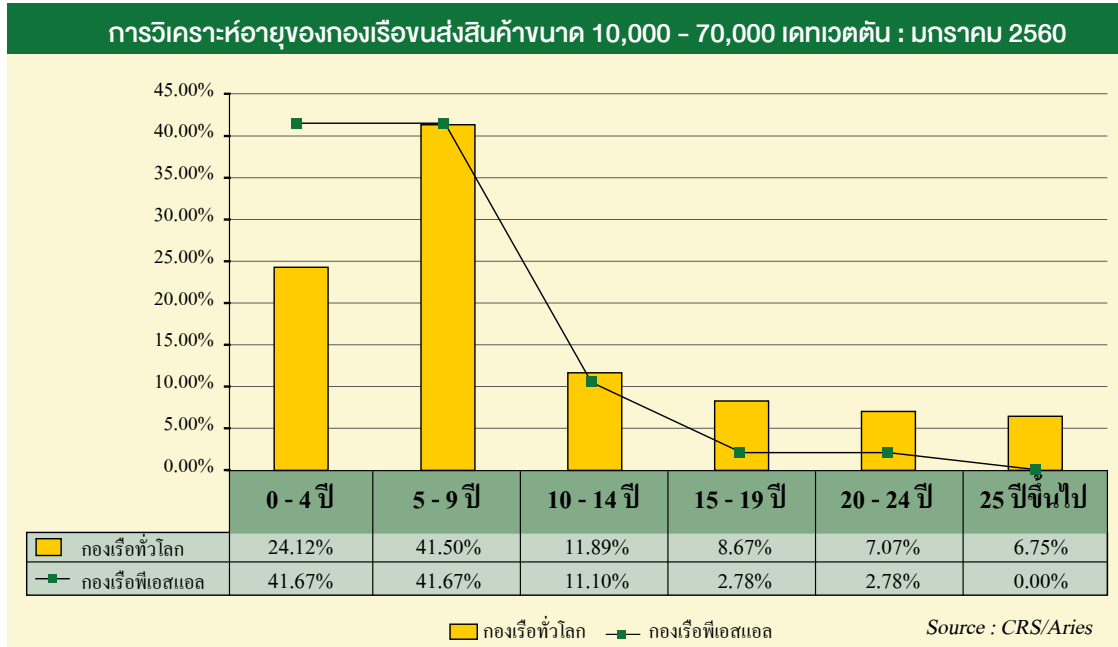
ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็นที่ขนส่งโดยใช้เรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ทำให้พีเอสแอลสามารถลดความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใดๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ



## 1.2 อายุกองเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 6 ปี ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลก

กราฟต่อไปนี้เป็นวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกขนาด 10,000 - 70,000 เดกเวตตันและกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2560



## 1.3 การดำเนินงานธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

### 1. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2557		2558		2559	
สินค้าการเกษตร	96	26.96%	95	21.03%	80	19.18%
ซีเมนต์	42	11.80%	94	20.80%	114	27.34%
เหล็ก	49	13.76%	71	15.70%	51	12.23%
ปุ๋ย	50	14.05%	44	9.73%	32	7.66%
แร่ธาตุและสินแร่	41	11.52%	44	9.73%	60	14.38%
ถ่านหิน	34	9.55%	47	10.40%	45	10.76%
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	17	4.78%	15	3.32%	9	2.16%
อื่นๆ	27	7.58%	42	9.29%	26	6.29%
รวมทั้งสิ้น	356	100.00%	452	100.00%	417	100.00%

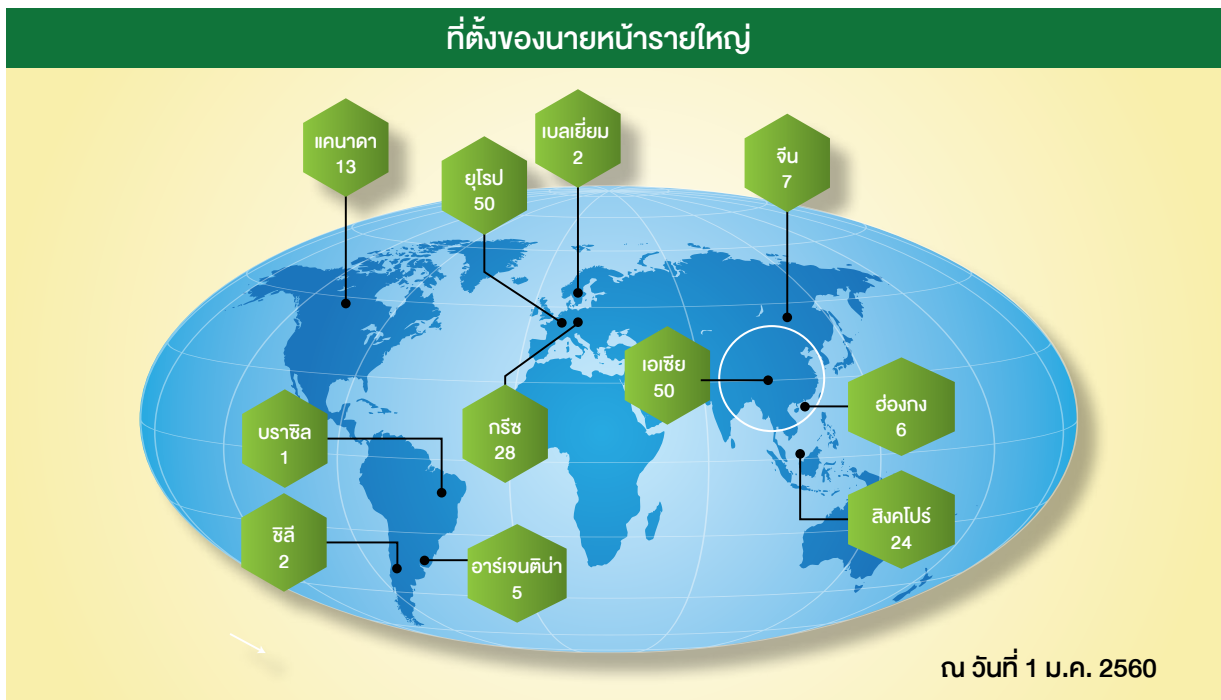
### 2. การให้บริการแบบ Voyage Charters และ Time Charters

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2557		2558		2559	
การให้บริการเป็นรายเที่ยว	45	12.64%	67	14.82%	34	8.15%
การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา	311	87.36%	385	85.18%	383	91.85%

### 3. พื้นที่ในการให้บริการขนส่ง



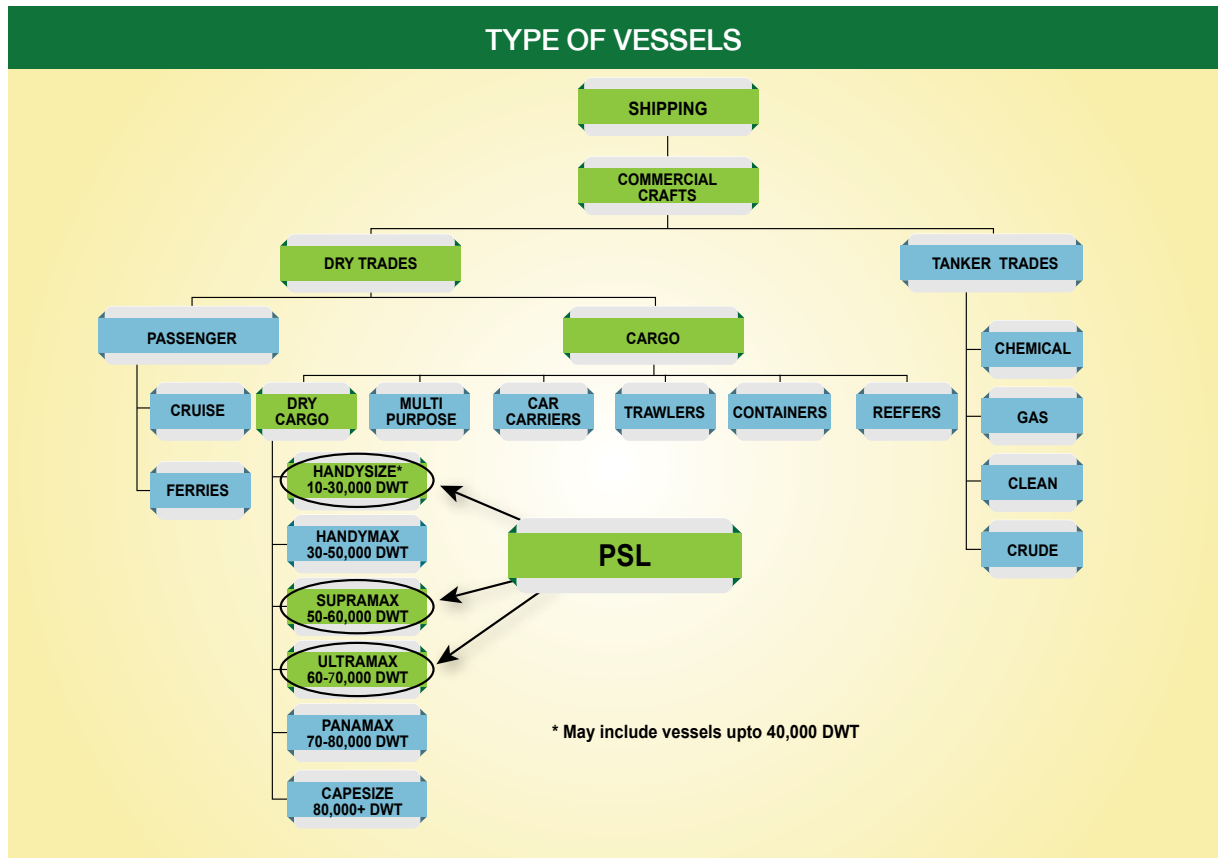
### 4. เครือข่ายการตลาด และที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเทอร์เน็ต ทำให้การติดต่อนั้นครอบคลุมและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสามารถลดต้นทุนในการดำเนินงาน

## 2. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้างๆ ได้ดังนี้



### 2.1 ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกอง (Dry Bulk Market)

สินค้าที่ขนส่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ สินค้าหลัก (Major Bulk) และสินค้านำรอง (Minor Bulk) สินค้าหลัก ได้แก่ แร่เหล็ก ถ่านหิน และ เมล็ดพืช สินค้านำรอง ได้แก่ สินค้าการเกษตร ซีเมนต์ เหล็ก ปูน แร่ธาตุและสินแร่ ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง ฯลฯ

กองเรือของบริษัทฯ เป็นเรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Ship Sector) อุปสงค์ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในกลุ่มนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิด และท่าเรือจำนวนมากที่เรือกลุ่มนี้สามารถให้บริการได้ ลักษณะดังกล่าวทำให้ความต้องการใช้บริการของเรือกลุ่มนี้มีความผันผวนน้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับความต้องการใช้เรือที่มีขนาดใหญ่กว่าซึ่งไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ

ในด้านอุปทาน ผู้ประกอบการทั่วโลกนั้นมีจำนวนมาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 กองเรือโลกขนาดระหว่าง 10,000 - 70,000 เดทเวตัน มีประมาณ 6,945 ลำ โดยผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 92 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 1 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวตัน ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทเอกชนรายย่อยที่มีเรือเพียงไม่กี่ลำ

จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ช่วงตกต่ำครั้งล่าสุดเริ่มต้นในกลางปี 2540 อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์เอเชีย ทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็ได้ค่อยๆ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห้งเทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครั้งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วยทำให้เกิดการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้น หลังจากสิ้นปี 2544

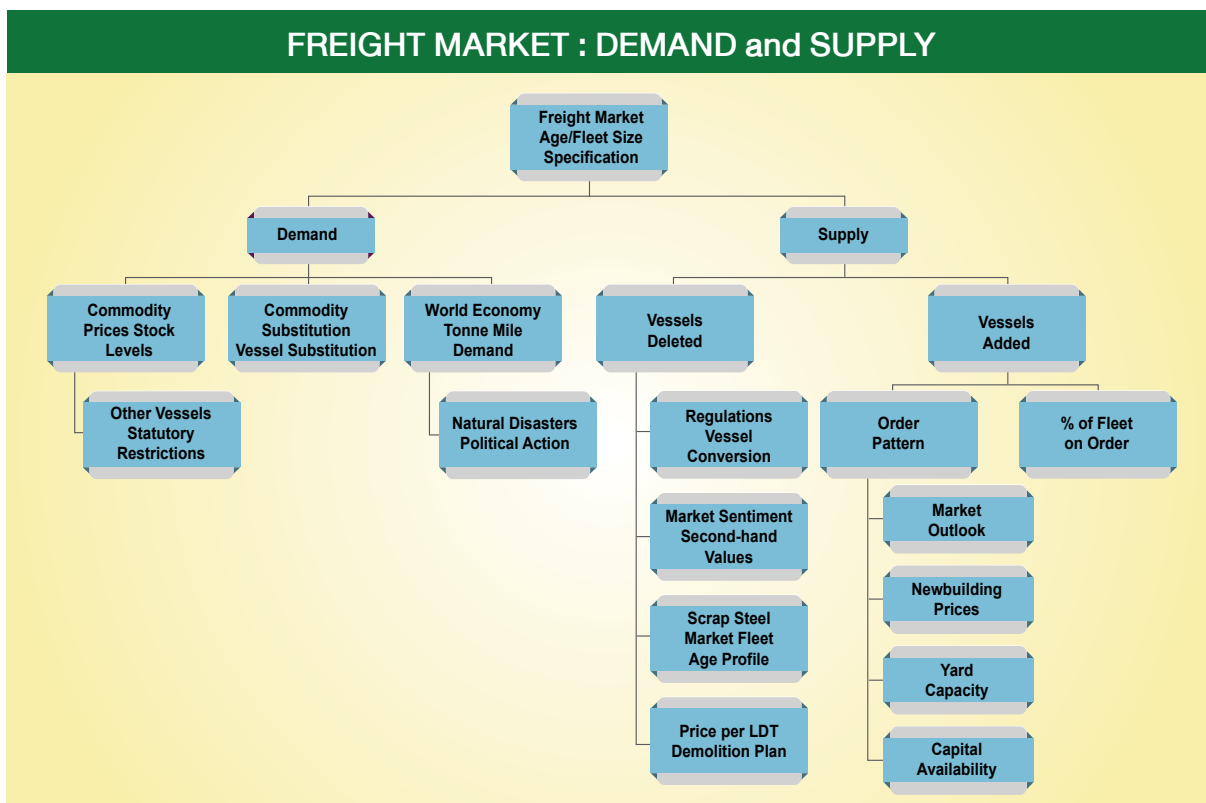


ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้งอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่างตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่มมีการปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่องที่เกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ของปี 2546 - 2547 และจนถึงครึ่งปีแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัวของอัตราค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่า เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ 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 เนื่องจากวิกฤตการเงินโลก (Global Financial Crisis) และภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้ตลาดปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551

ดัชนี BDI ได้เพิ่มขึ้นจาก 478 จุด ณ สิ้นปี 2558 มาอยู่ที่ระดับ 961 จุด ณ สิ้นปี 2559 โดยมีความผันผวนเป็นอย่างมาก ภายในปี ในระหว่างปี 2559 BDI ได้แตะระดับต่ำสุดในประวัติการณ์โดยตกไปอยู่ที่ 290 จุดในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 ส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือมีสูงถึง 13.83 ล้านเดวเทตันในไตรมาสที่ 1 หลังจากนั้น BDI ได้มีการปรับตัวเพิ่มขึ้น ส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือชะลอตัวลง BDI ได้เพิ่มขึ้นแตะระดับสูงสุดในระหว่างปีที่ 1,257 จุดเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2559 อย่างไรก็ตาม ถือว่าสภาพตลาดค่าระวางยังคงอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้น ณ ปัจจุบันจึงแทบจะไม่มี การส่งต่อเรือใหม่ และอุปทานซึ่งคือเรือต่อใหม่ของกองเรือโลกได้ลดลง ประกอบกับการที่อนุญาตการจัดการนำถ่วงเรือ จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 8 กันยายน 2560 ซึ่งคาดว่าจะส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้นและส่งผลให้อุปทาน และอุปสงค์เข้าสู่ภาวะสมดุล อย่างไรก็ตาม แนวโน้มดัชนี BDI ณ ปัจจุบัน แสดงให้เห็นถึงสภาพตลาดที่น่าท้าทายในปี 2560 บริษัทฯ หวังว่าตลาดอาจปรับตัวดีขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปีหรือในต้นปีหน้า

## 2.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

ในขณะที่สภาพและอายุของกองเรือของบริษัทฯ นั้นมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่าย ตารางด้านล่างนี้ ยังแสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอันหลากหลายที่มีผลต่ออุปสงค์และอุปทานที่เป็นตัวผลักดันอุตสาหกรรมการขนส่งและเป็น ตัวสร้างวงจรของธุรกิจ



## 2.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

ดัชนี BDI เป็นดัชนีที่สำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห่งเทกอง จำนวนโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน คำอธิบายของดัชนี BDI และวิธีการคำนวณ มีดังต่อไปนี้

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

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

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) คำนวณได้จากสูตร ดังต่อไปนี้

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

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

### ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้

ประเภทเรือ มาตรฐาน “เทส 52” ที่มีอุปกรณ์ตักสินค้า (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 เมตริกตันต่อวัน
- มีเครื่องยนต์สินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าพร้อมอุปกรณ์ตักสินค้าขนาด 12 ลูกบาศก์เมตรได้ 30 เมตริกตัน
- 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:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้/ญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศออสเตรเลียหรือข้ามมหาสมุทรแปซิฟิก ระยะเวลาประมาณ 35 - 40 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้/ญี่ปุ่น น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

- เส้นทางที่ 3:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้/ญี่ปุ่น 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

### ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไซด์ (BHSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไซด์ จำนวนโดยใช้ประเภทของเรือ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

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

### การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

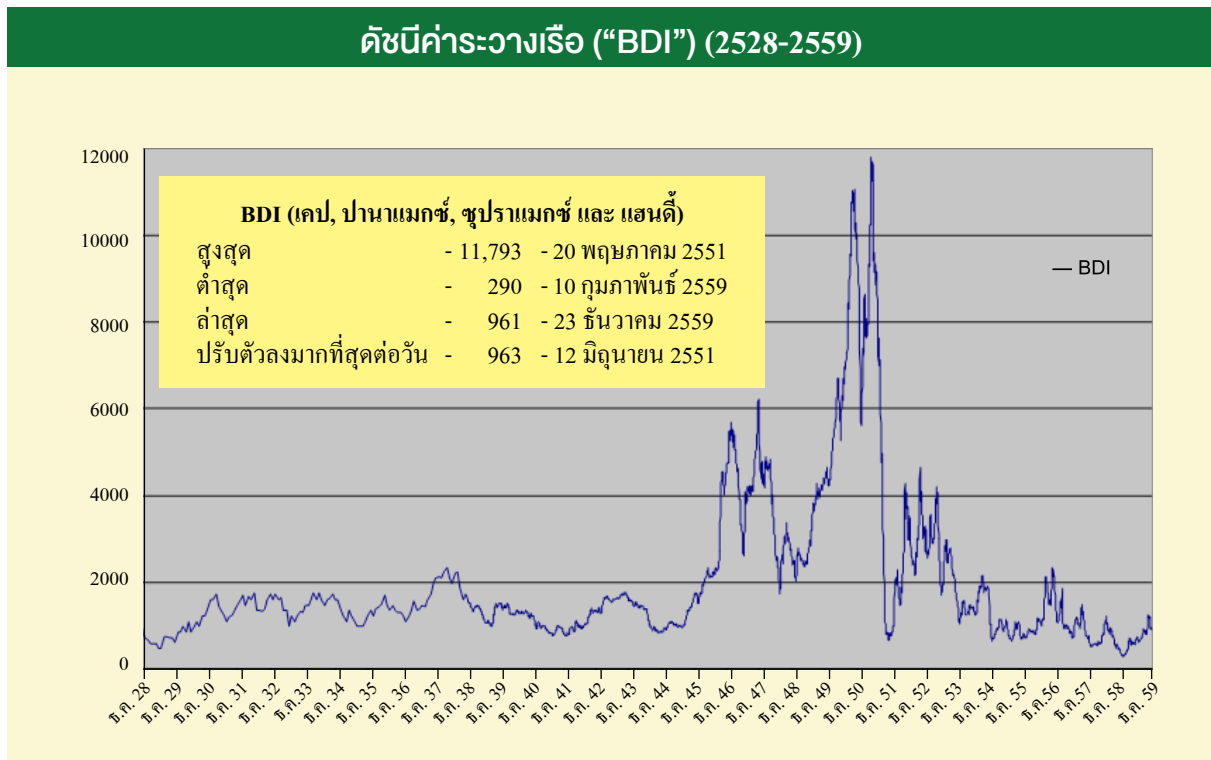
- เส้นทางที่ 1:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Recalada/Rio de Janeiro น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 2:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง 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 โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์/ญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25



**เส้นทางที่ 6:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศเกาหลีใต้/ญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านแปซิฟิกเหนือ ระยะเวลาประมาณ 40 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์/ญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน นำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 25

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5 - 10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นสุด

ทั้งนี้ กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงความเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าระวางเรือ BDI ตั้งแต่ปี 2528 จนถึงสิ้นปีที่ผ่านมา (2559)



## 2.4 กฎหมายพาณิชย์และกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชย์และกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากการที่พีเอสแอลได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวดควบคู่กับการบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่างๆ กลับช่วยให้กองเรือของพีเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือของบริษัทฯ บ่อยครั้งจะเข้าน่านน้ำของออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหภาพยุโรป ที่ซึ่งเจ้าหน้าที่ของรัฐมีความเข้มงวด

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

### 1. รัฐเจ้าของธง (Flag State)

เรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงซึ่งเป็นประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติและเป็นประเทศที่มีอำนาจทางกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือนั้น การจดทะเบียนเรือจะมีการออกใบทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีเพื่อให้เรือนั้นสามารถทำการเดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศรวมถึงการเข้าเทียบท่าเรือต่างๆ ทั่วโลกได้ โดยทั่วไปทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับตัวเรือ งบประมาณเรือ และเจ้าของเรือ

## 2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization “IMO”) เป็นองค์การหรือทบวงการชำนัญพิเศษองค์การหนึ่งที่อยู่ภายใต้การสหประชาชาติ (United Nation “UN”) ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก ในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม

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

อนุสัญญาหลายฉบับของ IMO ยังคงถูกนำมากลับมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันเหตุการณ์ที่เปลี่ยนไปอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธงชาติ (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบและข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเรื่องการลดมลภาวะทางอากาศซึ่งได้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2556 ทำให้เรือต่อใหม่หลังจากวันดังกล่าว จะต้องติดตั้งชีวิตประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (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) ที่อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) เช่นกัน เขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทะเลแคริบเบียน (Caribbean Emission Control Area “ECA”) ได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยมีมาตรฐานการปล่อยมลพิษเช่นเดียวกับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทวีปอเมริกาเหนือ ทะเลเหนือ และทะเลบอลติก กล่าวคือ เรือที่แล่นผ่านบริเวณนี้จะต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulfur Fuel Oil “LSFO”) ซึ่งต้องไม่เกินร้อยละ 1 ในระหว่างช่วงแรกของการบังคับใช้คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2557 ถึงเดือนมกราคม 2558 ส่วนในระหว่างช่วงที่สองของการบังคับใช้คือ ระหว่างเดือนมกราคม 2558 เป็นต้นไป เมื่อเรือแล่นเขตควบคุมการปล่อยมลพิษดังกล่าว ค่ากำมะถันของเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สืบเนื่องจากการขาดแคลนเชื้อเพลิงที่เหมาะสมทั่วโลก เรือต่างๆ จึงจำเป็นต้องใช้ Low Sulphur Marine Gas oil (MGO) ซึ่งมีราคาสูงกว่าเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน การใช้ Low Sulphur MGO กับเครื่องยนต์หลักกับเรือที่มีอยู่นั้นถือเป็นความท้าทายอย่างมากในทางเทคนิคเนื่องจากเชื้อเพลิงชนิดนี้มีความหนืดต่ำและมีคุณสมบัติในการหล่อลื่นต่ำ

โปรดระลึกไว้ว่า เขตควบคุมการปล่อยมลพิษไม่เหมือนกับเขตควบคุมขยะบริเวณทะเลแคริบเบียน (Wider Caribbean area for Garbage Special area) กล่าวคือเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณทะเลแคริบเบียนและทวีปอเมริกาเหนือ นั้น ได้รวมถึงพื้นที่ทางทะเลที่ตั้งอยู่นอกชายฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกและทะเลแคริบเบียนของเครือรัฐเปอร์โตริโกและหมู่เกาะเวอร์จินของสหรัฐอเมริกาด้วย

## 3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลได้มีการกำหนดให้มีการจัดชั้นเรือ โดยเรือแต่ละลำจะต้องมีการจดทะเบียนหรือมีการจัดชั้นเรือ โดยหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับซึ่งเรียกกันว่าสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society) 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 ระหว่างกลุ่มประเทศยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือและต่อมากฎหมายในลักษณะเดียวกันนี้ก็ได้ออกขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาเช่นกัน โดยกฎหมายนี้ได้ครอบคลุมการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้งตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา โดยการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดเกิดขึ้นเมื่อปี 2535

#### 5. ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ

##### (International Safety Management Code: ISM Code)

ประมวลข้อบังคับนี้มีขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษทางทะเล โดยได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2541 ISM Code ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ของ IMO นี้ได้ใช้บังคับกับเรือเดินทะเลในน่านน้ำระหว่างประเทศเพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของ ISM Code จึงได้มีการออกใบประกาศนียบัตรใน 2 ระดับ คือระดับของผู้บริหารเรือ (ภายใต้คำนิยามว่า “บริษัท” ในประมวลนี้) ซึ่งจะต้องมีใบรับรองแสดงถึงการปฏิบัติตามประมวลกฎหมายนี้ (Document of Compliance: DOC) และสำหรับเรือทุกลำ ซึ่งจะต้องมีใบรับรองการบริหารความปลอดภัย (Safety Management Certificate: SMC) เพื่อให้มั่นใจว่าไม่เพียงแต่เรือเท่านั้นที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองแต่ยังรวมถึงบริษัทผู้บริหารเรือเช่นกันที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองดังกล่าว

#### 6. ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ

##### (International Code for the Security of Ships and of Port Facility: ISPS Code)

ประมวลข้อบังคับนี้ได้ถูกพัฒนามาจาก IMO หลังเกิดเหตุการณ์การก่อการร้ายในกรุงนิวยอร์ก เมื่อวันที่ 11 กันยายน (9/11) และวอชิงตัน ดี.ซี. 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 ของกฎหมายนิเวศ นอกเหนือจาก SOLAS, MARPOL และ STCW

อนุสัญญา MLC 2006 ได้รับการให้สัตยาบันเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2555 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2556

ภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (MLC 2006) นี้ประกอบด้วย เอกสารหลัก 2 ส่วน คือ ใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (a maritime labour certificate) และ ใบประกาศการปฏิบัติตามด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (a declaration of maritime labour compliance) เอกสารเหล่านี้จะออกให้โดยรัฐเจ้าของธงที่เรือนั้นชักธงอยู่ เมื่อรัฐเจ้าของธง (หรือหน่วยงานอื่นซึ่งได้รับการยอมรับจากรัฐเจ้าของธง อนุญาตให้สามารถทำการตรวจสอบได้) ได้ตรวจสอบว่าการใช้แรงงานบนเรือได้ปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศนั้นๆ รวมทั้งข้อบังคับของอนุสัญญาต่างๆ

อนุสัญญา MLC 2006 ได้กำหนดหัวข้อการทำงานบนเรือ ไว้ดังต่อไปนี้

- หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ
- หัวข้อที่ 2 สภาพการทำงาน
- หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งสันทนาการ อาหาร และการจัดหาอาหาร



- หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม  
หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้

ประเทศไทยได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2559 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 7 มิถุนายน 2560 ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงไทยจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วนภายในวันที่มีผลบังคับใช้

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ไปก่อนหน้านี้แล้ว ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายน 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้เห็นชอบให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายประการในอนุสัญญา MLC โดยมีการนำหลักการที่ได้มีการให้ความเห็นชอบกันในปี 2552 โดยกลุ่ม IMO/ILO ซึ่งดูแลเกี่ยวกับหลักประกันทางการเงินมาใช้ปฏิบัติ การแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 18 มกราคม 2560 ภายหลังจากวันที่ดังกล่าว เรือที่อยู่ภายใต้ MLC จะต้องมีหนังสือรับรองที่ออกโดยบริษัทประกันหรือผู้ให้การรับประกันทางการเงินอื่นๆ ซึ่งให้การรับรองว่ามีการประกันหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ที่เพียงพอสำหรับต้นทุนและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการส่งลูกเรือกลับ รวมถึงการจ่ายค่าแรงจำนวน 4 เดือนตามสิทธิที่ลูกเรือจะได้รับจากการที่ถูกเลิกจ้าง หนังสือรับรองดังกล่าวยังต้องให้การรับรองครอบคลุมไปถึงการเรียกร้องค่าชดเชยในกรณีที่ลูกเรือได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต P+I Clubs จะเป็นผู้ออกหนังสือรับรองดังกล่าวให้กับกองเรือของบริษัทฯ

## 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 ซึ่งกฎข้อบังคับใหม่ของกรมอนามัยระหว่างประเทศ (IHR 2005) นี้เกี่ยวข้องกับการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรคซึ่งมีทั้งโรคติดต่อทั้งจากการติดเชื้อและการปนเปื้อน ทั้งนี้ มีความเป็นไปได้อย่างมากที่โรคติดต่อหรือการติดเชื้ออาจจะแพร่กระจายมาจากเรือ ดังนั้น กฎข้อบังคับการอนามัยระหว่างประเทศ (IHR 2005) จึงกำหนดให้เรือเดินทะเลระหว่างประเทศจะต้องได้รับใบรับรอง ดังต่อไปนี้ ใบรับรองว่าได้รับการยกเว้นจากการต้องถูกควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Exemption Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขได้ตรวจเรือและไม่พบหลักฐานของการติดเชื้อ หรือการปนเปื้อน แหล่งสะสมหรือท่อระบายของเสียติดเชื้อ หรือไม่พบเชื้อแบคทีเรีย สารเคมี และภัยอื่นๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพมนุษย์ หรือไม่พบสัญญาณของการไม่มีสุขาภิบาลที่เพียงพอ หรือใบรับรองว่าได้มีการควบคุมสุขาภิบาล (Ship Sanitation Control Certificates) จะออกให้เมื่อหน่วยงานสาธารณสุขพอใจกับการใช้มาตรการที่จำเป็นและมีประสิทธิภาพในการกำจัดและควบคุมการติดเชื้อ การปนเปื้อน และแหล่งสะสมหรือเพาะเชื้อที่เกิดขึ้นบนเรือ

## 9. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ

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

อนุสัญญา IMO ฉบับใหม่ ได้กำหนดข้อห้ามในการใช้สีป้องกันการจับเกาะของเปรียงเรือที่มีสารที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและได้กำหนดมาตรการในการป้องกันการใส่สารอันตรายอื่นๆ ในระบบกันเปรียงที่อาจมีการนำมาใช้ในอนาคต เรือจะต้องได้รับใบรับรองเพื่อแสดงให้เห็นว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญา AFS ดังกล่าว

## 10. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของ คนประจำเรือ ค.ศ. 1978 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม (STCW 1978)

(International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW 1978))

อนุสัญญา STCW 1978 เป็นอนุสัญญาแรกที่ได้มีการกำหนดข้อบังคับพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือในระดับมาตรฐานสากล ซึ่งก่อนหน้านี้มาตรฐาน การฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของนายประจำเรือและลูกเรือ ได้ถูกกำหนดขึ้นเอง โดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ ซึ่งไม่ได้มีการอ้างอิงถึงวิธีการปฏิบัติของประเทศอื่นๆ เป็นผลให้เกิดความแตกต่าง และความหลากหลายของมาตรฐานและขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่างๆ ในอุตสาหกรรมการเดินเรือ อย่างมาก ทั้งๆ ที่การเดินเรื่อนั้นถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าว จึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว ในปี 2538 ได้มีการปรับปรุงแก้ไขครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขอนุสัญญา STCW ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมทางทะเลที่ กรุงมะนิลา ในเดือนมิถุนายน 2553 เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามาตรฐานระดับโลกที่จำเป็นได้ถูกนำมาใช้ฝึกอบรมและ รับรองคนประจำเรือว่าจะบริหารและควบคุมเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในอนาคตได้ การแก้ไขเพิ่มเติมนี้เป็นที่ รู้จักกันในชื่อว่า “The Manila amendments to the STCW Convention and Code” ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 หลังจากที่มีการรับรองโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงอนุสัญญาหลังจากที่ได้รับการ รับรองครั้งแรกในปี 2521 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี 2538 และเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้น ในอนาคต ในบรรดาการแก้ไขที่ได้รับการรับรองนั้น มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญหลายแห่งในแต่ละหมวดของ อนุสัญญา ช่วงเวลาการเปลี่ยนแปลง 5 ปีจะสิ้นสุดลงในวันที่ 1 มกราคม 2560 และการแก้ไขเพิ่มเติม Manila จะมีผลบังคับใช้เต็มรูปแบบ

## 11. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ค.ศ. 2004

(International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004)

เนื่องจากเรือต้องใช้น้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ปริมาณมาก ในการสร้างสมดุลเรือภายหลังจากที่ได้ขนถ่าย สินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือนี้จะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่างๆปะปนอยู่ ดังนั้น เมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่ง ถูกปล่อยออกไปอีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำ เหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2 - 3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลกได้กำลังเกิดผลกระทบอย่าง รุนแรง มีข้อมูลจำนวนมากได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ๆซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้น ตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็น ทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าท่าเรือต่างๆ นอกจากนี้ยังมีกฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือ ที่มีอยู่ในถังต่างๆบนเรือ ด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้ บนเรือทุกลำ หลังจากทีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอนมี ผลบังคับใช้ภายใน 12 เดือนนับแต่วันที่ 30 ประเทศเข้าร่วมรับรอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือ ของกองเรือโลก จะต้องมีการจัดการน้ำถ่วงเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2559 อนุสัญญาดังกล่าวได้บรรลุข้อกำหนดที่วางไว้และจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 8 กันยายน 2560 เรือทุกลำจะต้องมี ใบรับรองสำหรับการจัดการน้ำถ่วงเรือ เรือลำใหม่ที่มีการวางกระดูกเรือหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้อง

จัดให้มีอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือตามมาตรฐานที่ IMO กำหนด เรือเก่าทุกลำที่มีอยู่จะต้องติดตั้งอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือพร้อมกับทำการสำรวจเรือให้แล้วเสร็จภายในครั้งแรกของการต่ออายุหนังสือรับรองด้านการป้องกันมลภาวะทางอากาศนับจากวันที่ 8 กันยายน 2560 อุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือตาม IMO อนุมัตินั้นไม่ได้รับการยอมรับจากหน่วยป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งมีความเข้มงวด USCG ได้กำหนดระยะเวลาสำหรับการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่แตกต่างไปจากอนุสัญญาข้างต้นแต่มีการผ่อนปรนในการบังคับใช้เนื่องจากจนถึงเดือนธันวาคม 2558 ยังไม่ได้อนุมัติระบบจัดการน้ำถ่วงเรือใด ๆ อย่างไรก็ตาม ในตอนสิ้นเดือนธันวาคม 2559 ระบบจัดการน้ำถ่วงเรือจำนวน 3 แบบได้รับการอนุมัติจาก USCG แล้ว ดังนั้น เรือที่ถึงกำหนดทำ Dry Dock ภายหลังจากเดือนมกราคม 2561 จะไม่ได้รับการผ่อนผันจากทาง USCG โดยเจ้าของเรือจะต้องจัดให้มีระบบจัดการน้ำถ่วงเรือระบบใดระบบหนึ่งที่ได้รับอนุมัติจาก USCG เท่านั้น จากความแตกต่างระหว่าง IMO และ USCG ทำให้เรือของบริษัทฯ มีความเสี่ยงเมื่อจะต้องเข้าเทียบท่าที่ US โดยเรือของบริษัทฯ ที่มีการติดตั้งอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือตาม IMO อนุมัติ นั้นอาจจะไม่ผ่านการอนุมัติจาก USCG ซึ่งจะส่งผลให้ต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ใหม่เมื่อข้อกำหนดของ USCG มีผลบังคับใช้ ตามกำหนดระยะเวลาที่ทาง USCG ได้วางไว้ เรือบางลำอาจจะต้องจัดให้มีระบบจัดการน้ำถ่วงเรือก่อนที่จะข้อกำหนดของ IMO จะมีผลบังคับใช้

## 12. ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการบริหารจัดการเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code) (International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code))

IMO ได้รับรอง Polar Code และการแก้ไขเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องในปี 2557 - ปี 2558 เพื่อบังคับใช้ภายใต้ SOLAS และ MARPOL ซึ่ง Polar Code จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2560 ถือเป็นเรื่องสำคัญที่ IMO ได้ทำเพื่อป้องกันเรือและคนซึ่งอยู่บนเรือทั้งที่เป็นลูกเรือและผู้โดยสารในน่านน้ำบริเวณขั้วโลกทั้งสองแห่งซึ่งมีสภาพแวดล้อมที่แปรปรวน การแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับยังมีข้อกำหนดที่เข้มงวดมากขึ้นโดยมีการป้องกันการถ่ายเทน้ำมัน การถ่ายเทของเหลวที่เป็นพิษ การถ่ายเทสิ่งปฏิกูลและขยะเพื่อรักษาสภาพแวดล้อม อย่างไรก็ตาม เรือของบริษัทฯ ไม่ได้ทำการค้าในบริเวณขั้วโลก ข้อบังคับดังกล่าวจึงไม่ได้มีผลบังคับใช้กับกองเรือของบริษัทฯ

## 13. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, (CLC 2001))

อนุสัญญา CLC ได้ถูกจัดทำขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิง จะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็ว อนุสัญญา CLC นี้ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตประเทศของภาคีสมาชิก รวมถึงในทะเลอาณาเขตและทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

## 14. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007

(The Nairobi International Convention on the removal of Wrecks, 2007 (the “Wrecks Convention”))

อนุสัญญามีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2558 อนุสัญญานี้กำหนดให้เจ้าของเรือที่มีเรือขนาด 300 ตันกรอสส์ขึ้นไปทำประกันและรักษาสภาพประกันภัยหรือความมั่นคงทางการเงินอื่นๆ เพื่อให้ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการค้นหา ทำเครื่องหมาย และเคลื่อนย้ายซากเรือ เรือทุกลำที่มีขนาด 300 ตันกรอสส์ขึ้นไป จะต้องมีการรับรองที่ออกโดยรัฐภาคีเพื่อรับรองว่ามีการทำประกันที่จำเป็นแล้ว

## 15. กฎระเบียบของภูมิภาค และกฎระเบียบของท้องถิ่นทั่วโลก

ธุรกิจการเดินเรือ อยู่ภายใต้กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่นๆอีกมาก เช่น

- พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA))
- ระบบการกำจัดและปลดปล่อยของเสียของสหรัฐอเมริกา (US National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES)) คือ ระบบที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบในส่วน of พระราชบัญญัติพิทักษ์



สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา เพื่อที่จะลดปริมาณมลพิษที่จะเกิดขึ้นในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา (ในระยะ 3 ไมล์ทะเล) สำหรับเรือที่มีความยาวมากกว่า 79 ฟุต อนุญาตบังคับได้ออกเป็นเอกสารที่เรียกว่า “Vessel General Permit (VGP)” ซึ่งกฏข้อบังคับเหล่านี้เป็นส่วนที่เพิ่มเติมในกฎระเบียบระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เช่น MARPOL สำหรับกฏข้อบังคับ VGP ได้มีข้อกำหนดสำหรับเรือทุกลำ เกี่ยวกับเทคโนโลยีและขอบเขตของการถ่ายเทของเสียทั้งหมด 26 ชนิด รวมถึงแต่เหตุการณ์ฉุกเฉินที่ อาจจะเกิดขึ้นและการปฏิบัติงานตามปกติ นอกจากการถ่ายของเสีย และกฏข้อบังคับพิเศษเหล่านี้แล้ว ยังได้มีการขยายกฏข้อบังคับให้ครอบคลุมถึงระบบการตรวจสอบ ติดตาม การรายงานและเก็บบันทึก ข้อมูล ซึ่งต้องตรวจสอบรายละเอียดของระบบการปกป้องสิ่งแวดล้อม การฝึกอบรมลูกเรือและเก็บ บันทึกข้อมูล ซึ่งกฏข้อบังคับเหล่านี้มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 2552 เป็นต้นมา กฏข้อบังคับ VGP ของ สำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อม (EPA) ได้เข้มงวดมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2557

- เนื่องจากในปี 2552 เรือขนส่งสินค้าเทกอง (ไม่ใช่เรือแท้งค์) ได้ถูกกำหนดให้มีแผนรองรับสำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือแท้งค์ (Non-tank vessel response plan “NTVRP”) ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา โดยตั้งแต่ เดือนมกราคม 2557 มีการใช้ขอบเขตของ NTVRP กว้างมากขึ้นและครอบคลุมเรือจำนวนมากขึ้น โดย จะต้องมีการเข้าทำสัญญากับบริษัทประกันอภัยภัยทางทะเล (Salvage and Marine Fire Fighting) รวมถึง องค์การรองรับน้ำมันรั่วไหล (Oil spill response organizations)
- ตาม California Air Resources Board (CARB) เรือที่อยู่ภายในบริเวณ 24 ไมล์ทะเลของชายฝั่งแคลิฟอร์เนีย จะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับเชื้อเพลิงบนเรืออย่างเคร่งครัด นับแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยปริมาณค่ากำมะถันจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สำหรับทั้ง Marine Gas Oil และน้ำมันดีเซล
- สำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (US Environmental Protection Agency “EPA”) ได้กำหนดให้ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2555 เรือทุกลำจะต้องมีมาตรการควบคุมและจัดทำรายงานการดำเนินการ ป้องกันเรือจากเพรียง (bio-fouling activity) ในขณะที่เดินเรืออยู่ในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา
- ส่วนของสหภาพยุโรปนั้น น้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาไหม้ภายในอาณาเขตของสหภาพยุโรป จะต้อง มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1
- แถบทะเลดำ กล่าวคือ ประเทศบัลแกเรีย ประเทศจอร์เจีย ประเทศโรมาเนีย สหพันธรัฐรัสเซีย ประเทศ ยูเครน และประเทศตุรกี ซึ่งเป็นสมาชิก Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution โดยเรือที่เข้าท่าดังกล่าวจะต้องมีการปฏิบัติตามข้อบังคับของ MARPOL และของสหรัฐอเมริกา การปล่อยน้ำถ่วงเรือ สิ่งปฏิกูล น้ำเสียจากการซักล้าง น้ำเสียจากการล้างคาคาไฟเรือ จะต้องถูกตรวจสอบ โดยเจ้าหน้าที่
- ประเทศจีนได้กำหนดให้เรือที่เข้าตู้ชายฝั่งของประเทศจีนใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulphur Fuel Oil “LSFO”) นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไป โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้
  - เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไปเรือที่เข้าเทียบท่าเรือหลัก 11 ท่า ได้แก่ ท่าเรือ Shenzhen, ท่าเรือ Guangzhou, ท่าเรือ Zhujiang, ท่าเรือ Shanghai, ท่าเรือ Ningbo, ท่าเรือ Zhoushan, ท่าเรือ Suzhou, ท่าเรือ Nantong, ท่าเรือ Tianjin, ท่าเรือ Qinhuangdao และ ท่าเรือ Tangshan/ท่าเรือ Huanghua ให้ใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ขณะเทียบท่า หลักรต่างๆ ดังกล่าว แต่เป็นมาตรการตามความสมัครใจ
  - เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 เป็นต้นไปบังคับให้เรือที่เข้าเทียบท่าเรือหลัก 11 ท่า ดังกล่าวใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5
  - เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 เป็นต้นไปข้อกำหนดให้เรือใช้เชื้อเพลิงตามที่กำหนด ข้างต้น จะครอบคลุมถึงทุกท่าเรือใน 3 พื้นที่ของประเทศจีน ได้แก่ พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล

(Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)

- เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ข้อกำหนดให้เรือใช้เชื้อเพลิงตามที่กำหนดข้างต้น จะครอบคลุมไปถึงเขตควบคุมการปล่อยมลพิษ (emission control zone “ECZs”) สำหรับ 3 พื้นที่ ได้แก่ เขตน่านน้ำอาณาเขต (ระยะห่าง 12 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง) ของพื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในท่าเรือในสหภาพยุโรป (EU)
  - 1) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2560 เป็นต้นไป เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรป ต้องมีแผนสำหรับการติดตาม การรายงานผล และการตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) (แผน RVM) ที่ได้รับการอนุมัติ
    - นำส่งแผน RVM แก่หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบก่อนวันที่ 31 สิงหาคม 2560
    - ติดตามผลการควบคุมปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นไป
    - นำส่งรายงานการวัดผลสำหรับปี 2561 ภายในวันที่ 30 เมษายน 2562
    - เอกสารแสดงการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้างต้น (Document of Compliance) จะต้องเก็บรักษาอยู่บนเรือนับตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2562 เป็นต้นไป
  - 2) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆ จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย (Inventory of Hazardous Material (“IHM”))

## 16. การจัดการให้มีการตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า

เรือที่เข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้จะต้องได้รับการตรวจสอบตามบันทึกความเข้าใจของรัฐเมืองท่าในหลายภูมิภาค หรือภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐท้องถิ่น การตรวจสอบต่างๆ เหล่านี้ มีเป้าหมายที่จะตรวจสอบว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามกฎ (ข้อบังคับระหว่างประเทศ) ทางด้านปลอดภัย ด้านการป้องกันมลภาวะ และด้านความเป็นอยู่ของคนเรือ รวมถึงสภาพการทำงานบนเรือหรือไม่ โดยข้อบกพร่องที่สำคัญที่ผู้ตรวจสอบพบอาจส่งผลให้ถูกกักเรือจนกว่าข้อบกพร่องนั้นๆ จะได้รับการแก้ไขจนอยู่ในระดับที่น่าพอใจ นอกจากนั้นหน่วยงานของการตรวจเมืองท่ายังเป็นหน่วยงานที่รับเรื่องร้องเรียนจากคนประจำเรือเช่นกัน ซึ่งเปรียบเสมือนผู้เป่าแตรเมื่อพบการกระทำอันเป็นการผิดกฎหมายของทางเรือ

# กองกำลังเรือ

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559)

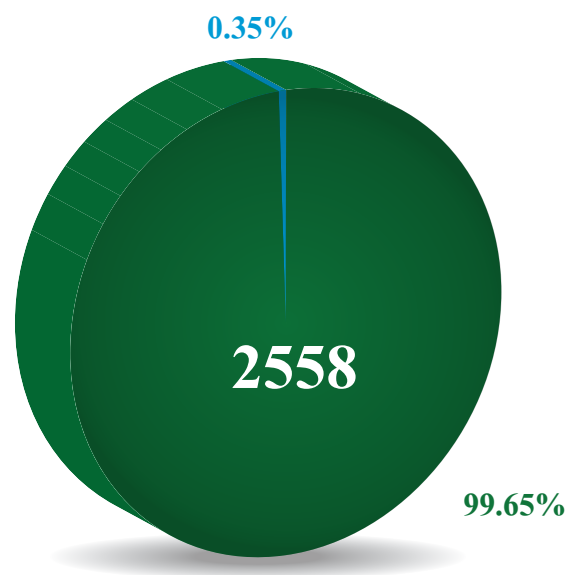
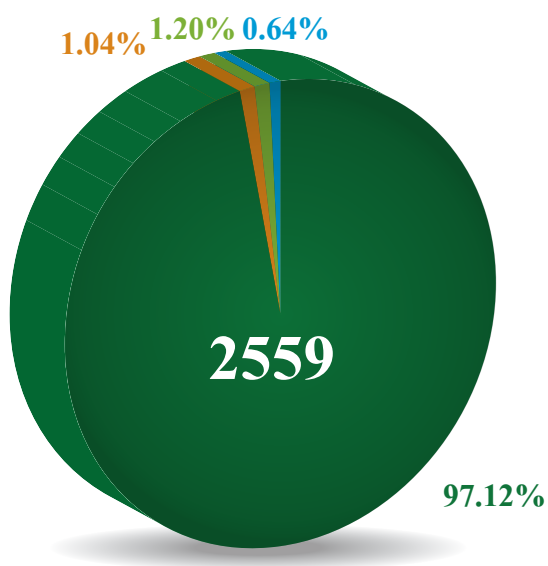
ลำดับที่	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวางบรรทุก (ตัน)	*มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านบาทสหรัฐฯ)	**มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านบาทสหรัฐฯ)
1	คูลิตา นารี	ไทย	2540	18,486	1.17	4.60
2	รัตนะ นารี	ไทย	2545	28,442	9.71	9.50
3	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	14.77	13.00
4	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	16.22	14.50
5	จามจุรี นารี	ไทย	2548	33,733	14.78	13.00
6	จรณา นารี	ไทย	2548	33,720	14.87	13.50
7	มุกดา นารี	ไทย	2552	30,162	14.55	13.00
8	มยุรี นารี	ไทย	2551	30,193	13.62	12.00
9	มัลลิกา นารี	ไทย	2551	30,195	13.89	12.00
10	ล้านนา นารี	ไทย	2555	33,843	17.04	15.00
11	ลลิตา นารี	ไทย	2555	33,869	17.00	15.00
12	อนัญญา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	25.08	23.00
13	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	25.44	23.50
14	จินตนา นารี	สิงคโปร์	2556	33,945	21.46	19.50
15	วิภา นารี	สิงคโปร์	2558	38,851	21.61	19.50
16	วิยะดา นารี	สิงคโปร์	2559	38,716	22.22	20.50
เรือขนาดแฮนด์ไฮส์ 16 ลำ		รวม		513,361	263.43	241.10
		ค่าเฉลี่ย		32,085	16.46	15.07
17	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	22.43	20.50
18	กิระณา นารี	ไทย	2554	56,823	22.49	20.50
19	วริษา นารี	ไทย	2553	53,839	12.02	10.00
20	วริยา นารี	ไทย	2554	53,833	12.93	11.00
21	วิกานดา นารี	ไทย	2556	53,857	14.46	12.50
22	อภิรดี นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	23.78	21.50
23	บารนี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	23.70	21.50
24	ชญานี นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	23.76	21.50
25	คารณีนี นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	24.11	21.50
เรือขนาดซูปราแมกซ์ 9 ลำ		รวม		501,361	179.68	160.50
		ค่าเฉลี่ย		55,707	19.96	17.83
26	อินทิรา นารี	ไทย	2557	63,468	25.94	23.50
27	อิสรา นารี	ไทย	2557	63,516	25.99	23.50
28	สรिता นารี	ไทย	2558	62,964	25.57	20.00
29	สาริกา นารี	ไทย	2558	63,023	25.38	23.00
30	สาวตรี นารี	สิงคโปร์	2559	63,016	25.36	23.50
31	สวิตา นารี	สิงคโปร์	2559	62,970	25.77	24.00
32	สุนิสา นารี	ไทย	2559	63,007	25.96	26.00
เรือขนาดอัลตราแมกซ์ 7 ลำ		รวม		441,964	179.97	163.50
		ค่าเฉลี่ย		63,138	25.71	23.36
33	อภิญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,136	22.71	32.50
34	บุญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,159	23.15	32.50
35	ชญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,114	22.91	32.50
36	คนยา นารี	สิงคโปร์	2558	21,149	23.70	32.50
เรือขนส่งซีเมนต์ 4 ลำ		รวม		84,558	92.47	130.00
		ค่าเฉลี่ย		21,140	23.12	32.50
36 ลำ		รวมเรือทั้งหมด		1,541,244	715.55	695.10
		ค่าเฉลี่ย		42,812	19.88	19.31

หมายเหตุ \* มูลค่าสุทธิตามบัญชีตามงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐหรืออเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559  
\*\* มูลค่าที่เอาประกันภัย หมายถึง มูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

## โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2559		2558	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินเรือ	3,682.42	97.12	4,248.98	99.65
ดอกเบี้ยรับจากเงินยืมล่วงหน้าค่าต่อเรือ	39.73	1.04	0.00	0.00
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	45.43	1.20	0.00	0.00
รายได้อื่น	24.21	0.64	14.94	0.35
<b>รวมรายได้</b>	<b>3,791.79</b>	<b>100.00</b>	<b>4,263.92</b>	<b>100.00</b>



- รายได้จากการเดินเรือ
- ดอกเบี้ยรับจากเงินยืมล่วงหน้าค่าต่อเรือ
- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน
- รายได้อื่น



## คณะกรรมการบริษัท



1



2

### 1. นายธีระ วิภูชนิน

- ประธานคณะกรรมการบริษัท
- กรรมการอิสระ

### 2. นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

- ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ



3



4

### 3. นายคาลิด มอยนุดดิน อาซิม

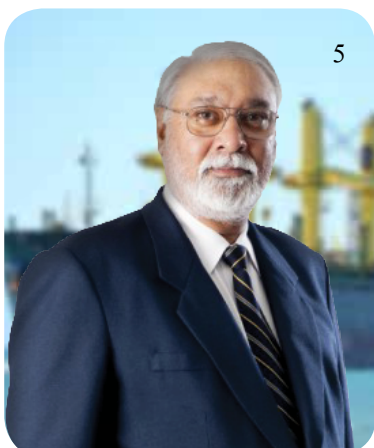
- กรรมการและกรรมการบริหาร
- กรรมการผู้จัดการ

### 4. นายคูชรู คาสี วาเดย์

- กรรมการและกรรมการบริหาร
- กรรมการ - การเงิน

### 5. นายโจปาล มั่นสุขานี

- กรรมการและกรรมการบริหาร



5



6

### 6. นางสาวนิษิต้า ชำห์

- กรรมการ

**7. นายกฤษิต ชำ**

- กรรมการ
- กรรมการพิจารณาคำตอบแทน



**8. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา**

- ประธานคณะกรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ

**9. รองศาสตราจารย์**

**ดร. กวีดา ปานะนนท์**

- กรรมการตรวจสอบและ  
กำกับดูแลกิจการ
- กรรมการพิจารณาคำตอบแทน
- กรรมการอิสระ



**10. นายกำธร ศิลาอ่อน**

- ประธานคณะกรรมการพิจารณา  
คำตอบแทน
- กรรมการตรวจสอบและ  
กำกับดูแลกิจการ
- กรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ

**11. นายอิษฏ์ชาญ ชำ**

- กรรมการ



## โครงสร้างองค์กร







## รายงานจากคณะกรรมการ



นายคาลิต มอยนุดิน อาซิม  
กรรมการผู้จัดการ

### เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปี 28 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

ปี 2559 นั้นจะถูกจดจำว่าเป็นปีที่ท้าทายที่สุดของตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ค่าเฉลี่ยดัชนี BDI สำหรับทั้งปี อยู่ที่ 673 จุด ซึ่งต่ำกว่าตัวเลขดัชนีทั้งปีที่ต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์ซึ่งอยู่ที่ 715 จุดในปี 2529 ถึง 42 จุดหรือคิดเป็นต่ำกว่าประมาณร้อยละ 6

**เหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดซึ่งได้เกิดขึ้นในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้น** คือ ดัชนี BDI ปรับตัวลดลงต่ำสุดในประวัติศาสตร์ที่ 290 จุดในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 นอกจากนั้น ยังมีเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดอื่นๆ ในปี 2559 อีก กล่าวคือ Brexit (เดือนมิถุนายน) การสั่งพิทักษ์ทรัพย์ของ Hanjin (เดือนสิงหาคม) การจัดการน้ำถ่วงเรือได้กลายเป็นกฎหมาย (เดือนกันยายน) การกำหนดค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงที่เผาไหม้บนเรือที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 จะกลายเป็นกฎหมายในปี 2563 (เดือนตุลาคม) ทรมัปชนะการเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา (เดือนพฤศจิกายน) นโยบายการเลิกใช้ธนบัตรในประเทศอินเดีย (เดือนพฤศจิกายน) และเหตุการณ์น้ำเศร้าที่ทุรรัสเซียบรรจำประเทศตุรกีถูกยิงเสียชีวิตขณะมีการถ่ายทอดสดทางโทรทัศน์ (เดือนธันวาคม)

**ดัชนี BDI** เริ่มต้นปีด้วยระดับ 473 จุด และลดลงต่ำเป็นประวัติการณ์มาแต่ละที่ระดับ 290 จุด เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 หลังจากนั้น ดัชนีได้ปรับตัวดีขึ้นเรื่อยๆ อยู่ที่ 703 จุดก่อนสิ้นเดือนเมษายน ต่อมาได้ปรับตัวลงอย่างช้าๆ มาแต่ละที่ 580 จุด เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน ตามปกติแล้วในฤดูร้อน กล่าวคือ ช่วงเดือนมิถุนายน กรกฎาคม และสิงหาคม เป็นช่วงที่ดัชนีต่ำที่สุดของปี แต่ปีนี้ไม่ได้เป็นเหมือนเช่นเคย ตลาดสร้างความประหลาดใจด้วยดัชนีที่ปรับตัวขึ้นไปถึง 748 จุด เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม ดัชนี BDI ทรงตัวจนกระทั่งสิ้นเดือนสิงหาคม ซึ่งหลังจากนั้นดัชนีได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นจนแตะจุดสูงสุดของปีที่ 1,257 จุดเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน ซึ่งโดยปกติแล้วเป็นช่วงที่ดัชนีแข็งแกร่งที่สุดของปี หลังจากนั้น ดัชนี BDI ได้ปรับตัวลดลงเรื่อยๆ จนปิดตัวที่ 961 จุดในวันที่ 23 ธันวาคม

การสั่งต่อเรือใหม่อยู่ในระดับที่เกือบจะต่ำที่สุด มีการเลื่อนการรับมอบเรือสั่งต่อใหม่ออกไปเนื่องจากสถานการณ์ความกดดันทางการเงินไม่ว่าของผู้ซื้อหรือของผู้ต่อเรือ ปัจจัยเหล่านี้จะช่วยลดแรงกดดันจากภาคอุปทาน อันทำให้ความกังวลได้เริ่มจางหายไปจากตลาดก่อนช่วงกลางปี 2559

ตลาดค่าระวางเป็นปัจจัยเดียวที่ผลักดันให้เจ้าของเรือปลดระวางเรือของตน ยิ่งตลาดซบเซามากเท่าไรเรือก็จะถูกปลดระวางมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากตัวอย่างในปี 2559 ไตรมาสแรกเป็นความหายนะของตลาดด้วยดัชนี BDI สร้างสถิติต่ำสุดทุกวันจนกระทั่งแตะจุดต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 290 จุดในเดือนกุมภาพันธ์ ในไตรมาสแรกเดียวกันนี้เองมีเรือที่ถูกปลดระวางรวมทั้งหมด 13.83 ล้านเดทเวตัน แต่ต่อมาในไตรมาสสองดัชนีได้เริ่มปรับตัวดีขึ้น การปลดระวางเรือจึงมีปริมาณลดลงอยู่ที่



นายชวลิต วาเดียน  
กรรมการบริหาร

เพียงแค่ 8.68 ล้านเคทเวทตัน ตามมาด้วยตัวเลขการปลดระวางเรือที่ลดลงอย่างมากอยู่ที่ 2.8 ล้านเคทเวทตัน ในไตรมาสสาม และในไตรมาสสี่ การปลดระวางเรือมีปริมาณเพิ่มขึ้นเล็กน้อยอยู่ที่ 3.43 ล้านเคทเวทตัน ส่งผลให้ภาพรวมกองเรือโลกขยายตัวจากขนาดระวางรวม 771.9 ล้านเคทเวทตัน ณ ต้นปี ไปเป็น 790.41 ล้านเคทเวทตัน ณ สิ้นปี อย่างไรก็ตาม แม้ว่าภาคอุปทานได้ขยายตัว ในระหว่างปีอัตราค่าระวางเรือได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดิมที่อยู่ในระดับที่ต่ำมากมาอยู่ที่ระดับที่กลางๆก่อนสิ้นปี ปัจจัยดังกล่าวเหล่านี้ชี้ให้เห็นว่าจุดสมดุลของภาคอุปสงค์และภาคอุปทานนั้นอยู่ไม่ไกลเกินเอื้อม

เป็นที่แน่นอนว่าอุปสงค์แข็งแกร่งกว่าที่หลายคนคาดการณ์ไว้ตอนต้นปี 2559 โดยมาจากประเทศจีนเป็นหลัก ส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้นในระหว่างปี อย่างไรก็ตาม หากนโยบายของทางการจีนที่ควบคุมจำนวนวันทำงานของเหมืองถ่านหินซึ่งเมื่อไม่นานมานี้ได้เปลี่ยนกลับไปเป็นไม่เกิน 330 วันนั้นจะถูกคลดลงให้เหลือไม่เกิน 276 วันอีกครั้ง ปริมาณการนำเข้าถ่านหินของจีน ก็จะเพิ่มขึ้นอย่างมากในระหว่างปี 2560 อย่างไรก็ตาม ในช่วงต้นปี 2560 การที่จีนได้เปลี่ยนกลับไปใช้นโยบายควบคุมวันทำงานของเหมืองถ่านหินเดิมที่ 330 วันจะทำให้มีการผลิตถ่านหินภายในประเทศมากขึ้น อันจะส่งผลให้มีการนำเข้าถ่านหินจากต่างประเทศลดลง จนกว่าจีนจะเปลี่ยนกลับไปใช้นโยบายควบคุมวันทำงานของเหมืองถ่านหินที่ 276 วัน ปัจจัยนี้อาจทำให้ประเทศจีนนำเข้าถ่านหินลดลงในไตรมาสแรก ปี 2560

เริ่มต้นปีด้วยเทศกาลตรุษจีนซึ่งทำให้อุปสงค์ชะลอตัว ประกอบกับผลกระทบของเดือนมกราคม กล่าวคือ มีการเลื่อนการส่งมอบเรือส่งต่อใหม่ทั้งหมดซึ่งเดิมมีกำหนดส่งมอบในเดือนตุลาคมถึงธันวาคม 2559 มาส่งมอบในเดือนมกราคม 2560 แทน อันทำให้อุปทานเพิ่มขึ้นอย่างมาก ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ดัชนี BDI ปรับตัวลดลงอย่างมาก หวังว่าปัจจัยทั้งสามเหล่านี้กล่าวคือ การลดลงของปริมาณการนำเข้าถ่านหิน การชะลอตัวของอุปสงค์ในช่วงเทศกาลตรุษจีน และผลกระทบของเดือนมกราคมที่ทำให้มีเรือเข้ามาในตลาดเพิ่มขึ้น จะไม่ทำให้ดัชนี BDI ตกต่ำถึงระดับที่น่ากลัวเหมือนในช่วงสองเดือนแรกของปี 2559

ภาพรวมปี 2560 จะคล้ายกับปี 2559 เริ่มด้วยไตรมาสแรกที่ตกต่ำ ตามมาด้วยการฟื้นตัวในช่วงที่เหลือของปี แต่ขึ้นอยู่กับ การปลดระวางเรืออย่างรวดเร็วและในปริมาณมากดังเช่นในครั้งแรกของปี 2559 หากไม่มีการปลดระวางเรือในปริมาณมาก ตลาดอาจตกต่ำไม่ซ้ำเคในไตรมาสแรกแต่ตลอดทั้งปี 2560 การขยายตัวของภาคอุปสงค์อย่างยั่งยืนบวกกับการเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยของภาคอุปทานจะส่งผลให้ตลาดค่าระวางและดัชนี BDI ฟื้นตัวอย่างยั่งยืน

**มีสองปัจจัยที่เป็นแรงขับเคลื่อนดัชนี BDI** ปัจจัยแรก คือ ปริมาณเรือที่มากเกินไปซึ่งเป็นแนวโน้มมาเป็นระยะเวลาพอสมควรแล้ว หากตัวเลขการปลดระวางเรือในระหว่างปี 2560 เพิ่มขึ้นมากกว่าตัวเลขการปลดระวางในปี 2555 (36 ล้านเคทเวทตัน) เรายังมีโอกาสที่จะได้เห็นปัญหานี้หมดไป ปัจจัยที่สอง คือ อุปสงค์ คงจะปฏิเสธไม่ได้เลยว่าสถานการณ์เศรษฐกิจรอบโลกนั้นยังคงไม่มีเสถียรภาพและสร้างความสับสน รวมทั้งไม่ได้สร้างความเชื่อมั่นว่าการค้าขายจะคล่องตัวในปี 2560 อย่างไรก็ตาม ธนาคารกลางสหรัฐได้ตัดสินใจปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.25 และตั้งใจที่จะเพิ่มอีกร้อยละ 0.75 ในปี 2560 โดยเฉพาะเนื่องจากภาพรวมทางเศรษฐกิจกำลังดีขึ้นอันเนื่องมาจากนโยบายต่างๆของประธานาธิบดีทรัมป์ซึ่งดูค่อนข้างแข็งแกร่ง นิตยสาร

ฟอร์จูนได้ระบุว่า “ไม่มีทางที่จะหลีกเลี่ยงความจริงที่ว่า หลังจากสปีแห่งความกังวลต่อเศรษฐกิจที่ย่ำแย่ ตอนนี้ธนาคารกลางสหรัฐได้เห็นว่าเศรษฐกิจสหรัฐกำลังดีขึ้น” สิ่งเหล่านี้ได้บอกว่าการฟื้นตัวของเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดของโลกกำลังเดินไปได้ดีพอที่ธนาคารกลางสามารถเพิ่มอัตราดอกเบี้ย ราคาน้ำมันที่ตกต่ำอย่างมากและคาดว่าจะตกต่ำเช่นนี้ต่อไปอีกระยะหนึ่งในอนาคตน่าจะทำให้ผู้บริโภคมีเงินไว้ใช้จ่ายใช้สอยเพิ่มขึ้น ทรมัปกล่าวว่าโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานมูลค่าล้านล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐน่าจะช่วยกระตุ้นภาคอุปสงค์จากสหรัฐซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในโลก ปัจจัยนี้จะช่วยผลักดันเศรษฐกิจของสหรัฐและน่าจะช่วยให้เกิดความต้องการในการใช้ซีเมนต์ เหล็กกล้าและสินค้าอื่นๆที่ผลิตจากจีนและประเทศในทวีปเอเชีย อันจะส่งผลให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในทางที่ดีขึ้น

**ผลกระทบจากกฎเกณฑ์** จะทำให้มีเรือถูกปลดระวางมากขึ้นในปี 2561 อนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 นั้น ได้กำหนดเรือทั้งหมดจะต้องจัดให้มีระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือเมื่อเข้าอู่แห้งหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 ดังนั้น เรือที่อายุมากกว่า 15 ปีอาจจะถูกปลดระวางเมื่อถึงกำหนดเข้าอู่แห้งหลังจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ จากการวิเคราะห์ถึงความคุ้มค่าในการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือซึ่งมีต้นทุนที่สูงและยังเป็นระบบที่ไม่เคยมีการใช้อย่างแพร่หลายมาก่อนนั้นดูเหมือนว่าการติดตั้งระบบดังกล่าวจะมีความเสี่ยงที่สูงเกินไป โดยเฉพาะสำหรับเรือที่มีอายุ 15 ปีซึ่งมูลค่าเท่ากับเศษเสี้ยว ดังนั้น เจ้าของเรืออาจตัดสินใจที่จะปลดระวางเรือได้ง่ายขึ้น ณ ต้นปี 2560 มีเรือขนาดระวางรวม 114.94 ล้านเดวตัน หรือร้อยละ 14.54 ของกองเรือโลกที่มีอายุมากกว่า 15 ปีและจะต้องเข้าอู่แห้งหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 ซึ่งเจ้าของเรือจะต้องเลือกระหว่างติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือซึ่งมีราคาสูงบนเรือหรือปลดระวางเรือเหล่านั้นแทน

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ตัดสินใจเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2559 ที่จะบังคับใช้การจำกัดปริมาณกำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ตั้งแต่ปี 2563 เป็นต้นไป เชื่อว่าการบังคับใช้กฎดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อตลาดขนส่งทางเรือทั่วโลก อันจะส่งผลให้เกิดการปลดระวางเรือ ส่วนต่างระหว่างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงธรรมดากับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงบริสุทธิ์ และความเร็วของเรือ กฎใหม่ดังกล่าวอธิบายโดยย่อได้ดังต่อไปนี้ สารซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SOx) หรือกำมะถันนั้นสร้างมลพิษต่อชั้นบรรยากาศจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงที่มีกำมะถันเป็นส่วนประกอบ ดังนั้น การลดการปล่อยกำมะถันนั้นทำได้โดยการลดค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้นบนเรือและในอุตสาหกรรม ในปัจจุบันได้กำหนดให้เรือเดินทะเลใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 3.5 แต่กฎใหม่ที่จะเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2563 นั้นได้กำหนดให้เหลือเพียงไม่เกินร้อยละ 0.5 ดังนั้น เรือทั้งหมดจะต้องเลือกที่จะดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ 1) เปลี่ยนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นน้ำมันดีเซล ซึ่งขณะนี้มีราคาแพงกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงปกติประมาณ 200 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อตัน หรือ 2) ยังคงใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติแต่ทำความสะอาดไอเสียโดยใช้เครื่องดักจับเขม่าควันซึ่งมีราคา 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเครื่อง (ราคานี้สำหรับเครื่องยนต์ 10 เมกะวัตต์ ซึ่งส่วนใหญ่สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ หรือเรือขนาดปานามาแมกซ์ โดยน่าจะจะมีราคาแพงกว่านี้หากเป็นเครื่องสำหรับเรือขนาดเคปไซส์) หากตั้งสมมติฐานว่าเรือขนาดเคปไซส์กินน้ำมันเชื้อเพลิงปกติที่ 40 ตันต่อวัน และอยู่ในทะเลเป็นเวลา 310 วัน จะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายได้ 2.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปีซึ่งจะทำให้การลงทุน 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐดูเหมือนจะคุ้มค่า แต่คุณจะต้องลงทุนกับเรือที่มีอายุ 15 ปีหรือไม่? อาจจะไม่ และถ้าคุณไม่ลงทุนติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันนี้ คุณอาจเผชิญกับค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงประจำวันที่เพิ่มขึ้นจาก 12,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวัน (ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปกติที่ 300 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อตัน) เป็น 19,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวัน (ราคาน้ำมันดีเซลที่ 500 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อตัน) ซึ่งในกรณีดังกล่าว เจ้าของเรือมีแนวโน้มที่จะปลดระวางเรือ ประเด็นถัดไปคือส่วนต่างประมาณ 200 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อตันระหว่างน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์และไม่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ ในปี 2563 อุปสงค์น้ำมันเดินเรือคาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 320 ล้านตันต่อปีซึ่งเกือบ 100 ล้านตันต่อปี จะเป็นน้ำมันที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ ก๊าซ LNG และการใช้เครื่องดักจับเขม่าควัน แต่ยังคงมีอีกประมาณ 200 ล้านตันต่อปีที่เหลือซึ่งจำเป็นต้องถูกเปลี่ยนเพื่อให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ หากสมมติว่า 1 ตันมี 6.35 บาร์เรล จะมีน้ำมัน 3.5 ล้านบาร์เรลต่อวันที่ถูกเปลี่ยนจากน้ำมันเชื้อเพลิงธรรมดาไปเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงบริสุทธิ์ ในกรณีเช่นนั้นอะไรจะเกิดขึ้นกับส่วนต่างของราคาน้ำมันทั้งสองชนิดที่ในปัจจุบันอยู่ที่ 200 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อตัน เราเชื่อว่าน้ำมันทั้งสองชนิดนี้จะมีราคาต่างกันมากขึ้น ทั้งนี้ ในกรณีที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงราคาสูงขึ้น เรือทั้งหมดน่าจะแล่นช้าลง โดยสรุป กฎเกณฑ์ใหม่จะช่วยเพิ่มความเร็วในการปลดระวางเรือและลดความเร็วในการแล่นเรือลง ซึ่งดูเหมือนจะเป็นแนวโน้มที่ดีต่อตลาด (ข้อมูลจาก DNB Markets)

คำถามคือ **เจ้าของเรือจะตอบสนองต่อสถานะตลาดที่เป็นเช่นนี้ได้อย่างไรในปี 2560?** บริษัทฯ เชื่อในการปฏิบัติตามกฎต่างๆล่วงหน้าก่อนการบังคับใช้ ดังนั้น กว่า 12 เดือนที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 13 ลำ ซึ่งเชื่อว่าไม่มีเจ้าของเรือรายใดดำเนินการอย่างกระตือรือร้นเช่นนี้ หากตลาดแข็งแกร่ง การปลดระวางเรือจะชะลอตัวลงซึ่งจะส่งผลกระทบต่อตลาด หากตลาดซบเซา จะมีการปลดระวางมากขึ้นในปี 2560 ซึ่งถ้าเกิดขึ้นจริง ประกอบกับการปลดระวางเรืออื่นเนื่องมาจากผลกระทบจากการบังคับใช้กฎเกณฑ์ใหม่ในปี 2561 ตลาดน่าจะสดใสในอนาคตข้างหน้า!

ตลาดเรือเทกองอาจสร้างความประหลาดใจและน่าจะยังคงอยู่รอดได้ในสภาพที่ดี เมื่อช่วงเวลาเดียวกันนี้ของปี 2558 เราเคยไม่เชื่อกับการคาดการณ์ของปี 2559 ดังนั้น เราไม่เชื่อการคาดการณ์สำหรับไตรมาสแรก ปี 2560 แต่เราหวังว่าผลจะออกมาสร้างความประหลาดใจในทางที่ดีสำหรับช่วงที่เหลือของปีและยิ่งไปกว่านั้น เราหวังว่าจะประหลาดใจอย่างน่ายินดีกับผลที่จะเกิดขึ้น

ณ ปัจจุบันนี้ เป็นเวลาเกือบ 9 ปีแล้วที่เราอยู่ในวิกฤตของตลาดเรือเทกอง แม้กระทั่งในพระคัมภีร์ไบเบิลยังระบุว่าเวลาที่ข้าวยากหมากแพงมากที่สุด 7 ปี ดังนั้น จึงคาดว่าปีนี้จะปีสุดท้ายของความตกต่ำของตลาดเรือเทกอง

**ธนาคารสำหรับธุรกิจเดินเรือ** ได้มีส่วนทำให้ตลาดตกต่ำโดยธนาคารดังกล่าวได้ปล่อยกู้ให้แก่บริษัทเดินเรือต่างๆอย่างง่ายดายในช่วงที่ยุคเฟื่องฟูก่อนและในปี 2551 ซึ่งทำให้เจ้าของเรือที่ได้รับเงินกู้ส่งต่อ/ซื้อเรือในปริมาณที่มากเกินไป ทั้งๆที่ใช้เงินทุนของตนเพียงเล็กน้อยและไม่มีสัญญาเช่าล่วงหน้ารองรับ ธนาคารเหล่านี้ต้องประสบกับความยากลำบากและต้องขายต่อเงินกู้ มีคดียุ่งเพียงสองสามคดีที่อยู่ระหว่างการปรับโครงสร้างหนี้ทั้งในหรือนอกศาลล้มละลาย ส่วนคดีอื่นๆอยู่ระหว่างเจรจาผลที่ตามมา คือ ธนาคารหลายแห่งได้ขายต่อเงินกู้ โดยบางแห่งได้ลดพอร์ทของตนลงโดยการขายต่อเงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือให้แก่ธนาคารอื่น หรือยกเลิกการปล่อยกู้ให้แก่ธุรกิจนี้และได้ปลดเจ้าหน้าที่ที่ดูแลธุรกิจนี้ออก การดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้ธนาคารขาดทุน ทำให้ธนาคารต่างๆลงเลที่จะปล่อยกู้ให้กับบริษัทในอุตสาหกรรมนี้ ดังนั้น การจัดหาเงินทุนสำหรับเรือจึงไม่มีที่พึ่งที่จะง่ายขึ้น

**สถานการณ์ของตู้ต่อเรือ** นั้นดูแย่ โดยมีตู้ต่อเรือบางแห่งได้ปิดตัวลง ซึ่งรวมถึงตู้ต่อเรือที่ถือหุ้นโดยภาครัฐของประเทศจีน ซึ่งในอดีตถือว่าเป็นเรื่องที่ไม่น่าเป็นไปได้ ตู้ต่อเรือที่สามารถบริหารให้รอดพ้นวิกฤตได้ลดปริมาณการต่อเรือลงโดยสร้างความแข็งแกร่งในส่วนอื่น กล่าวคือ บางแห่งได้กลับไปให้บริการซ่อมแซมตัวเรือแทน บางแห่งได้เปลี่ยนเป็นอู่รีไซเคิลเรือแบบอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และหลายแห่งได้เปลี่ยนไปประกอบธุรกิจประเภทอื่น ทั้งนี้ มีตู้ต่อเรือในจีนและเกาหลีใต้จำนวนมากซึ่งต้องปิดตัวลง หรือกำลังประสบปัญหาทางการเงิน ซึ่งรวมไปถึงตู้ต่อเรือยักษ์ใหญ่ 3 แห่งในเกาหลีใต้ซึ่งกำลังประสบปัญหาขาดทุนสูงถึงหลักพันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2558 และยังคงขาดทุนเท่าเดิมหรือมากขึ้น ในปี 2559

ปริมาณการส่งต่อเรือที่ลดลงร้อยละ 71 (ซึ่งถือเป็นปริมาณการส่งต่อเรือที่ต่ำที่สุดในรอบ 35 ปี) นั้นอาจส่งผลในแง่ดีหรือแง่ร้ายในอนาคตขึ้นอยู่กับมุมมองของแต่ละบุคคล ในความเป็นจริง ในปีนี้มีตู้ต่อเรือเพียงแค่ 113 แห่งได้รับการส่งต่อเรือ (สำหรับเรือขนาดมากกว่า 1,000 ตันกรอสขึ้นไป) เมื่อเทียบกับจำนวนตู้ต่อเรือถึง 345 แห่งที่ได้รับการส่งต่อเรือในปี 2556 ด้วยการส่งต่อเรือบรรทุกน้ำมันที่ลดลงร้อยละ 83 และการส่งต่อเรือขนส่งสินค้าเทกองที่ลดลงร้อยละ 46 (ข้อมูลจาก Clarksons)

ดูเหมือนว่าตู้ต่อเรือจะยังคงอยู่ภายใต้ภาวะกดดัน ในปี 2560 โดยตู้ต่อเรือของประเทศจีนกำลังเผชิญกับความท้าทายใหม่จากราคาเหล็กที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตาม เป็นข่าวดีสำหรับเจ้าของเรือ เนื่องจากจำนวนการส่งต่อเรือที่น้อยลงจะช่วยสร้างความสมดุลในตลาดขนส่งทางเรือจากในปัจจุบันที่มีจำนวนเรือมากเกินไปความต้องการ (ข้อมูลจาก Banchemo Costa)

**Chong Hui Ru** นักวิเคราะห์ซึ่งเป็นนายหน้าของ Banchemo Costa ได้กล่าวไว้ว่าในปีนี้ได้เห็นข่าวการล้มละลายของตู้ต่อเรือจีน ด้วยการคาดการณ์ว่าประมาณครึ่งหนึ่งถึงสามในสี่ของจำนวนตู้ต่อเรือในประเทศจีนเมื่อครั้งที่มีจำนวนสูงสุดอาจปิดตัวลงไปแล้วหรือกำลังจะปิดตัวลง (ข้อมูลจาก TradeWinds)

**ราคาน้ำมันกับการเดินเรือที่ซาลง** ตามทฤษฎีแล้ว ราคาน้ำมันที่ลดลงจะส่งผลให้มีการเล่นเรือที่เร็วขึ้นแต่เฉพาะในกรณีที่อัตราค่าระวางเรือต่อวันอยู่ในระดับที่สูงพอ ในระดับอัตราค่าระวางปัจจุบันคงไม่มีใครจะเล่นเรือเร็วขึ้น ในความเป็นจริงแล้ว Charterer ทุกรายนั้นให้เล่นเรือในความเร็วกว่าที่ประหยัดและได้ส่งกับตันให้เล่นเรือตามความเร็วที่นั้น เมื่อมีการบังคับใช้กฎการจำกัดค่าก๊าะถันที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ต้นทุนน้ำมันจะเพิ่มเป็นสองเท่าสำหรับเจ้าของเรือผู้ซึ่ง



เลือกที่จะไม่ติดตั้งระบบเครื่องดักจับเขม่าควันที่มีราคาแพงและไม่เคยมีการใช้มาก่อนซึ่งเป็นระบบที่จะทำความสะอาดแก๊สเสียที่มีค่ากำมะถันสูงอันมีสาเหตุมาจากการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงปกติ ปัจจุบันนี้จะทำให้การแล่นเรือช้ากลายเป็นประเพณีปฏิบัติแม้ว่าค่าระวางเรือจะสูงขึ้นอย่างมากก็ตาม มีการคำนวณว่าต้นทุนน้ำมันเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าอาจจะทำให้อุปทานเรือในกองเรือโลกลดหายไปประมาณร้อยละ 10 (โปรดดูย่อหน้า “ผลกระทบทางกฎเกณฑ์”) อันเป็นการช่วยปรับสมดุลของอุปสงค์และอุปทานซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรืออย่างแน่นอน

**การปลดระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง** ในปี 2555 มีตัวเลขที่มากที่สุดเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 35.97 ล้านเดเวตัน อย่างไรก็ตาม ตัวเลขการปลดระวางเรือในปี 2556 และปี 2557 กลับเป็นที่น่าผิดหวังอยู่ที่เพียง 21.39 ล้านเดเวตัน และ 16.72 ล้านเดเวตัน ตามลำดับ ปี 2558 ตัวเลขการปลดระวางเรือดีขึ้นมากโดยมีปริมาณ 32.09 ล้านเดเวตันถูกปลดระวางแต่ก็ไม่ได้ขนาดที่จะช่วยพยุงดัชนี BDI ได้ โดยดัชนี BDI ได้ทำสถิติตกต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์มาอยู่ที่ระดับ 290 จุด ในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 ทั้งนี้ ตัวเลขการปลดระวางเรืออยู่ที่ปริมาณ 29.74 ล้านเดเวตันในปี 2559 ซึ่งร้อยละ 77.4 ถูกปลดระวางในครึ่งแรกของปี 2559 เนื่องจากการระวางเรือปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2559 ทำให้การปลดระวางเรือได้ชะลอตัวลงโดยอยู่ที่เพียงร้อยละ 22.6 ของปริมาณการปลดระวางเรือทั้งหมดของปี การปลดระวางเรือขึ้นอยู่กับการซื้อขายเรือเป็นหลัก กล่าวคือตลาดค่าระวาง (ปัจจัยขับเคลื่อนหลัก) และราคาเศษเหล็ก (ปัจจัยขับเคลื่อนรอง) ทั้งนี้ การปลดระวางเรือไม่มีความเกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันไม่ว่าจะสูงขึ้นหรือลดลงก็ตาม ราคาเศษเหล็กสำหรับเหล็กเรือที่ถูกปลดระวางล่าสุดอยู่ที่ต่ำกว่า 300 เหรียญสหรัฐต่อตันซึ่งยังอยู่ในระดับต่ำและมีการคาดการณ์ว่าราคาเศษเหล็กไม่น่าจะลดลงกว่านี้อีก ซึ่งหากราคาเศษเหล็กยังอยู่ในระดับเช่นเดียวกับปัจจุบัน และตลาดค่าระวางยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำดังเช่นปัจจุบัน คาดว่าจะมีเรือถูกปลดระวางมากขึ้นในปี 2560 โดยทั่วไปแล้ว ในเวลาที่ค่าระวางตกต่ำ Charterer ซึ่งมีเรือให้เลือกมากมายจะไม่เลือกเรือเก่าที่กินน้ำมันมากกว่าและค่าเบี้ยประกันสินค้าสูงกว่า นอกจากนี้ ลูกค้าไม่ต้องการให้ขนส่งในเรือเก่าหากยังมีเรือที่อายุน้อยกว่าในอัตราค่าระวางที่เท่ากัน ดังนั้นเรือเก่าจึงไม่มีใครเช่าในช่วงที่ตลาดตกต่ำและสร้างค่าใช้จ่ายให้แก่เจ้าของเรือแม้ว่าจะจอดเรือไว้เฉยๆก็ตาม ดังนั้น ในช่วงที่ตลาดตกต่ำซึ่งไม่มีความหวังว่าจะปล่อยเรือให้เช่าได้ เจ้าของเรือเก่าส่วนใหญ่จะเผื่อราคาเศษเหล็กจากการปลดระวางอย่างใกล้ชิด และหากเกรงว่าราคาเศษเหล็กจะปรับตัวลดลงอีก เจ้าของเรือคงจะตัดสินใจปลดระวางเรือของตนได้ง่ายยิ่งขึ้น นอกจากนี้ หากมีภาระที่ต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่ออกมาใหม่ซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูง อาจจะทำให้การตัดสินใจในการปลดระวางเรือง่ายขึ้นไปอีก

อีกสี่ปีข้างหน้า กล่าวคือ ก่อนสิ้นปี 2563 จะมีเรือร้อยละ 23.2 ของกองเรือโลก (ขนาดระวางบรรทุกรวม 183.30 ล้านเดเวตัน) มีอายุเกิน 15 ปีและน่าจะถูกปลดระวาง เนื่องจากกฎเกณฑ์ที่เข้มงวดขึ้นซึ่งใช้ต้นทุนสูงในการปฏิบัติตามแนวโน้มดัชนี BDI และราคาขายเรือเพื่อปลดระวาง

ประมาณร้อยละ 10.8 ของขนาดระวางของเรือส่งต่อใหม่ (85.22 ล้านเดเวตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในสิ้นปี 2563 การขาดแหล่งเงินทุนควบคู่ไปกับความล่าช้าในการส่งมอบเรือของคู่ต่อเรือจะทำให้อัตราความล่าช้าอยู่ในระดับที่สูงมาก (ในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 47.5) สูงกว่าค่าเฉลี่ยร้อยละ 35 ในช่วงระหว่างปี 2553 ถึงปี 2557

**อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่** คือ ผลต่างระหว่างขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่ส่งต่อที่ต่อเรือ ณ ต้นปีกับขนาดระวางบรรทุกของเรือต่อใหม่ที่มีการส่งมอบกันจริงๆ ณ สิ้นปี ของปีเดียวกัน สำหรับปี 2558 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่อยู่ที่ร้อยละ 46.03 และในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 47.5 ซึ่งทั้งสองปีสูงกว่าค่าเฉลี่ยในช่วงห้าปีที่ผ่านมาซึ่งอยู่ที่ประมาณร้อยละ 35 ดังนั้น สำหรับปี 2559 มีจำนวนเรือเพิ่มขึ้นสุทธิคิดเป็นขนาดระวางรวม 18.51 ล้านเดเวตัน ทำให้ ณ สิ้นปี กองเรือโลกมีขนาด 790.41 ล้านเดเวตัน ซึ่งคิดเป็นการเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 2.4 ของกองเรือสินค้าแห่งเทกองโลก ซึ่งถือเป็นตัวเลขที่น้อยที่สุดในรอบสิบปีที่ผ่านมา

**ภาคอุปทานในอนาคต** ด้วยอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือที่มีความผันผวนคงเป็นการยากที่จะคาดการณ์การเพิ่มขึ้นของขนาดระวางสุทธิเรือในอนาคตได้อย่างแม่นยำ บริษัทฯ คิดว่าอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือต่อใหม่และการปลดระวางเรือจะยังคงไม่สามารถคาดการณ์ได้และจะผันผวนสวนทางกับดัชนี BDI หากตั้งสมมติฐานว่าอัตราการส่งมอบเรือล่าช้าอยู่ที่ร้อยละ 50 (ในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 47.5) และมีการปลดระวางเรือ 30 ล้านเดเวตัน (ในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 29.74) ต่อปี กองเรือโลกจะลดลงร้อยละ 0.14 หรือลดลง 1.14 ล้านเดเวตัน อันทำให้กองเรือโลกมีขนาด 789.27 ล้านเดเวตัน ณ ต้นปี 2561 และภายใต้สมมติฐานดังกล่าว กองเรือโลกจะลดลงร้อยละ 0.88 หรือลดลง 6.98 ล้านเดเวตัน อันทำให้กองเรือโลกมีขนาด 783.42 ล้านเดเวตัน ณ ต้นปี 2562

**ภาคอุปสงค์** ยังคงมีความไม่แน่นอน **ประเทศจีน** ซึ่งเป็นหลักสำคัญสำหรับตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเอกต้องเผชิญกับปัญหาตัวเลขจีดีพีที่ลดลงเหลือเพียงร้อยละ 6.7 ในปี 2559 เศรษฐกิจจีนตามแผนห้าปีซึ่งเริ่มตั้งแต่ปี 2559 น่าจะเติบโตเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 6.5 จีนพยายามกระตุ้นเศรษฐกิจของตน และควบคุมการพึ่งพาการส่งออก ในแง่ของตัวเลขการนำเข้านั้น ในปี 2559 จีนได้สร้างความประหลาดใจด้วยตัวเลขการนำเข้าแร่เหล็กสูงถึงปริมาณ 1,024.71 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 7.5) ซึ่งเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ที่มีประเทศที่สามารถนำเข้าสินค้าโภคภัณฑ์ชนิดหนึ่งในปริมาณมากกว่าหนึ่งพันล้านตันภายในปีเดียว! การนำเข้าถ่านหินอยู่ที่ปริมาณ 255.67 ล้านตัน (เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 25.2) ซึ่งเป็นเรื่องที่น่ายินดีสำหรับตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเอก จีนได้ส่งออกเหล็กปริมาณ 108.99 หรือลดลงร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับปี 2558 ซึ่งอยู่ที่ปริมาณ 112.41 ล้านตัน ทั้งๆที่ตัวเลขดังกล่าวได้เพิ่มขึ้น แต่กลับมีการพาดหัวข่าวว่า “เศรษฐกิจจีนกำลังชะลอตัว”

เศรษฐกิจเริ่มที่จะฟื้นตัวในสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดของโลก โดยธนาคารกลางสหรัฐอเมริกาได้ปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.25 และตั้งใจที่จะปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยอีกร้อยละ 0.75 ในปี 2560 ซึ่งเป็นเครื่องบ่งบอกว่าสหรัฐอเมริกาซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดของโลกได้ฟื้นตัวขึ้นในระดับที่ธนาคารกลางของตนสามารถปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยได้ โดยเฉพาะภาพรวมทางเศรษฐกิจกำลังไปด้วยดีอันเนื่องมาจากนโยบายต่างๆของประธานาธิบดีทรัมป์ที่ได้ชี้ให้เห็นว่าค่อนข้างแข็งแกร่ง โครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานมูลค่าล้านล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐของประธานาธิบดีทรัมป์น่าจะช่วยกระตุ้นอุปสงค์อันจะเป็นปัจจัยที่ช่วยผลักดันเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ให้ดีขึ้นและน่าจะช่วยมีการนำเข้าซีเมนต์ เหล็กกล้าและสินค้าอื่นๆ ที่ผลิตจากจีนและประเทศในทวีปเอเชีย อันจะส่งผลให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในทางที่ดี

**ส่วนสหภาพยุโรป** ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลกรองจากสหรัฐฯ และเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปเป็นที่น่าผิดหวัง จึงทำให้ธนาคารกลางสหภาพยุโรปยังคงใช้มาตรการคิวอี (QE) ต่อไป อันจะส่งผลให้ค่าเงินยูโรอ่อนตัวลงเมื่อเทียบกับค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าจะลดต่ำลงอีกจากมาตรการคิวอีดังกล่าว รวมกับค่าเงินที่อ่อนตัวลงอาจทำให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปฟื้นตัว และไม่สามารถมองข้ามตัวเลขการส่งออกได้เนื่องจากเยอรมนีเคยเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลกเมื่อไม่นานมานี้ หากสหภาพยุโรปสามารถจัดการกับเศรษฐกิจของตนได้ย่อมมีการนำเข้าสินค้าเอกมากขึ้นเพื่อใช้ในการผลิตสินค้าสำเร็จรูปและสินค้าสำเร็จรูป ส่งผลให้เกิดความต้องการในการขนส่งทางเรือมากขึ้น

**ประเทศญี่ปุ่น** ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนสินค้าเอกรายใหญ่อันดับที่สองของโลกยังคงประสบปัญหาอย่างไรก็ตาม เนื่องจากการเลิกใช้พลังงานนิวเคลียร์จึงมีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มมากขึ้น บริษัทญี่ปุ่นหลายแห่งทำกำไรอย่างคาดไม่ถึง ต้องขอบคุณค่าเงินเยนที่อ่อนตัวลงจาก 75 เยน เป็นมากกว่า 120 เยนต่อดอลลาร์สหรัฐ และทำให้มีการกลับไปลงทุนในประเทศของตน รวมไปถึงในโรงงานของตนทั่วเอเชียและทั่วโลก ซึ่งส่งผลให้มีการนำเข้าสินค้าแห่งเอกมากขึ้น

**ประเทศอินเดีย** ด้วยค่าเงินที่อ่อนตัวลงอีกและภายใต้รัฐบาลใหม่ที่มุ่งเน้นการค้า ทำให้อินเดียอาจกลายเป็นผู้ที่มีบทบาทในตลาดเรือเอก ทำเรือของอินเดียเกิดความแออัดอย่างมากจากปริมาณการนำเข้าและส่งออกที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากลักษณะของท่าเรือที่เล็ก ร่องน้ำตื้นเขิน และไม่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้อุปทานในเรือขนส่งขนาดเล็กลดลง ปัจจัยนี้จะส่งผลดีต่อเรือขนาดแฮนด์ไซส์จนถึงเรือขนาดอัลตราแมกซ์ที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ อินเดียซึ่งเป็นผู้บริโภคหลักรายใหญ่เป็นอันดับที่สามของโลก อุปสงค์ในเหล็กภายในประเทศจะเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากรัฐบาลลงทุนอย่างมหาศาลในการก่อสร้างถนนและอาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัย รายงานหลากหลายฉบับได้แนะนำว่า พลังงาน ถ่านหิน และพลังงานทางเลือกจะใช้ประมาณถึง 250 พันล้านเหรียญสหรัฐภายใต้รัฐบาลชุดปัจจุบัน ความหวังของการขนส่งทางเรือจากการนำเข้าถ่านหินของอินเดียน่าจะเพิ่มขึ้นอย่างมาก

**หนึ่งในสัญญาณที่สามารถช่วยให้อุปสงค์เพิ่มขึ้น** โดยเฉพาะสำหรับเรือเอกก็คือ แผนการเดินทางสายไหม (One Belt One Road) ซึ่งริเริ่มโดยผู้นำจีน Xi Jinping แผนการนี้เป็นการเชื่อมโยงทางถนน ทางรถไฟ ท่อก๊าซและน้ำมัน และโครงการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆจากจีน เริ่มต้นจากเมืองซีอานซึ่งอยู่ในจีนตอนกลาง ผ่านใจกลางทวีปเอเชีย ไปจนถึงเมืองมอสโก เมืองรอตเตอร์ดัม เมืองลอนดอน เมืองเวนิสและเมืองไฟร์ฮัส แผนการนี้ไม่ได้สร้างประโยชน์ให้แก่ประเทศจีนเท่านั้น แต่ยังสร้างประโยชน์ให้แก่ประเทศอื่นๆทั่วโลก

- วงเงินที่จะใช้สำหรับแผนการ OBOR อยู่ระหว่าง 1.4 และ 21.0 ล้านล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ!!
- แผนการนี้ครอบคลุม 65 ประเทศ 3 ทวีป และประชากร 4.4 พันล้านคน
- เมื่อคำนวณอัตราเงินเพื่อ ณ ปัจจุบันเป็นหน่วยสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ แผนการนี้ใหญ่กว่าแผนการมาร์แชลล์ ขึ้นต่ำ 12 เท่าหรือสูงสุดถึง 180 เท่า
- เงินทุนจะมาจาก (1) ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asia Infrastructure Investment Bank) ซึ่งมีเงินทุน 40 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ และเงิน 100 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐจาก 57 ประเทศสมาชิก (2) กองทุนเส้นทางสายไหมมูลค่า 40 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ (3) ธนาคารใหม่เพื่อการพัฒนาแห่งใหม่หรือ BRICS มูลค่า 100 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ (4) ธนาคารการพัฒนาแห่งชาติจีนมูลค่า 900 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ
- โครงการต่างๆ ที่เกิดขึ้นแล้วภายใต้แผนการนี้ได้แก่ (1) รายงานของ PWC ฉบับเดือนกุมภาพันธ์ 2559 ได้ยืนยันว่ามีโครงการต่างๆ ภายใต้แผนการ OBOR มูลค่า 250 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งได้เริ่ม ดำเนินการ หรือเสร็จสิ้น (2) China Merchant Holdings ได้ตกลงที่จะสร้างท่าเรือ 10 แห่ง ในรัสเซีย แอฟริกาตะวันตกและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (3) Power China ได้สร้างโรงงานไฟฟ้า 182 เมกะวัตต์ในปากีสถาน 24 เมกะวัตต์ในประเทศเวียดนามและ 60 เมกะวัตต์ในประเทศไทย (4) ระเบียงเศรษฐกิจบังคลาเทศ-จีน-อินเดีย-พม่าได้เสร็จสมบูรณ์แล้ว (5) โรงไฟฟ้าพลังน้ำในเบลารุส (6) ท่าเรือต่างๆ ในปากีสถาน (Gwadar) พม่า บังคลาเทศและศรีลังกา (7) ระเบียงเศรษฐกิจจีน ปากีสถาน มูลค่า 46 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ได้เสร็จสมบูรณ์แล้ว (8) สวนอุตสาหกรรมเบลารุส-จีน (9) 33 โครงการที่ได้ลงนามในคำชัคสถานตั้งแต่อุตสาหกรรมเหมืองแร่ อุตสาหกรรมน้ำมัน อุตสาหกรรมพลังงาน
- แผนการ OBOR อันจะช่วยช่วยลดความวุ่นวายทางการเมืองและความยากจนในพื้นที่ที่อยู่ภายใต้แผนการ OBOR
- ผลประโยชน์ต่อประเทศจีน ได้แก่ (1) การใช้ประโยชน์ประมาณร้อยละ 30 ของกำลังการผลิตโรงถลุงเหล็กที่ไม่ได้ใช้งาน (2) การใช้ประโยชน์ประมาณร้อยละ 40 ของโรงงานปูนซีเมนต์ที่ไม่ได้ใช้งาน (3) ปัญหาการว่างงานในอุตสาหกรรมทั้งสองจะหมดไป (4) การเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมจากต้นทุนแรงงานและที่ดินที่มีราคาสูงในพื้นที่ชายฝั่งไปยังต้นทุนแรงงานและที่ดินที่ต่ำกว่าในทางตอนกลางของประเทศซึ่งเป็นการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมการผลิตไปยังตลาดหลักผ่านทางโครงสร้างพื้นฐาน (5) การเปลี่ยนถ่ายอย่างราบรื่นจากเศรษฐกิจที่มีการลงทุนหลักในสินทรัพย์เป็นเศรษฐกิจที่มีภาคการบริโภคเป็นหลัก (6) ประเทศจีนจะเป็นอิสระจากการขนส่งสินค้าผ่านทางช่องแคบมะละกา (7) พัฒนาความสัมพันธ์ทางการทูตใน 65 ประเทศ 3 ทวีป ประชากร 4.4 พันล้านคน (8) สหรัฐอเมริกาได้รับการดำเนินการสงคราม ‘เปลี่ยนระบอบการปกครอง’ ใน 20 ประเทศและ ดำเนินการทางเศรษฐกิจและมาตรการบังคับอื่นๆ ที่สงครามไม่สามารถจัดการได้ต่อรัสเซียและอิหร่าน การเคลื่อนไหวของสหรัฐอเมริกาต่อเอเชียได้เพิ่มความตึงเครียดในประเทศที่มีพรมแดนติดกับทะเลจีนใต้ จีนจะกำจัดการคุกคามนี้ด้วยแผนการ OBOR อย่างสงบโดยไม่มีฝ่ายใดเสียเปรียบ ขณะที่ยังคงรักษาความปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือสำหรับวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูป!

การดำเนินการตามที่กล่าวข้างต้นต้องอาศัยแร่เหล็ก ถ่านหิน หิน ถ่านโค้ก ไม้ และแร่อื่นๆ เช่น แร่ निकเกิล แร่อะลูมิเนียม ในปริมาณมาก ซึ่งสร้างประโยชน์อย่างมหาศาลต่อตลาดเรือเทกอง

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงนำเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทในปีที่ผ่านมา มา ดังต่อไปนี้

ปี	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	3,180	7,065	6,390	2,617	2,758	1,549	920	1,206	1,105	719	673
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	92.6	125.1	148.1	88.1	35.5	23.6	4.5	17.5	(2.5)	(69.41)	(75.61)
จำนวนเรือโดยเฉลี่ย	54.00	44.97	44.12	32.79	21.39	21.91	30.44	38.93	41.66	45.46	40.29
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	1.72	2.78	3.36	2.69	1.66	1.08	0.15	0.45	(0.06)	(1.53)	(1.88)

ผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี 2559 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือของทั้งปีที่ 673 จุด ซึ่งถือเป็นดัชนีเฉลี่ยทั้งปีที่ต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์ ซึ่งต่ำกว่าดัชนีที่ต่ำที่สุดซึ่งอยู่ที่ 715 จุด ในปี 2529 ถึง 42 จุดหรือร้อยละ 6 ในขณะที่บริษัทเดินเรืออื่นต้องเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11) หรือปรับโครงสร้างหนี้ บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่าย และเมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โฉกอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี ในเดือนมกราคม 2559 และบริษัทฯ ยังออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันจำนวนประมาณ 55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โฉกอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี ในเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ชำระเงินคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้มีประกันซึ่งมีครบกำหนดชำระในปี 2560 และปี 2561 และบริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อที่จะเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 3 ลำ ในปี 2558 และจำนวน 13 ลำในปี 2559 ทั้งนี้ บริษัทฯ มีแผนที่จะขายเรืออีกจำนวน 1 ลำในปี 2560)

## รางวัลและเกียรติยศ

บริษัทฯ ได้รับรางวัล ASIA BEST EMPLOYER BRAND AWARD ในงานประกาศรางวัล The Asia Best Employer Brand Awards ครั้งที่ 7 ปี 2559 บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเข้าชิงรางวัลนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยม (Best Investor Relations Awards) จากงาน SET Awards 2016 บริษัทฯ ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจสำหรับการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 7 ปีติดต่อกันจากปี 2553 ถึง 2559 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้าชิงรางวัล The ClassNK Dry Bulk Operator of the Year จากงาน The Lloyd’s List Asia Awards 2016 และบริษัทฯ ยังได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อชิงรางวัล ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเทกองแห่งปี จากงาน IBJ Awards ประจำปี 2559

## จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

ผลการดำเนินงานระหว่างปี รายได้รวมของบริษัทฯ เป็นเงิน 3,791.79 ล้านบาท (ปี 2558: 4,263.92 ล้านบาท) และขาดทุนสุทธิเป็นเงิน 2,664.90 ล้านบาท (ปี 2558: 2,425.78 ล้านบาท) รวมขาดทุนจากการขายเรือ ขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือ และค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้ 1,429.10 ล้านบาท (ปี 2558: 1,124.02 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 13,632.57 ล้านบาท (ปี 2558: 16,486.17 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงเล็กน้อยในระหว่างปีเป็น 32,316.03 ล้านบาท (ปี 2558: 32,457.82 ล้านบาท) ในระหว่างปีบริษัทฯ รับมอบเรือจำนวน 4 ลำ ขายเรือเก่าจำนวน 13 ลำ และออกหุ้นกู้สกุลเงินบาทจำนวน 2 ชุด

ในระหว่างปี บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 2,710.27 ล้านบาท (ปี 2558: 2,398.75 ล้านบาท) ก่อนกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 45.43 ล้านบาท (ปี 2558: ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 25.37 ล้านบาท) และภาษีเงินได้จำนวน 0.06 ล้านบาท (ปี 2558: จำนวน 1.66 ล้านบาท) ในด้านของรายได้ ปีนี้เรือของบริษัทฯ มีรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำคิดเป็น 6,476 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ 6,266 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำของปี 2558 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ต่ำกว่าปีที่แล้ว เนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานลดลงในปี 2559 (จำนวน 40 ลำ) เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 (จำนวน 45 ลำ) ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงร้อยละ 11 เนื่องมาจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ดำเนินงานลดลงในปี 2559 และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้ลดลงมาอยู่ที่เฉลี่ยประมาณ 4.78 วันต่อลำเรือ เนื่องมาจากอายุเฉลี่ยของกองเรือได้ลดลงโดยอยู่ที่ 5.8 ปี ในปี 2559

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีนี้ สำหรับ 23 ปีนับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ที่ 16 กันยายน 2559 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 5.85 บาทต่อหุ้น (บริษัทฯ เริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) หากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 23 ปี นักลงทุนจะได้ผลตอบแทนถึง 9.31 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ



## การปรับลดอายุกองเรือ

ณ ต้นปี 2560 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 36 ลำในกองเรือ (ขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 7 ลำ ขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 20 ลำ) มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,541,244 เดทเวทตัน หรือเฉลี่ย 42,812 เดทเวทตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 5.8 ปี บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าจำนวน 13 ลำในปี 2559 มีแผนที่จะขายเรือเก่าอีกจำนวน 1 ลำในปี 2560 และจะมีการรับมอบเรืออีกจำนวน 2 ลำจากผู้ต่อเรือ Sanfu ภายในสิ้นไตรมาสแรก ปี 2561 หลังจากรับมอบเรือลำสุดท้ายจะส่งผลให้กองเรือของบริษัทฯ จะอยู่ที่ 37 ลำ โดยมีอายุเฉลี่ย 7.1 ปีและขนาดเฉลี่ย 44,615 เดทเวทตันต่อลำ ภายในสิ้นปี 2561

ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรขึ้นลง ที่กว้างและคาดเดาได้ยากนั้น จึงหวั่นเวลาในการตกลงซื้อเรือ นั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

## ข้อพิพาทกับผู้อู่เรือ Sainty Marine

สืบเนื่องจากความล่าช้าในการต่อเรือทำให้ทางผู้อู่เรือ Sainty Marine ไม่สามารถส่งมอบเรือจำนวน 12 ลำได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาได้ ดังนั้น ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิยกเลิกสัญญาสำหรับสั่งต่อเรือทั้ง 12 ลำดังกล่าว บริษัทฯ ได้รับเงินงวดพร้อมดอกเบี้ยคืนจากธนาคารผู้ค้ำประกันสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 3 ลำที่ยกเลิกไปจากจำนวน 12 ลำ ดังนั้นในปัจจุบัน บริษัทฯ จึงไม่มีสัญญาสั่งต่อเรือคงเหลือกับผู้อู่เรือ Sainty Marine อีก ทั้งนี้ ได้มีการเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการแล้วสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 11 ลำ ซึ่งรวมเรือ 2 ลำที่บริษัทฯ ได้รับมอบในปี 2557 โดยบริษัทฯ ได้เริ่มกระบวนการอนุญาโตตุลาการภายใต้การรับประกันตามสัญญาสั่งต่อเรือ

## เหตุการณ์สำคัญของปี 2559

ดัชนี BDI เริ่มต้นปีที่ 473 จุด จากนั้นตกลงมาสร้างสถิติใหม่ที่ต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์ที่ 290 จุดในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 หลังจากนั้น ดัชนี BDI ปรับตัวเพิ่มขึ้นมาและสูงสุดของปีที่ 1,257 จุดในวันที่ 18 พฤศจิกายน ซึ่งเป็นช่วงที่ตามปกติ แข็งแกร่งที่สุดของปี ต่อมาดัชนีได้ค่อยๆปรับตัวลดลงมาอยู่ที่ 961 จุดในวันที่ 23 ธันวาคม

ดังนั้น มูลค่าหุ้นของบริษัทเงินเรือส่วนใหญ่ลดลงจนเกือบต่ำที่สุดในช่วงต้นปีก่อนที่จะทยอยขึ้นและจุดสูงสุดของปี ในช่วงปลายปี

ค่าเฉลี่ยของดัชนี BDI สำหรับปี 2559 อยู่ที่ 673 จุดซึ่งต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์ ซึ่งต่ำกว่าดัชนีที่ต่ำที่สุดในปี 2,529.42 จุด ซึ่งอยู่ที่ 715 จุด ทั้งนี้ ดัชนี BDI (ช่วงปี 2528 – ปี 2546) ก่อนเกิดวัฏจักรขาขึ้นรอบล่าสุด อยู่ที่ 1,358 จุด ช่วงระหว่างก่อน และระหว่างวัฏจักรขาขึ้น (ช่วงปี 2528 – ปี 2553) ดัชนีอยู่ที่ 2,133 จุด และช่วงระหว่างวัฏจักรขาขึ้น (ช่วงปี 2547 – ปี 2553) ดัชนีอยู่ที่ 4,265 จุด

ในปี 2559 มีเหตุการณ์หลักๆที่เกิดขึ้น คือ บราซิลยังคงสูญเสียสัดส่วนการส่งออกแร่เหล็กให้แก่ออสเตรเลีย โดยแร่เหล็ก ปริมาณ 1,024.71 ล้านตันที่จีนนำเข้าในระหว่างปี 2559 นั้นมาจากออสเตรเลียปริมาณ 640.14 ล้านตัน (เพิ่มขึ้น 32.5 ล้านตัน หรือร้อยละ 5.35 จากปี 2558 ซึ่งอยู่ที่ 607.64 ล้านตัน) ในขณะที่มาจากบราซิลปริมาณ 214.86 ล้านตัน (เพิ่มขึ้น 23.1 ล้านตัน หรือร้อยละ 12.05 จากปี 2558 ซึ่งอยู่ที่ 191.76 ล้านตัน) โปรดระลึกว่าการขนส่งในแง่ต้นทุน-โลจิสติกส์ของบราซิลมากกว่าออสเตรเลีย ถึง 3.5 เท่า

ตัวเลขภาคอุปทานได้แสดงให้เห็นถึงทางสว่างในท้ายที่สุด มีเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองจำนวน 626 ลำ คิดเป็นขนาด 48.25 ล้านเดทเวทตันถูกส่งมอบในช่วงปี 2559 และในช่วงเวลาเดียวกัน ตัวเลขการปลดระวางเรือปีนี้อยู่ที่ 29.74 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งประกอบไปด้วยเรือขนาดเคปไซด์ (Capesize) จำนวน 83 ลำ (14.13 ล้านเดทเวทตัน) เรือขนาดปานามาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 79 ลำ (5.79 ล้านเดทเวทตัน) เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax)/เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 34 ลำ (2.33 ล้านเดทเวทตัน) เรือขนาดแฮนด์ไซด์แมกซ์ (Handymax) จำนวน 128 ลำ (5.32 ล้านเดทเวทตัน) และเรือขนาดแฮนด์ไซด์

(Handysize) จำนวน 90 ลำ (2.17 ล้านเดทเวทตัน) ซึ่งจะถูกลดระวาง ปีจ่ายเหล่านี้ส่งผลให้กองเรือโลกแข็งแกร่งมากขึ้น โดยเมื่อต้นปี 2560 กองเรือขนส่งสินค้าเทกองโลกมีขนาด 790.41 ล้านเดทเวทตัน และมีเรือขนาดระวางรวม 57.72/19.47 ล้านเดทเวทตัน มีกำหนดส่งมอบในปี 2560 และ 2561 หากตั้งสมมติฐานว่ามีการปลดระวางเรือที่ 30 ล้านเดทเวทตันต่อปี (ปี 2559 อยู่ที่ 29.74 ล้านเดทเวทตัน) รวมกับอัตราการส่งมอบเรือลำช้าร้อยละ 50 ของการส่งมอบเรือทั้งปี (ปี 2559 อยู่ที่ ร้อยละ 47.5) สิ้นปี 2560 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 789.27 ล้านเดทเวทตัน หรือหกดัรร้อยละ 0.14 และภายใต้สมมติฐาน ทั้งสองนี้ สิ้นปี 2561 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 783.43 ล้านเดทเวทตัน หรือหกดัรร้อยละ 0.74 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลข ณ สิ้นปี 2560 ในที่สุด ปัญหาอุปทานมากเกินไปได้มาถึงจุดสิ้นสุดเสียที!

ในที่สุด ผลพวงของ**วิกฤตการเงินโลก**ได้ค่อยๆคลี่คลายลง ด้วยตัวเลขทางเศรษฐกิจที่เริ่มปรับตัวดีขึ้น ตามที่ได้กล่าว ข้างต้น **สหรัฐอเมริกา**ได้ปรับเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเนื่องจากธนาคารกลางสหรัฐมั่นใจว่าเศรษฐกิจของตนเริ่มแข็งแกร่งขึ้น

ส่วนเศรษฐกิจของ**สหภาพยุโรป** มีตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจที่หลากหลาย ด้วยสาเหตุดังกล่าวจึงทำให้ธนาคาร กลางสหภาพยุโรปยังคงใช้มาตรการคิวอี (QE) ซึ่งส่งผลให้ค่าเงินยูโรอ่อนตัวลงอย่างมากเมื่อเทียบกับค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าอาจจะอ่อนตัวลงอีก จากมาตรการคิวอีดังกล่าวรวมกับค่าเงินที่อ่อนตัวลงอาจส่งผลให้เศรษฐกิจของสหภาพยุโรป พ้นตัว ทั้งนี้ สหภาพยุโรปมีเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลกรองจากสหรัฐอเมริกาเล็กน้อยและเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ ของโลก เศรษฐกิจของสหภาพยุโรปที่แข็งแกร่งขึ้นย่อมส่งผลดีต่อตลาดเรือเทกอง โดยจะมีการนำเข้าวัตถุดิบจำนวนมากและ การส่งออกผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปหรือสำเร็จรูปจำนวนมากเช่นกัน

**ประเทศญี่ปุ่น** ซึ่งเป็นประเทศที่เศรษฐกิจอ่อนแอในสายตาขององค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organisation for Economic Co-operation and Development “OECD”) ประสบความสำเร็จในการบริหารจัดการเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงมาตรการกระตุ้นทางเศรษฐกิจต่างๆ ส่งผลให้เศรษฐกิจของญี่ปุ่นได้เริ่มปรับตัวดีขึ้น ด้วยค่าเงินเยนที่อ่อนลง จาก 75 เยนต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ มาอยู่ที่ประมาณ 120 เยนต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งส่งผลให้บริษัทญี่ปุ่นส่วนใหญ่กำไรได้มากมาย ไม่เพียงแต่บริษัทภายในประเทศแต่ยังรวมไปถึงโรงงานต่างๆที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ ปีจ่ายเหล่านี้อาจส่งผลให้อุปสงค์สินค้าเทกอง เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ เพื่อนำมาป้อนโรงงานอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นรอบโลก การนำเข้าถ่านหินของญี่ปุ่นนั้นได้ขยายตัวจาก การที่ประชากรญี่ปุ่นไม่ชื่นชอบนิวเคลียร์ทุกรูปแบบหลังจากเมื่อเดือนมีนาคม 2554 ที่มีเหตุการณ์โรงงานไฟฟ้านิวเคลียร์ฟูกูชิมะ ได้รับความเสียหาย

**ประเทศอินเดีย** ได้พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่าเป็นประเทศที่ส่งเสริมตลาดเรือเทกอง ภายใต้รัฐบาลใหม่ที่มุ่งเน้นการตลาดใหม่ๆ จากการที่มีการนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเรื่อยๆเพื่อใช้ป้อนโรงงานผลิตไฟฟ้า

**ประเทศจีน** ได้พยายามดิ้นรนกับตัวเลขจีดีพีที่ลดลงในแต่ละไตรมาส ด้วยค่าเฉลี่ยตัวเลขจีดีพีทั้งปีที่ร้อยละ 6.7 สำหรับ ปี 2559 อย่างไรก็ตาม คาดว่าเศรษฐกิจของจีนในอีกห้าปีข้างหน้าจะขยายตัวไม่ต่ำกว่าร้อยละ 6.5 ต่อปี ในปี 2559 การนำเข้าแร่เหล็ก ของประเทศจีน อยู่ที่ 1,024.71 ล้านตัน หรือขยายตัวร้อยละ 7.5 มากกว่าปริมาณ 953.37 ล้านตันเมื่อปี 2558 ตัวเลขการนำเข้า แร่เหล็กในอนาคตจะขึ้นอยู่กับราคาแร่ที่ซื้อจากต่างประเทศเทียบกับต้นทุนการผลิตภายในประเทศและค่าขนส่ง ตัวเลขเบื้องต้น ของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับปี 2559 อยู่ที่ประมาณ 806.68 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.8 เมื่อเทียบกับปริมาณ 800.53 ล้านตัน ในปี 2558 จีนได้นำเข้าถ่านหินปริมาณ 255.67 ล้านตันในปี 2559 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 25.2 เมื่อเทียบกับปริมาณ 204.18 ล้านตัน ในปี 2558 หากนโยบายของทางการจีนที่ควบคุมจำนวนวันทำงานของเหมืองถ่านหินซึ่งเมื่อไม่นานมานี้ได้เปลี่ยนกลับไปเป็นไม่เกิน 330 วันนั้นจะถูกลดลงให้เหลือไม่เกิน 276 วันอีกครั้ง ปริมาณการนำเข้าถ่านหินของจีน ก็จะเพิ่มขึ้นอย่างมากในระหว่าง ปี 2560 อย่างไรก็ตาม ในช่วงต้นปี 2560 การที่จีนได้เปลี่ยนกลับไปใช้นโยบายควบคุมวันทำงานของเหมืองถ่านหินเดิมที่ 330 วันจะทำให้มีการผลิตถ่านหินภายในประเทศมากขึ้น อันจะส่งผลให้มีการนำเข้าถ่านหินจากต่างประเทศลดลง จนกว่าจีน จะเปลี่ยนกลับไปใช้นโยบายควบคุมวันทำงานของเหมืองถ่านหินที่ 276 วัน ปีจ่ายนี้อาจทำให้ ประเทศจีนนำเข้าถ่านหินลดลง ในไตรมาสแรก ปี 2560 การนำเข้าถ่านหินขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลและราคาถ่านหินนำเข้าเทียบกับต้นทุนการผลิตและ การขนส่งถ่านหินในประเทศ ในประเทศที่ปัจจุบันผลิตและบริโภคถ่านหิน 3,900 ล้านตันต่อปีแม้จะมีการเปลี่ยนแปลงเล็ก ๆ ในการนำเข้าถ่านหินของจีนอาจมีผลกระทบอย่างมากในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

ในปี 2559 รายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ เฉลี่ยอยู่ที่ 6,476 เหรียญสหรัฐ ส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,503 เหรียญสหรัฐซึ่งต่ำกว่าเป้าหมายที่วางไว้ที่ 4,600 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ เล็กน้อย

**การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ** ในปี 2559 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส (BHSI) อยู่ที่ระดับ 360 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 5,214 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแบนด์ไฮสของบริษัทฯ ทำรายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 6,847 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 31.32 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 596 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 6,236 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 5,865 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 5.95

## ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าจะมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดจำนวนปกติ ในอีกสองปีข้างหน้า กล่าวคือ

**เรือขนาดแบนด์ไฮส (มากกว่า 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 1,954 ลำ ขนาดระวางรวม 343.3 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560)** มีเรือจำนวน 171 ลำ ขนาดระวางรวม 41.19 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 12 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2563 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 292 ลำ ขนาดระวางรวม 54.39 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 15.8 ที่จะมียูเกิน 15 ปี ภายในปี 2563 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2560 - 2563

**เรือขนาดปานาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,068 ลำ ขนาดระวางรวม 162.66 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560)** มีเรือจำนวน 182 ลำ ขนาดระวางรวม 14.92 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 9.2 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2563 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 532 ลำ ขนาดระวางรวม 39.81 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 24.5 ที่จะมียูเกิน 15 ปี ภายในปี 2563 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2560 - 2563

**เรือขนาดอัลตราแมกซ์ (60,000 - 70,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 679 ลำ ขนาดระวางรวม 42.84 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560)** มีเรือจำนวน 250 ลำ ขนาดระวางรวม 15.65 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 36.5 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2563 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 75 ลำ ขนาดระวางรวม 5.09 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 11.9 ที่จะมียูเกิน 15 ปี ภายในปี 2563 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2560 - 2563

**เรือขนาดซูปราแมกซ์ (40,000 - 60,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,720 ลำ ขนาดระวางรวม 144.31 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560)** มีเรือจำนวน 65 ลำ ขนาดระวางรวม 3.44 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 2.4 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2563 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 740 ลำ ขนาดระวางรวม 35.64 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 24.7 ที่จะมียูเกิน 15 ปี ภายในปี 2563 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2560 - 2563

**เรือขนาดแบนด์แมกซ์ (30,000 - 40,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,650 ลำ ขนาดระวางรวม 57.72 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560)** มีเรือจำนวน 253 ลำ ขนาดระวางรวม 9.43 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 16.3 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2563 ในเรือขนาดนี้ มีเรือจำนวน 222 ลำ ขนาดระวางรวม 7.61 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 13.2 ที่จะมียูเกิน 15 ปี ภายในปี 2563 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2560 - 2563

**เรือขนาดแบนด์ไฮส (10,000 - 30,000 เดทเวทตัน - มีเรือ 1,896 ลำ ขนาดระวางรวม 39.58 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2560)** มีเรือจำนวน 29 ลำ ขนาดระวางรวม 0.59 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 1.5 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2563 ในเรือขนาดนี้ มีจำนวน 797 ลำ ขนาดระวางรวม 17.62 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 44.5 ที่จะมียูเกิน 15 ปี ภายในปี 2563 และคาดว่าจะถูกปลดระวางในช่วงปี 2560 - 2563

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือซึ่งในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 47.5 และเฉลี่ยในปีก่อนๆ ที่ผ่านมามีที่ร้อยละ 35 โดยประมาณ ซึ่งสวนทางกับดัชนี BDI และสินเชื่อนิตลาด

ค่าระวางเรือสถานการณ์การแข่งขันของบริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีเรือในปัจจุบัน 36 ลำ (ณ วันที่รายงานนี้) รวมกับเรือสั่งต่อใหม่อีก 2 ลำ ที่คาดว่าจะได้รับมอบภายในไตรมาสแรก ปี 2561 ทำให้บริษัทฯ เป็นหนึ่งในบริษัทเจ้าของเรือที่ใหญ่

ในตลาด และเนื่องจากเจ้าของเรือ ในธุรกิจเรือประเภทยานยนต์มีลักษณะเป็นบริษัทเล็กๆ อยู่กระจัดกระจาย ชื่อของบริษัทฯ จึงได้รับการยอมรับจากลูกค้าว่าเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง โดยลูกค้าหลายรายต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ เป็นอันดับแรกก่อนที่จะไปใช้บริการจากเจ้าของเรือรายย่อยอื่นๆ

นอกจากนี้ จากแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะจัดหาเรือที่ใหญ่กว่า ใหญ่กว่า ทันสมัยกว่า และประหยัดกว่าจากตลาดเมื่อราคาตกต่ำจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แข็งแกร่งในอนาคตต่อไป

## ปัญหาที่อุตสาหกรรมเผชิญอยู่

บริษัทเดินเรือเทกองส่วนมาก โดยเฉพาะบริษัทขนาดเล็กและไม่ได้อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ จะต้องปิดกิจการเนื่องจากไม่สามารถต่อสู้กับสภาพตลาดที่น้ำท่าหายได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทที่อยู่รอดจะเป็นบริษัทที่สามารถดำเนินการต่อไปนี้ได้

- ลดต้นทุนในการเดินเรือให้มากที่สุดแต่ยังคงคำนึงถึงเรื่องความปลอดภัย
- ขายสินทรัพย์อื่นๆ ที่ไม่ได้ใช้ในการเดินเรือหรือขายเรือเก่าและเพิ่มกระแสเงินสด
- เรียกเงินทุนเพิ่มจากผู้ถือหุ้นของตน
- หาเงินทุนเพิ่มจากหลากหลายแหล่ง เช่น หุ้นกู้ เช่าซื้อ เป็นต้น เนื่องจากอาจไม่สามารถหาเงินกู้จากธนาคารได้

บริษัทฯ ยังคงเป็นบริษัทเดินเรือที่มีต้นทุนการเดินเรือต่ำที่สุดในโลกสำหรับเรือเทกองประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (ขนาดแสนตันขึ้นไป จนถึงขนาดอัลตราแมกซ์) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่า (บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 3 ลำในปี 2558 และ 13 ลำในปี 2559) และบริษัทฯ จะขายเรืออีกจำนวน 1 ลำ ภายในสิ้นปี 2560 นอกจากนั้น ในปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) เมื่อเดือนมกราคม 2559 บริษัทฯ ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครึ่งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี และเมื่อเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ยังได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันประมาณ 55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครึ่งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี

**ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ** ของบริษัทฯ ยังคงที่ในปี 2559 โดยค่าใช้จ่ายแทบทุกด้านคงที่เท่ากับก่อนหน้านี้ อย่างไรก็ตาม ค่าจ้างคนประจำเรือได้เพิ่มขึ้นและคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกในปีต่อไปสำหรับทั้งบริษัทฯ และบริษัทเดินเรืออื่นๆ ความต้องการคนประจำเรือในตำแหน่งอาวุโสที่มีประสบการณ์ยังคงเป็นปัญหาหลัก ปัญหาการขาดแคลนนี้เกิดจากการจ้างงานตามสำนักงานต่างๆ และในอุตสาหกรรมนอกชายฝั่งซึ่งมีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยกว่า นอกจากนี้ ความทันสมัยของเทคโนโลยีต่างๆ บนเรือทั้งในแง่ของการนำทางและเครื่องมือในการเดินเรือทำให้ต้องการคนประจำเรือที่ได้รับการฝึกอบรม อันส่งผลให้สถานการณ์การขาดแคลนเช่นนี้เลวร้ายลงอีก บริษัทฯ สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายประกันภัยได้ดีเนื่องจากประวัติการเรียกร้องค่าเสียหายที่ดีของกองเรือของบริษัทฯ และเนื่องจากผู้รับประกันภัยมีสถานะการเงินที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เงินสำรองของผู้รับประกันภัย P&I Clubs ซึ่งเป็นของกลุ่ม P&I Clubs ระหว่างประเทศนั้นมีมูลค่าถึงเกือบ 5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และเนื่องจากมีจำนวนกรณีเรียกร้องค่าเสียหายที่น้อย ปัจจัยเหล่านี้เองส่งผลให้ผู้รับประกันภัย P&I Clubs สามารถสนับสนุนเจ้าของเรือซึ่งเป็นสมาชิกในช่วงเวลาที่ตลาดค่าระวางชะงักงันเช่นนี้ได้

ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้นทั้งหมด ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินเรือต่อวันต่อลำสำหรับปี 2559 นั้นลดลงเล็กน้อยจากปีก่อนหน้านี้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ไม่มีตัวเลขค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของบริษัทอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน แต่จากประสบการณ์ที่ผ่านมา บริษัทฯ คาดว่าบริษัทฯ ได้จัดการค่าใช้จ่ายได้ดีกว่าบริษัทเจ้าของเรือรายอื่นๆ

**อนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)** นั้น ได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น

ในปี 2559 ได้เห็นราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยังคงตกต่ำแต่มีการเปลี่ยนมามุ่งเน้นการใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเพื่อเป็นการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เข้มงวดในการปกป้องสิ่งแวดล้อม

จากกฎระเบียบหลากหลายฉบับ มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักร (Engine exhaust emission standards) อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) โดยเขตควบคุมการปล่อยมลพิษ



บริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (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) ซึ่งมีราคาสูงมากกว่าเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน การใช้ MGO กับเครื่องยนต์หลัก ถือเป็นความท้าทายอย่างมากในทางเทคนิคเนื่องจากเครื่องยนต์และระบบการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเรือในปัจจุบันไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับเชื้อเพลิงชนิดนี้ ความท้าทายทางด้านเทคโนโลยีในอนาคตนั้นจะรวมไปถึงการมีเครื่องยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงสองประเภท กล่าวคือ LNG และน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากกฎหมายการควบคุมการปล่อยมลพิษต่างๆเข้มงวดขึ้น เพื่อเป็นการรองรับการจำกัดค่ากำมะถันดังกล่าว โดยหลักบริษัทฯ ได้มุ่งเน้นไปที่เรือส่งต่อใหม่ซึ่งมีการติดตั้งเครื่องทำความเย็นซึ่งจะช่วยสร้างความเย็นอันจะช่วยเพิ่มความหนืดของ MGO ไม่ให้เกินร้อยละ 0.1 ที่มีการใช้ภายในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษบริเวณเขตทะเลแคริบเบียน (ECA) นอกจากนี้ ก่อนที่จะปรับเปลี่ยนการจำกัดเป็นค่ากำมะถันเป็นร้อยละ 0.5 ในน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์โดยการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (Exhaust Gas Cleaning Scrubbers) ในเรือส่งต่อใหม่ดังกล่าว

หลายประเทศยืนยันที่จะปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดการน้ำถ่วงเรือที่เข้มงวดขึ้น การจัดการน้ำถ่วงเรือมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2560 เรือใหม่ทั้งหมดที่มีการวางกระดูกเรื่อนับจากวันที่มีผลบังคับใช้นี้จะต้องติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือซึ่งได้รับการอนุมัติโดย IMO เรือทั้งหมดจะต้องมีการติดตั้งระบบดังกล่าวเป็นระยะๆ พร้อมกับการสำรวจพร้อมๆกับการต่ออายุใบรับรองจาก IOPP (อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการป้องกันภาวะมลพิษจากเรือ) ครั้งแรกหลังจากที่ 8 กันยายน 2560 ทั้งนี้ จะต้องมีการจัดการน้ำถ่วงเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของ IMO อย่างไรก็ดีตาม Environmental Standards Division ของ the US Coast Guard (USCG) ได้กำหนดวันบังคับใช้ที่แตกต่างกันออกไปสำหรับเรือส่งต่อใหม่และเรือที่มีอยู่ในปีที่ผ่านมา ได้มีการเลื่อนการบังคับใช้ออกไปด้วยเหตุผลที่ว่ายังมีเรือมือบ่าบดที่ได้รับการอนุมัติ อย่างไรก็ตามในช่วงปลายปี USCG ได้อนุมัติการจัดการน้ำถ่วงเรือจำนวน 3 ระบบและจะมีการอนุมัติเพิ่มมากขึ้นตามมาในปีนี้ ดังนั้น ขณะนี้ USCG ได้อนุญาตให้มีการขยายระยะเวลา 5 ปีสำหรับเรือที่จะต้องจัดการติดตั้งระบบในปี 2561 (กำหนดการเข้าต่อเรือแห่งในปี 2561) หากมีระบบทดแทน (ระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือได้รับการอนุมัติโดย IMO แต่รอการอนุมัติจาก USCG) ถูกติดตั้ง ทั้งนี้ เรือส่งต่อใหม่ของบริษัทฯ (วางโครงเรือหลังจากวันที่ 1 ธันวาคม 2556) การติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือ ซึ่งได้รับการยอมรับโดย USCG เป็นระบบทดแทน (AMS) เป็นที่คาดว่าระบบทดแทนเหล่านั้นเรือของบริษัทฯ จะได้รับการอนุมัติจาก USCG ช่วงปลายปีนี้

จากการผลักดันขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization “ILO”) ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ต่างๆบนเรือของคนประจำเรือได้รับความสำคัญเพิ่มมากขึ้น 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 เนื่องจากยังคงอีกหลายประเทศ รวมถึงประเทศไทย ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญา MLC วันที่ 7 มิถุนายน 2559 และ MLC 2006 จะมีผลบังคับใช้สำหรับเรือธงของไทยในวันที่ 7 มิถุนายน 2560 ใบรับรองการปฏิบัติตามอนุสัญญา MLC 2006 (Statement of Compliance) ที่ได้ออกมาให้แก่เรือธงของไทยจะถูกแทนที่ด้วยใบรับรองแรงงานทางทะเล นี่ถือว่าเป็นการพัฒนาของอุปสรรคในการเดินเรือภายใต้ธงไทยทั่วโลกอันเนื่องมาจากความเสี่ยงของ SOC ที่ไม่เป็นที่ยอมรับในบางประเทศแต่ตอนนี้ได้รับการแก้ไขแล้ว

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ดังนั้น เรือของบริษัทฯที่ชักธงสิงคโปร์ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายนปี 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้ร่วมตกลงแก้ไขอนุสัญญา MLC บางประการเพื่อเป็นการบังคับใช้หลักการต่างๆที่เคยได้ร่วมตกลงเมื่อปี 2552 ระหว่าง IMO และคณะทำงานด้านความมั่นคงทางการเงินของ ILO การแก้ไขดังกล่าวมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2560 เรือที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา MLC จะต้องแสดงใบรับรองที่ออกโดยผู้รับประกันหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินอื่นๆ เพื่อยืนยันว่าเรือดังกล่าวมีการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ที่ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการส่งลูกเรือกลับประเทศ รวมไปถึงครอบคลุมเงินค่าจ้างสิทธิประโยชน์ต่างๆที่ค้างชำระตามสัญญาสูงสุดเป็นเวลาสี่เดือนหากมีการละทิ้งการจ้าง นอกจากนี้ ยังต้องมีใบรับรองสำหรับความรับผิดชอบที่เกิดจากการเรียกร้องทางสัญญาที่มีสาเหตุมาจากการบาดเจ็บทุพพลภาพ หรือการเสียชีวิตของคนประจำเรือ ทั้งนี้ P&I Clubs ได้ออกไปรับรองดังกล่าวสำหรับเรือทุกลำในกองเรือของบริษัทฯ

การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้กลายเป็นประเด็นที่สำคัญ คงจะไม่เพียงพออีกต่อไปที่บริษัทฯ จะกล่าวแต่เพียงว่า “เพื่อโลกสีเขียว” (Going Green) บริษัทต่างๆทั่วโลกได้ถูกกดดันจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆให้บริษัทของตนเกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับใหม่ๆ ความตกลงปารีสเรื่องการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกไม่ได้ระบุถึงอุตสาหกรรมพาณิชย์อย่างชัดเจน อย่างไรก็ตาม คาดว่า IMO และ ICS จะมีบทบาทในการผลักดันกฎระเบียบในเรื่องดังกล่าวสำหรับธุรกิจขนส่งทางเรือด้วย ซึ่งหนึ่งในกฎเหล่านี้จะเป็นการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (วัดหน่วยกรัมต่อตัน-ไมล์) ของเที่ยวเดินเรือ คล้ายกับกฎของ European Union MRV (Monitoring, Reporting, Verification) ของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งจะใช้บังคับในปี 2561 สำหรับเรือทุกลำที่แล่นผ่านน่านน้ำในสหภาพยุโรป ธุรกิจขนส่งทางเรือระดับโลกได้ให้คำมั่นว่าจะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงประมาณร้อยละ 20 ภายในปี 2563 เมื่อเทียบกับปี 2548 กฎระเบียบต่างๆเหล่านี้จะทำให้เรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพหลายลำต้องออกไปจากตลาด บริษัทฯ ได้เตรียมการรับมือกับกฎระเบียบต่างๆเหล่านี้โดยการเฝ้าดูและบันทึกตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งนี้ เรือของบริษัทฯ จะมีการทำความสะอาดตัวเรืออยู่เสมอ (โดยการใช้อนุพันธ์กันคราบและเครื่องทำความสะอาด) อันจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของเรือ อันช่วยส่งผลให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนฯลดลง ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ได้คำนึงถึงคุณสมบัติเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของเรือที่ได้ซื้อเข้ามาเพิ่ม การเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนั้นจะเป็นไปได้ด้วยห้องเก็บสินค้าที่ใหญ่ขึ้นและเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิง รวมถึงการใช้พลังงานความร้อนจากเครื่องยนต์ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะให้เรือที่ส่งต่อใหม่เหล่านี้มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงและมีความร้อนจากเครื่องยนต์ที่ลดลง (รวมถึงก๊าซจากเครื่องยนต์สนับสนุนจะถูกเปลี่ยนเป็นพลังงานที่ใช้บนเรือ) เรือส่งต่อใหม่เหล่านี้ซึ่งมีระวางสินค้าที่ใหญ่ขึ้นน่าจะปล่อยก๊าซคาร์บอนฯน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง (เนื่องจากการค้าขายรอบโลกฟื้นตัวขึ้น) เทียบเรือที่มีการขนสินค้าเต็มระวาง นอกจากนี้ ยังมีอนุสัญญาของ IMO และข้อบังคับที่ออกโดยแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ ก๊าซฮาโลน และก๊าซคลอโรฟลูโอคาร์บอน จากเรือต่างๆที่มีส่วนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก ข้อบังคับต่างๆเหล่านี้จะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคตอันใกล้ นอกจากนี้ รัฐบาลรัฐในสหรัฐอเมริกายังมีข้อบังคับให้เรือที่เข้ามายังเมืองท่าของตนต้องใช้แหล่งจ่ายไฟฟ้าของทางเมืองท่าซึ่งจะสร้างมลภาวะน้อยกว่าเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเรือ อาจมีการบังคับใช้ “BONNET” ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีใช้ในบางเมืองท่าในการเป็นตัวรับและช่วยบำบัดก๊าซเสียจากเรือก่อนที่จะปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ มาตรการเหล่านี้ยังคงอยู่ในขั้นพิจารณาและอาจสร้างปัญหาในการเดินเรือตามรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นให้กับเจ้าของเรือ/ผู้บริหารเรือเพื่อปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯให้เป็นแบบแผน 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 สิ่งนี้ถือว่าเป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ในการที่จะฝึกฝนและเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรประจำเรือให้สามารถปฏิบัติงานดูแลเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของคนประจำเรือ สินค้า และตัวเรือ จากอุบัติเหตุทางทะเลและเป็นการปกป้องสิ่งแวดล้อมอีกด้วย ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ทั่วโลกมีการขาดแคลนคนประจำเรือที่มีทักษะความสามารถ และส่งผลให้การได้เลื่อนตำแหน่งบนเรือเกิดขึ้นเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทจึงมีวิธีการที่จะช่วยฝึกทักษะความสามารถให้กับคนเรือเพื่อทดแทนกับการฝึกปฏิบัติบนเรือที่ลดน้อยลงดังกล่าว

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การรับรองคุณสมบัติคนประจำเรือ และการเข้ายามของคนประจำเรือ 1978 ซึ่งกำหนดข้อกำหนดขั้นพื้นฐานสำหรับคนเดินเรือ ถูกแก้ไขในปี 2538 และถูกแก้ไขอีกครั้งในเดือนมิถุนายน 2553 ในการประชุมในกรุงมะนิลา โดยมีการแก้ไขที่สำคัญรู้จักกันในนาม the Manila amendments ที่กำหนดให้ข้อกำหนดต่างๆ มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยเป็นการเพิ่มความสามารถของคนเดินเรือให้ตรงตามมาตรฐานระดับโลก the Manila amendments มีผลบังคับใช้เมื่อ 1 มกราคม 2560 ศูนย์ฝึกอบรม PSL และฝ่ายกองเรือได้มีการเตรียมการล่วงหน้าเพื่อให้คนเดินเรือทุกคนถูกฝึกและมีใบรับรองดังตามที่ได้กำหนดไว้ก่อนที่อนุสัญญานี้จะถูกบังคับใช้

**หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคคลากรทางทะเล (Maritime Resource Management “MRM”)** เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมนายประจำเรือทั้งนักเดินเรือและนายช่างกลเรือ รวมถึงพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเรือ ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ให้ประกันภัยทางทะเลรายใหญ่ของโลก ซึ่งทางบริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตในการนำหลักสูตรนี้มาเป็นต้นแบบในการฝึกคนประจำเรือของบริษัทฯ นอกจากหลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่างๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่างๆ เช่น โปรแกรมการฝึกโดยใช้คอมพิวเตอร์ (Computer based training “CBT”) และวิดีโอเทรนนิ่ง (Video-Based Training “VBT”) การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการระบบเดินเรือเป็นทีม (Bridge Team Management “BTM”) หลักสูตรทักษะการเดินเรือและบังคับเรือ (Bridge Team Competency “BTC”) หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เวรยาม (Officer Of the Watch “OOW”) หลักสูตรการปฏิบัติงานตำแหน่งต้นเรือ (Chief Mate Course “CMC”) หลักสูตรการเป็นกัปตันเรือ (Command Course) หลักสูตรความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ (Shipboard Safety Course “SSC”) หลักสูตรแนะนำแก้ไขปัญหาการทำงานบนเรือ (Maritime Professional Briefing “MPB”) หลักสูตรอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) เป็นต้น หลักสูตรต่างๆ เหล่านี้ได้มีการพัฒนาปรับปรุงตลอดเวลา และถือว่าการวางรากฐานที่สำคัญต่อคุณภาพของคนประจำเรือและการเรียนรู้เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานเรือ การฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีการบรรยายเรื่อง VTS (Vessel Traffic Separation) และ SMCP (Standard Marine Communication Phrases) ในหลักสูตร BTM and MRM โดยคาดหวังว่าจะพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือในการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ VTS โดยใช้ถ้อยคำที่เกี่ยวกับการเดินเรือต่างๆ ที่เป็นไปตามมาตรฐาน หลักสูตรถูกปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอและได้จัดให้มีกิจกรรมการอบรมของบริษัทฯ ซึ่งจะปูพื้นฐานที่แข็งแกร่งให้กับนายประจำเรือ และยังทำให้นายประจำเรือและวิศวกรของบริษัทฯ ตามทันกับการพัฒนาล่าสุดในการบริหารจัดการเรือ

เพื่อตอบสนองความต้องการของวิศวกรที่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อทำหน้าที่ในเรือใหม่ที่ติดตั้งเครื่องยนต์หลักรุ่นใหม่จาก MAN Diesel & Turbo และ Wartsila ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ มีการทำงานร่วมกันกับฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ และผู้ผลิตเครื่องยนต์อย่างต่อเนื่องเพื่อพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมต่างๆ ซึ่งมีการอบรมเป็นครั้งแรกก่อนที่ได้รับมอบเรือใหม่ หลักสูตรการฝึกอบรมอื่นๆ ที่วิศวกรเข้าร่วมก่อนที่จะลงเรือ คือ หลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม

(Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซีลเพลลาใบจักร” “การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรม ได้จัดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องจักรพื้นฐานสำคัญ เช่น เครื่องยนต์เทอร์โบชาร์เจอร์ และเครื่องแยกกรองน้ำมัน เพื่อใช้ในการฝึกปฏิบัติจริงเพิ่มเติมจากการเรียนรู้ภาคทฤษฎี สิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยเสริมร่วมกับห้องฝึกจำลองการเดินเรือ เพื่อให้ศูนย์ฝึกอบรมสามารถทำการฝึกในสิ่งที่จำเป็นได้ทั้งนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ รวมถึงลูกเรือ เรือที่บริษัทฯ ได้ส่งต่อใหม่ไปนั้น มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้า และผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ดีขึ้นในการเดินเรือและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติงานบนเรือ

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

ในบรรดาอุปกรณ์นำทางในการเดินเรือที่ทันสมัยทั้งหมด เช่น เรดาร์ AIS และ GPS นักเดินเรือจะมีการปรับตัวเข้ากับการช่วยเหลือใหม่ในการเดินเรือซึ่งจะมาแทนที่วิธีการแบบดั้งเดิมของการเดินเรือ ในทำนองเดียวกันการใช้บังคับของ ECDIS และความสามารถในการใช้แผนที่อิเล็กทรอนิกส์เพื่อมาแทนที่แผนที่กระดาษแบบดั้งเดิมได้เป็นหนึ่งในการพัฒนาที่สุดซึ่งมีความท้าทายที่สุดการใช้อุปกรณ์ ECDIS นั้น นักเดินเรือจะต้องรู้วิธีใช้งานที่ถูกต้องด้วย ความผิดพลาดใช้อุปกรณ์ดังกล่าวในการเดินเรืออาจนำมาซึ่งความเสียหายอย่างร้ายแรง

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

ได้มีการออกแบบที่วางแนวความคิดเกี่ยวกับงานฝีมือเล็ก ๆ เพื่อความพยายามที่จะจัดหรือลดความพยายามของมนุษย์บนเรือ ผู้เชี่ยวชาญบางคนในด้านการนำเครื่องจักรมาใช้แทนคนในการทำงานจินตนาการว่าในอีกยี่สิบปีข้างหน้า คนบนเรือทั้งหมดอาจจะไม่จำเป็น ด้วยการบรรจุอุปกรณ์อัตโนมัติบนเรือซึ่งสามารถตรวจสอบและควบคุมจากสถานีชายฝั่ง แม้ว่าแนวคิดนี้ดูเหมือนว่าไม่สมจริงในปัจจุบัน ถ้าเมื่อใดที่การพัฒนาดังกล่าวเกิดขึ้นจริง มันก็จะเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการดำเนินการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันเป็นอย่างมาก

**ภัยจากการโจมตีจากไซเบอร์** เทคโนโลยีสารสนเทศได้เปลี่ยนแปลงโลกของเราอย่างไม่เคยเป็นมาก่อน โดยเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนความสามารถในการผลิตและประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ กิจการภาครัฐ และในชีวิตประจำวัน การขนส่งทางเรือก็เช่นกัน แต่อาจจะล่าช้ากว่าอุตสาหกรรมอื่นสำหรับการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Communication Technology: ICT) มาใช้ในการดำเนินงานและการจัดการเรือ

ในอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ในการเดินเรือ และในกระบวนการดำเนินธุรกิจมากขึ้นซึ่งส่งผลให้มีการพัฒนาในแง่ความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และความสามารถในการทำกำไร ปัจจุบัน บริษัทเดินเรือใช้ซอฟต์แวร์ที่มีความซับซ้อนและมีลักษณะเฉพาะ นอกจากใช้ในการสื่อสารและการนำทาง ซอฟต์แวร์ดังกล่าวยังช่วยให้เจ้าของเรือวางแผนเชอร์บนอุปกรณ์ต่างๆ ที่สำคัญบนเรือเพื่อให้เหมาะสมกับการเดินเรือโดยปรับปรุงประสิทธิภาพและลดการสูญเสียจากการตรวจสอบการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ความเร็ว และปัจจัยอื่นๆ ในเวลาที่เกิดขึ้นจริง



การนำทางโดยใช้สื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-navigation) ซึ่งริเริ่มโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อเร่งพัฒนาการขนส่งทางเรือทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และเครือข่ายอินเทอร์เน็ต โดยการแบ่งปันข้อมูลระหว่างเรือกับเรือกับสำนักงานบนฝั่งที่เกี่ยวกับการนำทาง เส้นทางเดินเรือ สภาพอากาศ กระแสน้ำ การบรรจุสินค้า การขนส่ง การเก็บรักษาสินค้า และการขนถ่ายสินค้า ในเวลาที่เกิดขึ้นจริง

ในกรณีที่ไม่มีกำหนัดป้องกันที่เหมาะสมและขาดมาตรการเชิงป้องกัน เมื่อมีการนำเทคโนโลยีมาใช้แม้ในการดำเนินงานทั่วไปเพิ่มขึ้น อาจทำให้อุตสาหกรรมต้องประสบกับความเสียหายจากการโจมตีทางไซเบอร์ (cyber-attack) ได้แก่ แผนการโจมตี ซึ่งมีเป้าหมายที่ระบบสารสนเทศ เครือข่ายคอมพิวเตอร์ และคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล เพื่อที่จะแทรกแซง ทำลาย หรือเข้าถึงระบบคอมพิวเตอร์และข้อมูลของบริษัทและของเรือ

ในปัจจุบันภัยคุกคามความปลอดภัยในโลกไซเบอร์ได้เพิ่มความหลากหลาย ความถี่ และความซับซ้อน ตัวอย่างเช่น จากการติดไวรัสโทรจันด้วยการใช้ USB ซึ่งมีโปรแกรมแฝงเพื่อดึงข้อมูลเชิงพาณิชย์ที่สำคัญ หรืออีเมลที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการเดินทางส่งไปยังกลุ่มคนที่รู้จัก หรือเพื่อทำลายระบบไอทีของบริษัทอย่างเต็มรูปแบบ หรือเพื่อหาแทรกแซงระบบควบคุมติดตามระยะไกลและสารสนเทศเรือหมายทางเรือ (Automatic Identification System: AIS) และระบบแสดงข้อมูลแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System: ECDIS) ที่ใช้บนเรือ ทั้งนี้ มีเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับความเสียหายจากการโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นมาอย่างมีนัยสำคัญ โดยผู้โจมตีได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆ ในการเจาะเข้าระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ซึ่งส่วนใหญ่จะมีเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจง

ในปัจจุบันเรือใช้ระบบนำทางด้วยดาวเทียม (Global Navigation Satellite System: GNSS) และ ECDIS ร่วมกับ AIS เป็นประจำ การโจมตีระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลก (Global Positioning Satellites: GPS) อาจเป็นภัยคุกคามทำให้เรือไม่สามารถทราบถึงตำแหน่งที่แม่นยำในทะเล หรือในขณะที่กำลังเข้าเทียบท่า เมื่อเร็วๆ นี้ หน่วยงาน USCG ได้แจ้งเตือนในเรื่องความปลอดภัยว่าระบบ GPS ที่เกิดขัดข้องเนื่องจากสัญญาณขาดหาย ทำให้การเดินเรือในบริเวณที่มีเรือแออัดต้องใช้วิธีอื่นในการระบุตำแหน่งจนสัญญาณ GPS กลับมาใช้ได้ดังเดิม เหตุการณ์เช่นนี้แสดงให้เห็นถึงผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อการเดินเรือจากการรบกวนหรือการที่สัญญาณ GPS ขัดข้อง และแสดงให้เห็นถึงความสำคัญในการทำความเข้าใจถึงผลกระทบที่อาจเกิดต่ออุปกรณ์ที่ใช้บนเรือ การเชื่อในระบบการนำทาง GNSS อย่างมากและความเสี่ยงจากการโจมตีโดยอาชญากรไซเบอร์ได้ทำให้เห็นความสำคัญในการเรียนรู้มาตรการสำรองสำหรับการนำทางสำหรับการเดินเรือ

บริษัทฯ ได้ตรวจสอบภายในองค์กรและพบว่า

- ปัจจุบันระบบคอมพิวเตอร์ของบริษัทฯ ซึ่งใช้ในสำนักงานและบนเรือมี ประสิทธิภาพเพียงพอและจนถึงบัดนี้บริษัทฯ ยังไม่พบกรณีอาชญากรรมไซเบอร์
- บริษัทฯ มีระบบ Firewall สำหรับตรวจสอบเมื่อมีการเข้าถึงเว็บไซต์ในสำนักงาน โดยกำหนดให้สามารถเข้าเว็บไซต์ที่เชื่อถือได้เท่านั้น ส่วนบนเรือใช้ระบบดาวเทียมสื่อสาร (Inmarsat) ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการโจมตีทางไซเบอร์บนเรือ
- กรณีที่ตักเตือนกันเกี่ยวกับการโจมตีไซเบอร์บนเรือที่เกี่ยวข้องกับการอ้างอิงถึงระบบ AIS ระบบ ECDIS และระบบบันทึกข้อมูลบนเรือ (VDR) ซึ่งจะรวมเป็นส่วนหนึ่งของการบูรณาการระบบสะพานเรือ (Integrated Bridge System: IBS) ระบบคอมพิวเตอร์ที่ใช้บนเรือของบริษัทฯ ใช้้นั้นมีการตั้งค่าเพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีการส่งข้อมูลจากอุปกรณ์เหล่านี้ ออกไปออนไลน์โดยตรง เนื่องจากบริษัทฯ ไม่อนุญาตให้บนเรือสามารถใช้ระบบออนไลน์ตลอดเวลา 24 ชั่วโมง

อย่างไรก็ตาม เพื่อลดช่องโหว่ที่อาจเกิดขึ้นจากการความผิดพลาดทางไซเบอร์และการโจมตีทางไซเบอร์และเพื่อให้แน่ใจว่ากองเรือของบริษัทฯ เดินเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ตรวจสอบและดำเนินการในการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ ดังต่อไปนี้

- จัดให้พนักงานทุกคนในบริษัทฯ (ตั้งแต่ระดับผู้บริหารระดับสูงที่อยู่สำนักงานจนถึงลูกเรือบนเรือ) มีส่วนร่วมในวัฒนธรรมองค์กรในเรื่องความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ของเรือแต่ละลำ
- กำหนดนโยบายของบริษัทฯ โดยพิจารณาใช้มาตรการความปลอดภัยและการจัดการความเสี่ยงที่มีอยู่ตาม ISPS และ ISM Code ในการจัดการกับความเสี่ยงทางไซเบอร์ และ

- รวบรวมข้อกำหนดใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้องกับไซเบอร์ไว้ในแผนการฝึกอบรมลูกเรือ และสำหรับการเดินเรือ รวมถึงการบำรุงรักษาระบบไซเบอร์ที่สำคัญที่มีอยู่บนเรือ

**ภัยจากโจรสลัด** ยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจ แม้ว่ารายงานการถูกโจมตีโดยโจรสลัดได้ลดลงอย่างมากเมื่อปีที่แล้ว International Maritime Bureau ได้รายงานการถูกโจรสลัดโจมตี 2 ครั้งในบริเวณอ่าวเอเดน แม้ว่าโจรสลัดไม่สามารถลงเรือได้สำเร็จ

จากการที่มีกองทัพเรือระหว่างประเทศซึ่งลาดตระเวนในเขตที่มีความเสี่ยงสูง และการมีหน่วยรักษาความปลอดภัยบนเรือ ได้ส่งผลให้โจรสลัดโซมาเลียมีรายได้ลดลง

นอกจากโจรสลัดโซมาเลียแล้ว บริเวณทะเลอาราเบียน มหาสมุทรอินเดีย ประเทศไนจีเรีย และบริเวณนอกชายฝั่งในอ่าวกินี ยังคงเป็นอีกพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการถูกโจรสลัดโจมตี และมีการรายงานการโจมตีโดยโจรสลัดเป็นระยะๆ อย่างไรก็ตาม พื้นที่ทั้งสองแห่งมีความแตกต่างกันตรงที่ประเทศไนจีเรียมีรัฐบาลและนโยบายที่ชัดเจนในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำของตน ซึ่งได้ช่วยจำกัดภัยโจรสลัดในบริเวณนั้นได้

การโจมตีบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้นได้มีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยเรือที่ถูกโจมตีจะเป็นเรือขนส่งน้ำมันขนาดเล็ก ซึ่งมีสินค้าเป็นที่ต้องการของโจรสลัด บริษัทฯ ได้มีบทบาทหลักในการรายงานต่อองค์กร IFC (Information Fusion Centre) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการเฝ้าดูความเคลื่อนไหวของเรือต่างๆ ในน่านน้ำบริเวณนี้ โดยองค์กร IFC นั้นมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และถ่ายทอดข่าวสารต่างๆ ให้แก่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์กรที่ช่วยลดภัยจากโจรสลัดในภูมิภาคนี้

## โครงการร่วมทุน

สถานะของการลงทุนในบริษัทร่วมทุนของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- **Southern LPG Pvt Ltd. (SLPG)** ขั้นตอนการปิดกิจการของบริษัทร่วมทุนนี้ได้เสร็จสมบูรณ์แล้ว
- **International Seaports (Haldia) Pvt Ltd.** บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮัลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่อง และจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 3.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 148 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - 2546

## อุปสงค์

**อุปสงค์** - บรรยากาศทางธุรกิจในปี 2560 จะยังคงมีความผันผวนอย่างมาก โดยมีปัจจัยเชิงลบต่างๆ ซึ่งรวมไปถึงความตึงเครียดทางการเมือง การชะลอตัวทางเศรษฐกิจของประเทศจีน ปริมาณการนำเข้าถ่านหินและแร่เหล็กของจีนที่น้อยลง การชะลอตัวทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศ BRICS (ยกเว้นประเทศอินเดีย) และการทรงตัวของเศรษฐกิจยุโรป มาตรการป้องกันการแข่งขันทางการค้าที่เพิ่มขึ้น จำนวนเรือที่มากเกินไปซึ่งไม่ลดจำนวนลงเพียงพอ และปริมาณการสั่งซื้อเรือใหม่ อย่างไรก็ตาม สถานการณ์อาจไม่ได้เลวร้ายอย่างที่คิด ยังคงมีปัจจัยเชิงบวกต่างๆ สำหรับปี 2560 ซึ่งรวมไปถึง แผนการเส้นทางสายไหม (One-Belt-One-Road) ซึ่งจีนได้เสนอที่จะสร้างทางเชื่อมระหว่าง 65 ประเทศ จากทวีปเอเชียสู่ทวีปยุโรป และคาดว่าจะใช้งบประมาณถึง 1.4 ถึง 2.1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ จีนนำเข้าแร่เหล็กมากขึ้นเนื่องจากเปลี่ยนไปผลิตเหล็กกล้าที่คุณภาพสูงขึ้น ซึ่งต้องใช้แร่เหล็กนำเข้าที่มีคุณภาพสูงขึ้น จีนนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเพื่อลดมลพิษทางอากาศและเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตประจำปีที่สูงในเหมืองถ่านหินซึ่งมีการประท้วงจากญาติของผู้ที่เสียชีวิต ปริมาณการสั่งซื้อเรือใหม่ที่ลดลงสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ อัตราการส่งมอบเรือล่าช้าที่มากขึ้นสืบเนื่องจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ ปริมาณการปลดระวางเรือที่เพิ่มขึ้นจากสภาพตลาดที่ตกต่ำ เศรษฐกิจสหรัฐที่ดีกว่าคาดการณ์ ราคาน้ำมันที่ลดลงซึ่งส่งผลให้ตัวเลขจีดีพีของโลกเพิ่มขึ้น ราคาน้ำมันที่ตกต่ำลงที่

ช่วยให้ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ต่างๆ ลดลง ทำให้มีการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ค่าเงินที่อ่อนตัวลงของทวีปยุโรปและประเทศญี่ปุ่น จะช่วยให้การส่งออกฟื้นตัว การยกเลิกการห้ามการส่งออกแร่เหล็กและแร่อะลูมิเนียมของอินโดนีเซียซึ่งเป็นหนึ่งในสาเหตุที่ทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าลดลงในปี 2557 เราจะต้องดูว่าเงินจะเปลี่ยนกลับมาเข้าแร่ดังกล่าวจากอินโดนีเซียเช่นเดิมหรือไม่ ซึ่งถ้าเป็นเช่นนั้นเรือขนาดปานามาแมกซ์จะได้รับผลกระทบในเชิงลบในขณะที่เรืออัลตราแมกซ์และซูปราแมกซ์จะได้รับผลกระทบในเชิงบวกซึ่งโดยปกติจะขนส่งสินค้าเหล่านี้จากประเทศอินโดนีเซีย เวลาเท่านั้นจะบอกได้ว่าปี 2560 จะจบลงด้วยความประหลาดใจอย่างน่าอัศจรรย์หรือจะเป็นอีกปีหนึ่งที่สร้างความเจ็บปวดให้แก่เจ้าของเรือเทกอง

**อุปทาน** - ในสภาพตลาดปัจจุบันนี้ มีเรือประมาณร้อยละ 20.3 ของกองเรือทั้งโลก (ขนาดระวางรวม 160.16 ล้านเดเวตัน) จะอายุเกิน 15 ปีในระหว่างปี 2560 ถึงสิ้นปี 2563 ซึ่งน่าจะถูกลดระวางเนื่องจากกฎเกณฑ์ใหม่ๆ ที่เข้มงวดมากขึ้นซึ่งทำให้ต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในการปฏิบัติตาม ประกอบกับตลาดค่าระวางเรือที่ตกต่ำในปัจจุบัน

มีเรือส่งต่อใหม่ขนาดระวางบรรทุกรวมประมาณร้อยละ 10.8 (ขนาดระวางรวม 85.22 ล้านเดเวตัน) ของกองเรือโลก มีกำหนดการส่งมอบภายในสิ้นปี 2563 แต่การขาดแหล่งเงินทุนประกอบกับการที่ผู้ต่อเรือส่งมอบเรือเหล่านี้ล่าช้า อาจจะทำให้ตัวเลขอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือใหม่ดังกล่าวอยู่ในระดับที่สูง (ในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 47.5) โดยจะสูงกว่าอัตราเฉลี่ยในช่วงปี 2553 - 2557 ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 35

**ด้านการเงิน** - ปี 2559 อาจกล่าวได้ว่าเป็น “ปีแห่งการซ่อมแซม” สำหรับบริษัทเดินเรือรวมถึงธนาคารต่างๆ ในขณะที่ธนาคารต่างๆ เลิกใช้นโยบายเดิม คือ “เพิกเฉยและขยายระยะเวลา” ซึ่งเป็นนโยบายที่ได้ใช้จนถึงปี 2558 โดยธนาคารได้เปลี่ยนมาใช้นโยบายบังคับหนี้แทนสำหรับ “หนี้ที่คาดว่าจะสูญ” เพื่อซ่อมแซมหนี้เงินกู้สำหรับธุรกิจเดินเรือที่คาดว่าจะสูญ บริษัทเดินเรือต่างๆ ได้พยายามซ่อมแซมโครงสร้างเงินทุนของตนโดยการลดหนี้ และ/หรือ การเพิ่มเงินทุนซึ่งมีจำนวนลดลงอันมีสาเหตุมาจากการขาดทุนและการด้อยค่าของสินทรัพย์เป็นเวลาหลายปี นอกเหนือจากความจำเป็นในการซ่อมแซมโครงสร้างเงินทุนที่มีหนี้มากกว่าส่วนทุน เพื่อให้อยู่รอดเกือบทุกบริษัทเดินเรือหรือน้อยบริษัทเดินเรือต่างๆ ที่อยู่ในกลุ่มเดียวกับบริษัทฯ ได้พยายามค้นหาทางซ่อมแซมสภาพคล่องทางการเงินโดยการระดมเงินสดเพื่อเสริมสภาพคล่องที่ขาดหายไปจากภาวะตลาดที่ตกต่ำ ซึ่งผลของความพยายามนี้ต่างแตกต่างกันไป กล่าวคือ ในขณะที่บางบริษัทสามารถเสริมสภาพคล่องทางการเงินได้อย่างสำเร็จลุล่วงผ่านทางการเพิ่มทุน การออกหุ้นกู้ การขอสินเชื่อใหม่จากธนาคาร หรือการขายสินทรัพย์อื่นที่ไม่ใช่สินทรัพย์หลัก มีบริษัทจำนวนมากประสบความล้มเหลวทำให้บริษัทเหล่านี้ต้องประกาศล้มละลาย หรืออย่างน้อยต้องปรับปรุงโครงสร้างหนี้ ซึ่งส่วนใหญ่ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นแทบจะไม่มีเหลือ ตัวเลขในการจัดหาแหล่งเงินทุนของอุตสาหกรรมขนส่งทางเรือแสดงถึงความท้าทายและความยากลำบากซึ่งทำให้เกิดความล้มเหลวในการเสริมสภาพคล่องดังกล่าว กล่าวคือ ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2559 ธนาคารปล่อยเงินกู้จำนวนประมาณ 33 พันล้านเหรียญสหรัฐ เมื่อเทียบกับจำนวนประมาณ 49 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในช่วงเดียวกันของปี 2558 ทั้งนี้ จำนวนเงินกู้สำหรับทั้งปี 2559 คาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 43 พันล้านเหรียญสหรัฐซึ่งลดลงร้อยละ 39 เมื่อเทียบกับจำนวนเงินกู้เกือบ 70 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2558! แม้ว่าจำนวนเงินกู้จะลดลงอย่างมาก แต่เงินกู้จากธนาคารยังมีสัดส่วนถึงร้อยละ 76 ของแหล่งเงินทุนทั้งหมดของอุตสาหกรรมในปี 2559 ซึ่งเป็นเครื่องแสดงถึงความยากลำบากในการจัดหาแหล่งเงินทุนจากแหล่งอื่นๆ เมื่อปี 2558 มีการออกหุ้นกู้มากกว่า 6 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเป็นตัวเลขที่ต่ำที่สุดตั้งแต่ปี 2551 เราคิดว่าเป็นตัวเลขที่ต่ำที่สุดแล้วในการระดมทุนผ่านการออกหุ้นกู้ แต่กลับไม่เป็นเช่นนั้นเมื่อได้เห็นจำนวนการออกหุ้นกู้ที่ประมาณ 4 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2559 นอกจากนั้น ในปี 2559 มีการระดมทุนผ่านตลาดทุนประมาณ 5.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าปี 2558 ซึ่งอยู่ที่ประมาณ 4.2 พันล้านเหรียญสหรัฐ ร้อยละ 30 อย่างไรก็ตาม ไม่ควรตีความว่าการระดมทุนผ่านตลาดทุนในปี 2559 ซึ่งมากกว่าปี 2558 ถึงร้อยละ 30 นั้นเป็นเครื่องแสดงว่าตลาดทุนนั้นสดใสแต่หากเป็นเครื่องแสดงว่าความตกต่ำในอุตสาหกรรมเดินเรือได้บังคับให้บริษัทเดินเรือต่างๆ ต้องยอมรับทุกราคาและเงื่อนไขจากรายเก่าที่ยังมีทางทำให้สถานะเงินสดและโครงสร้างเงินทุนของตนดีขึ้น แม้ว่ากรณีส่วนใหญ่จะทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นเดิมนั้นลดลง ดูเหมือนว่าปี 2559 เป็นปีที่น่าท้าทายอย่างมากหรือมากที่สุดในการจัดหาแหล่งเงินทุน (ตัวเลขมาจากนิตยสาร Marine Money)

แม้ว่าจะได้เห็นสัญญาณการฟื้นตัวของตลาดค่าระวางเรือในช่วงปลายปี 2559 ต้นปี 2560 บริษัทฯ ไม่คาดว่าจะปี 2560 สถานการณ์การจัดหาแหล่งเงินทุนจะดีขึ้น จากการที่ธนาคารต่างๆ ยัง “ซ่อมแซม” หนี้เงินกู้ต่างๆ ไม่สำเร็จลุล่วง บริษัทเดินเรือต่างๆ อาจจะต้องเผชิญความท้าทายดังเช่นในปี 2559 และต้องหาทาง “ซ่อมแซม” สภาพคล่องทางการเงินของตนด้วยวิธีเดียวกับ

ที่เคยทำในปี 2559 ดังนั้น คาดว่าจะมีการผิณัดชำระหนี้ การปรับปรุงโครงสร้างหนี้ และหากเลวร้ายที่สุด จะมีการล้มละลายมากขึ้น  
อย่างที่มีคำกล่าวที่ว่า ผู้ที่เหมาะสมที่สุดเท่านั้นจึงจะอยู่รอด!

## บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้กำลังไขว่คว้าโอกาสดีๆ ที่มีอยู่ในตลาด  
โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่นาคนี้ แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเท  
และเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของบริษัทฯ ทุกคน

ในนามคณะกรรมการ  
บริษัท พรีเมียม สฟิง จำกัด (มหาชน)



นายคาสิต มอยนูดดิน อาซิม  
กรรมการผู้จัดการ



นายคูชรู คาลี วาเดีย  
กรรมการบริหาร

8 กุมภาพันธ์ 2560



# รายงานคณะกรรมการบริหาร

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริหารของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ กล่าวคือ นายคลิด มอยนูดดิน ฮาซิม ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ และ นายคูซรู คาลี วาเดีย ดำรงตำแหน่ง กรรมการ (การเงิน) และนายโจปาล มั่นสุขานี ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ (ทำงานประจำให้กับบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเจนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ)

ในระหว่างปี 2559 คณะกรรมการบริหารมีการประชุมจำนวน 12 ครั้ง (ร้อยละ 100) ซึ่งมีกรรมการบริหารทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง ยกเว้นนายโจปาล มั่นสุขานี เข้าร่วมประชุม 10 ครั้ง (ร้อยละ 83) คณะกรรมการบริหารปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริหารได้ติดตาม และพิจารณาวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงิน และนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารทำหน้าที่บริหารธุรกิจของบริษัทฯ และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงรายงานการดำเนินการต่างๆ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ

สำหรับปี 2559 คณะกรรมการบริหารได้จัดทำการประเมินตนเองของคณะกรรมการบริหารตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการบริหารมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

### ในนามคณะกรรมการสรรหา

ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายคลิด มอยนูดดิน ฮาซิม  
กรรมการผู้จัดการ



นายคูซรู คาลี วาเดีย  
กรรมการบริหาร

8 กุมภาพันธ์ 2560

## รายงานคณะกรรมการสรรหา

### เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการสรรหาของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน กล่าวคือ นายชัยวัฒน์ ศรีวิสารวาจา ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการสรรหา นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ และนายภัทร ศีลาอ่อน ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการสรรหา

สำหรับปี 2559 คณะกรรมการสรรหาได้มีการประชุมจำนวน 2 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง คณะกรรมการสรรหาปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

สำหรับการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น สำหรับปี 2559 บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเป็นกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 ถึง 31 ธันวาคม 2558 เนื่องจากไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดเสนอชื่อต่อคณะกรรมการ ดังนั้นคณะกรรมการสรรหาจึงได้พิจารณากรรมการที่สมควรจะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ตามข้อบังคับบริษัทฯ โดยคณะกรรมการสรรหาได้พิจารณาถึงความหลากหลายในคุณสมบัติของกรรมการให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงเพศ อายุ คุณวุฒิ ทักษะ ความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ (รวมทั้งผลการปฏิบัติงานในฐานะกรรมการบริษัทฯ ในช่วงที่ผ่านมา) ทั้งนี้ ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2559 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2559 ได้อนุมัติการแต่งตั้งกรรมการที่สมควรจะให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกครั้ง ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เสนอ จากข้อเสนอแนะของคณะกรรมการสรรหา

สำหรับปี 2559 คณะกรรมการสรรหาได้จัดทำการศึกษาประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการสรรหาโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการสรรหามีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการสรรหา

ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ประธานคณะกรรมการสรรหา

8 กุมภาพันธ์ 2560

## รายงานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

### เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนของบริษัท ฟรีเซียส ซัพพลาย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 2 ท่าน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน กล่าวคือ นายกำธร ศิลาอ่อน ซึ่งเป็นกรรมการอิสระ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ และนายกิริต ช่าง ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

สำหรับปี 2559 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีการประชุมจำนวน 2 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้งเพื่อปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ได้พิจารณาคำตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง สำหรับปี 2559 โดยพิจารณาจากคำตอบแทนตามมาตรฐานสากล ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้พิจารณาเปรียบเทียบกับบริษัทจดทะเบียนอื่น รวมทั้งบริษัทในกลุ่มอุตสาหกรรมการขนส่งทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ทั้งนี้ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2559 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2559 ได้อนุมัติคำตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เสนอ จากข้อเสนอแนะของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

สำหรับปี 2559 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน  
ของบริษัท ฟรีเซียส ซัพพลาย จำกัด (มหาชน)



นายกำธร ศิลาอ่อน

ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

8 กุมภาพันธ์ 2560

# รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน กล่าวคือ นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ นายกำธร ศิลาอ่อน และ รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2559 เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2559

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายที่ตราขึ้นว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

ในปี 2559 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบงบการเงิน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอ และเป็นที่เชื่อถือได้

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของฝ่ายตรวจสอบภายใน เพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายใน และได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบของฝ่ายตรวจสอบภายในในปี 2559 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการประเมินความเสี่ยงต่างๆ (รวมถึงการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริต) และกลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของบริษัทฯ สอบทานด้านการปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก สอบทานรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกจากนี้ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบและนำผลการตรวจสอบ รวมทั้งคำแนะนำต่างๆ ไปปรึกษาหารือกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้บริหาร และได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอ และไม่มีจุดบกพร่องที่มีสาระสำคัญ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีความเห็นว่า บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการดำเนินการซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ก็คือ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

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



และตลาดหลักทรัพย์ ผลการสอบทานพบว่าบริษัทฯ มีรายการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 5 รายการ โดยเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทที่ 2 จำนวน 4 รายการ และเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทที่ 3 จำนวน 1 รายการ ตามความหมายของประกาศฉบับดังกล่าว กล่าวคือค่าโดยสารเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายสำหรับการให้บริการโรงแรม ค่าใช้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัย และค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้ง รวมถึง ค่าซ่อมบำรุงรักษา เครื่องปรับอากาศที่สำนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อยและที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อยจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติของบริษัทฯ ในขณะที่ค่าเช่าสำนักงานจัดอยู่ในรายการที่เกี่ยวข้องกันประเภทที่ 3 คือรายการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ระยะสั้นซึ่งรายละเอียดของรายการดังกล่าวได้อธิบายไว้แล้ว ภายใต้หัวข้อเรื่อง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ผลการสอบทานดังกล่าวได้ถูกนำเสนอเพื่อทราบในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2560 ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่ารายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวมีความยุติธรรมและเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

ในระหว่างปี 2559 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ทำการสอบทานรายการเกี่ยวกับการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทอ. 20/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เห็นว่าการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของบริษัทฯ มีความสมเหตุสมผล และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวทางปฏิบัติของสากล รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการรวมทั้งสอบทานการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก

สำหรับปี 2559 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 2559 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2558: 4 ครั้ง) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)	
	ปี 2559	ปี 2558
1. นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	4/4	4/4
2. นายคำธร ศิลอ่อน	4/4	4/4
3. รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	4/4	4/4

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2560 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเพื่อเสนอการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใดท่านหนึ่งจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2560 ดังต่อไปนี้

1. นางสาววิสสุตา จริยธนากร (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3853) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2558
2. นายเดิมนพษ์ โอปนพันธุ์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4501)
3. นายกฤษฎา เลิศวนา (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4958)

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

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นบริษัทตรวจสอบบัญชีที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป ความเป็นอิสระ และมีการปฏิบัติงานสำหรับปีที่ผ่านมาเป็นที่น่าพึงพอใจ โดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2544 ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอก สำหรับปี 2560 โดยรายละเอียดของค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี สำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีดังต่อไปนี้

รายการ	ปี 2560 (ปีที่เสนอ)	ปี 2559
ค่าสอบบัญชีของบริษัทฯ	2.00 ล้านบาท	1.95 ล้านบาท
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทยและ 1 บริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศ	3.12 ล้านบาท	3.52 ล้านบาท
ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>• สำหรับรายงานของผู้สอบบัญชีเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)</li> <li>• สำหรับการสอบทานทางบัญชีในบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศบางแห่ง (เพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดทำงบการเงินรวม)</li> </ul>	0.44 ล้านบาท 0.80 ล้านบาท	0.39 ล้านบาท 0.70 ล้านบาท
<b>รวม</b>	<b>6.36 ล้านบาท</b>	<b>6.56 ล้านบาท</b>

สำหรับปี 2559 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)



นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

8 กุมภาพันธ์ 2560

# รายงานการกำกับดูแลกิจการ

## คำจำกัดความ

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

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

บริษัทฯ ได้รับรางวัลต่างๆ ซึ่งรวมถึงรางวัลในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังต่อไปนี้

- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 7 ปีติดต่อกันตั้งแต่ปี 2553 ถึงปี 2559 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม 50 อันดับแรกของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย ประเมินจากแนวทางการกำกับดูแลกิจการของอาเซียน สำหรับปี 2013/2014 และปี 2015 (ASEAN Corporate Governance Scorecard Guidelines) โดย ASEAN Capital Markets Forum (ACMF) และ ธนาคาร Asian Development (ADB)
- ได้รับรางวัล Thailand Sustainability Investment Awards ในงานประกาศรางวัล SET Sustainability Awards 2015 เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2558
- ได้รับรางวัลยอดเยี่ยมด้านนักลงทุนสัมพันธ์ในหมวดอุตสาหกรรม (Best in Industrials Sector) จาก วารสาร IR Magazine ในงาน IR Magazine Awards & Conference South East Asia ประจำปี 2558
- ได้รับคัดเลือกให้เป็นอันดับสองของเอเชีย และเป็นบริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทยสำหรับ “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” จากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการประจำปี 2557 โดย “ASIA-MONEY” ซึ่งได้ลงพิมพ์ในนิตยสาร ASIA-MONEY ฉบับเดือนธันวาคม ปี 2557
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สี่ปีติดต่อกันสำหรับการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นสำหรับปี 2555 2556 2557 และ 2558 ตามลำดับ จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย
- ได้รับรางวัล “CSR Recognition” ประจำปี 2556 และ 2557 เพื่อประกาศเกียรติคุณแก่บริษัทจดทะเบียนที่มีพัฒนาการอย่างต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม และเป็นแบบอย่างที่ดีสำหรับการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน จัดขึ้นโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ได้รับรางวัล “Asia Best Employer Brand Award” จากงาน the Asia Best Employer Brand Awards ครั้งที่ 7 ประจำปี 2559
- ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้าชิงรางวัล “The ClassNK Dry Bulk Operator of the Year” จากงาน the Lloyd’s List Asia Awards ประจำปี 2559
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งทองแห่งปี” จากงาน International Bulk Journal (IBJ) Awards ประจำปี 2555 2556 2557 และ 2559
- 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 เซอร์เกิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ รางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” จากงาน Lloyd’s List Asia Awards ประจำปี 2557
- ได้รับรางวัล “บริษัทจดทะเบียนด้านนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยม” จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในงาน SET Awards ประจำปี 2556
- ได้รับรางวัลชนะเลิศในด้าน “ความปลอดภัยทางทะเล” จากงาน Seatrade Asia Awards ประจำปี 2556
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเป็ยก/แห่งเทกองแห่งปี” 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 “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งเทกองแห่งปี” 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 “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง” ในงานประกาศรางวัลสำหรับการค้าทางทะเลในทวีปเอเชีย ประจำปี 2553
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการประจำปี 2553 โดยนิตยสาร “ASIAMONEY” ให้เป็น “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” “บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส” “บริษัทดีเด่นในด้านสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน” “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์” และ “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” (นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ) ในประเทศไทย
- ในปี 2552 นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับคัดเลือกเป็น “ผู้บริหารบริษัทจดทะเบียนดีเด่น (Best CEO)” ในกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าตลาดขนาดเล็กและกลาง (Small & Medium Market Cap Sector) โดยสมาคมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ของไทย
- ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ โดยนิตยสาร “ASIAMONEY” ที่มีการเผยแพร่ผลการสำรวจในนิตยสาร Asia Money ฉบับประจำเดือนมกราคม 2553 ให้เป็น “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” “บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส” “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์” “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” (นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ) ในประเทศไทย
- ได้รับการจัดอันดับตามรายงานของ “CLSA ASIA-PACIFIC MARKETS” ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2552 ให้เป็น 1 ใน 3 บริษัทดีเด่นในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีจากผลการสำรวจการกำกับดูแลกิจการในประเทศไทย
- ได้รับการจัดอันดับในปี 2550 จากนิตยสาร “The Asset” ของฮ่องกง ให้เป็นบริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทยด้านการกำกับดูแลกิจการ จากรายชื่อบริษัทที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีจำนวน 60 บริษัทในเอเชีย
- ได้รับรางวัล “Best Corporate Governance Report” และ “Best Performance” จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในงาน “SET Awards 2006”



## การดำเนินการด้านหลักการค้ากับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ สรุปได้เป็น 5 หมวด ภายใต้หัวข้อดังต่อไปนี้

### 1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงสิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้นและรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีและผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น 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 พิจารณานโยบายและค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี โดยได้เปิดเผยแนวทาง/วิธีการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ในข้อ 5.7 ในรายงานนี้

#### 1.3 พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ซึ่งพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี และได้ปรับปรุงข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอต่อการพิจารณาอนุมัติของผู้ถือหุ้น ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ชื่อสำนักงานสอบบัญชีภายนอก
- ชื่อผู้สอบบัญชี
- ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ขออนุมัติ โดยแยกต่างหากอย่างชัดเจนระหว่างค่าสอบบัญชีกับค่าบริการอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี

- ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ผ่านมา
- ความสัมพันธ์อื่นๆ กับบริษัทฯ เช่น การเป็นที่ปรึกษาให้กับบริษัทฯ
- จำนวนปีที่เป็นผู้สอบบัญชีภายนอก (ในกรณีที่แต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกคนเดิม)
- การประเมินผลงานของผู้สอบบัญชีภายนอกในปีที่ผ่านมา
- เหตุผลในการเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชีภายนอก (ในกรณีที่มีการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกคนใหม่)

#### 1.4 พิจารณานโยบายจ่ายเงินปันผล

ปัจจุบันนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ ได้อนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เมื่อครั้งการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2547 และถ้ามีการเปลี่ยนแปลงในอนาคต บริษัทฯ จะนำเสนอให้มีการพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้น

#### 1.5 พิจารณาแผนการซื้อหุ้นคืน

ในปี 2546 บริษัทฯ ได้ขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นสำหรับแผนการดำเนินการเรื่องการซื้อหุ้นคืน โดยผู้ถือหุ้นอนุมัติให้คณะกรรมการบริษัทฯ สามารถทำการซื้อหุ้นของบริษัทฯ คืนได้ โดยให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และจัดให้มีข้อมูลที่ถูกต้องและครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจ

#### 1.6 การประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สำหรับการจัดประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมีการปฏิบัติตามต่อไปนี้

- สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2559 บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระสำหรับการประชุม และได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ ซึ่งจะได้ปฏิบัติต่อเนื่องสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 โดยให้สิทธิผู้ถือหุ้นท่านเดียวหรือหลายท่านที่มีหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า 2,000,000 หุ้น สามารถเสนอวาระการประชุมหรือเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 10 ตุลาคม 2559 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 ซึ่งเป็นการให้สิทธิที่มากกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ กำหนดนโยบาย และช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และประกาศผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยผู้ถือหุ้นหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นสามารถนำเสนอวาระการประชุมล่วงหน้าและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาบรรจุในวาระการประชุมผู้ถือหุ้น
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามล่วงหน้าสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2559 ก่อนวันประชุม
- บริษัทฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่มีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาของผู้ถือหุ้นซึ่งถือเป็นนโยบายปกติของบริษัทฯ โดยหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่จะส่งถึงผู้ถือหุ้นสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ได้ระบุถึงจุดประสงค์ เหตุผล และความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ประกอบในแต่ละวาระการประชุม โดยบริษัทฯ จะไม่แก้ไขวาระการประชุมถ้าไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2559 บริษัทฯ ได้เผยแพร่กำหนดการประชุมและระเบียบวาระการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าผ่านเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ ตั้งแต่วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2559 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 51 วัน) เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้จัดสรรเวลาเพื่อมาเข้าร่วมประชุมได้
- บริษัทฯ เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2559 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 35 วัน) และบริษัทฯ ได้มอบหมายให้ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทฯ ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2559 (จัดส่งล่วงหน้า 29 วันก่อนวันประชุม)

- บริษัทฯ ได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีผ่านทางสื่อหนังสือพิมพ์รายวันทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ 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 2559 บริษัทฯ มีการประชุมผู้ถือหุ้นทั้งหมด 1 ครั้ง เป็นการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2559 ที่โรงแรม อวานี เอเทรียม โดยในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 กรรมการทุกท่าน (ยกเว้น: นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ) เข้าร่วมประชุมกันอย่างพร้อมเพรียง ทั้งนี้รวมถึงประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ประธานคณะกรรมการสรรหา กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และผู้สอบบัญชีภายนอกได้เข้าร่วมในการประชุมสามัญประจำปีเพื่อตอบคำถามจากผู้ถือหุ้นในประเด็นที่เกี่ยวกับข้อมูลทางบัญชีหรือการปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชี ทั้งนี้ในการประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้งเลขานุการในที่ประชุมได้อธิบายเกี่ยวกับวิธีการลงคะแนนเสียง และวิธีนับคะแนนเสียงเมื่อการประชุมเริ่มขึ้น และเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ เปิดโอกาสให้ซักถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ในแต่ละวาระการประชุมรวมทั้งได้บันทึกมติที่ประชุมและประเด็นต่างๆ ไว้ในรายงานการประชุมอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้นำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเปิดเผยรายงานการประชุมพร้อมทั้งวิดีโอบันทึกการประชุม ดังกล่าวในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” ภายในระยะเวลา 14 วันหลังวันประชุม

## 2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ มั่นใจในการให้ความสำคัญถึงการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้ถือหุ้นรายย่อย ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นสถาบัน ทั้งในส่วนของ การเรียกประชุมผู้ถือหุ้น การจัดประชุมผู้ถือหุ้น และเพื่อเป็นการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นสำหรับเรื่องที่ป็นสาระสำคัญ โดยได้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- กำหนด วัน เวลา และสถานที่ในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน
- กำหนดให้หุ้น 1 หุ้น มีคะแนนเสียง 1 เสียง
- อำนวยความสะดวกสำหรับการลงคะแนนเสียงด้วยการจัดให้มีการมอบฉันทะ: พร้อมทั้งระบุเอกสารที่จำเป็นในการมอบฉันทะอย่างชัดเจนและได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือมอบฉันทะ

(แบบ ข.) ส่งให้กับผู้ถือหุ้นภายในระยะเวลาที่มากพอ และเท่าที่บริษัทฯ สามารถกระทำได้อย่างได้ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 4 สัปดาห์ โดยผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีประธานกรรมการ และ/หรือ กรรมการอิสระรับมอบฉันทะเพื่อเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงแทนในการประชุมแต่ละครั้ง ซึ่งรายละเอียดต่างๆ ได้ระบุไว้ในหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้แสดงแบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) และหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นให้สามารถดาวน์โหลดได้

- กำหนดให้มีการลงทะเบียนผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 2 ชั่วโมง ก่อนเริ่มประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้มีเวลาในการลงทะเบียนที่เพียงพอ
- ได้จัดเตรียมบัตรลงคะแนนสำหรับการประชุมแต่ละวาระ
- ได้ใช้ระบบ Barcode ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมและเพื่อความถูกต้องแม่นยำในการนับคะแนนเสียง
- เปิดโอกาสให้แก่ผู้ถือหุ้นในการเสนอวาระการประชุมเป็นการล่วงหน้า และเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการบริษัทฯ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นประจำปีในช่องทางสื่อสารต่างๆ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการเลือกตั้งกรรมการ โดยการลงคะแนนเสียงจะใช้บัตรลงคะแนนเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล
- ไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมใหม่ โดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง
- กรรมการได้รายงานการถือครองหลักทรัพย์ (หุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น) ของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบเป็นประจำ
- กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลและรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนหรือของบุคคลใกล้ชิดที่มีความเกี่ยวข้อง (ถ้ามี) เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน รายงานการมีส่วนได้เสียดังกล่าวนั้นยังมีประโยชน์ในแง่การติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตโดยมีวิธีการปฏิบัติดังนี้
  - กรรมการและผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ต้องส่งแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
  - เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” กรรมการและผู้บริหารต้องปรับปรุงข้อมูลในแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” โดยทันทีหรือภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงรายการ
  - เลขานุการบริษัทฯ ส่งสำเนาแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ให้กับประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานฉบับดังกล่าว
- คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางไม่ให้กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียเข้าร่วมในกระบวนการตัดสินใจ โดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้ง เมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว



- รายละเอียดของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งระบุถึงชื่อผู้เกี่ยวข้อง ลักษณะของความสัมพันธ์ แนวโน้มการทำรายการในอนาคต และมูลค่าของรายการในแต่ละรายการ ได้ถูกเปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่เคยมีกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- ปฏิบัติตามนโยบายอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการดูแลการใช้ข้อมูลภายในดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ “การดูแลเรื่องการใช้อข้อมูลภายใน” 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 ในการสร้างความสำเร็จและความมั่นคงในระยะยาวให้กับบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงแก้ไขเว็บไซต์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงหัวข้อ “กิจกรรมผู้มีส่วนได้เสีย” นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และรวมถึงการจัดให้มีช่องทางบนเว็บไซต์สำหรับผู้มีส่วนได้เสียสามารถใช้ติดต่อสื่อสารในการแสดงความคิดเห็นต่างๆ และสามารถติดต่อโดยตรงกับคณะกรรมการบริษัทฯ ตามความประสงค์ โดยไม่ต้องผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะเก็บข้อร้องเรียนดังกล่าวเป็นความลับ และหากข้อร้องเรียนมีมูลความจริง คณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการเพื่อแก้ไขตามความเหมาะสม

**ด้านผู้บริหาร :** บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของผู้บริหารซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยคำตอบแทนของผู้บริหารมีโครงสร้างที่เหมาะสมและสอดคล้องกับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม และค่าเฉลี่ยโดยทั่วไปของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ทำงานอย่างอิสระปราศจากการแทรกแซง ภายใต้บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบที่มอบหมายโดยคณะกรรมการบริษัทฯ

**ด้านพนักงาน :** บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกันในโอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคง และความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจ้างงาน และการทำงาน บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานในธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต และได้อธิบายถึงการดูแลด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของพนักงานที่ปฏิบัติตามระเบียบของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้

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

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

**ด้านนายหน้า :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดียิ่งว่านายหน้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในฐานะผู้สนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปฏิบัติกับนายหน้าด้วยความเป็นธรรมตามเงื่อนไขการค้าที่ตกลงร่วมกันและคงรักษามาตรฐานการค้าโดยทั่วไปไว้เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันในระยะยาว

**ด้านเจ้าหนี้เงินกู้ยืม :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดียิ่งว่าเจ้าหนี้เงินกู้ยืมเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญของบริษัทฯ ในฐานะผู้สนับสนุนด้านการเงินแก่บริษัทฯ ที่ต้องลงทุนในสินทรัพย์ด้วยเงินลงทุนที่สูง บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินต่างๆ รวมทั้งปฏิบัติตามวัตถุประสงค์การกู้เงิน การชำระคืนหลักทรัพย์ค้ำประกัน และข้อตกลงอื่นๆ ที่ตกลงร่วมกันระหว่างสองฝ่าย

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

**ด้านลูกค้า :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดียิ่งว่าลูกค้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปกป้องผลประโยชน์ของลูกค้า ตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างดีที่สุด รวมทั้งการให้บริการที่ได้มาตรฐาน และการรักษาสารสนเทศที่เป็นความลับของลูกค้าโดยจะไม่เปิดเผยสารสนเทศดังกล่าว เว้นแต่มีข้อกำหนดหรือกฎเกณฑ์กำหนด หรือได้รับการยินยอมจากผู้เป็นเจ้าของสารสนเทศ รวมถึงประเด็นทางการตลาด การกำหนดราคา รายละเอียดของการให้บริการ คุณภาพ และความปลอดภัย

**ด้านคู่แข่ง :** บริษัทฯ ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่ดี ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการกล่าวหาบริษัทที่เป็นคู่แข่งทางการค้าด้วยความไม่สุจริต และปราศจากข้อมูลความจริง รวมทั้งไม่เข้าถึงสารสนเทศที่เป็นความลับของคู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม

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

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

**ด้านสิ่งแวดล้อม :** บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการจัดการด้านการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำ และ/หรือ มลพิษทางอากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางการค้าและการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายนี้ ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติงาน การปฏิบัติตามกฎหมายต่างๆ และจริยธรรมทางธุรกิจของบริษัทฯ ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้

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

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

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

ในปี 2556 เพื่อเป็นการต่อต้านการคอร์รัปชัน บริษัทฯ ได้ร่วมลงนามแสดงเจตนารมณ์แนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยบริษัทฯ ได้ร่วมให้สัตยาบันเพื่อรับทราบข้อตกลงในคำประกาศเจตนารมณ์แนวร่วมปฏิบัติ (Collective Action Coalition) ของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตทุกรูปแบบ ต่อมาในวันที่ 16 มกราคม 2558 บริษัทฯ ได้รับการรับรองการเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ลงนามเข้าร่วมเป็นสมาชิกเครือข่ายด้านทุจริตเพื่อประเทศไทย หรือ Partnership Against Corruption for Thailand (PACT) ซึ่งเป็นเครือข่ายขององค์กรจากหลากหลายสาขาที่มีเป้าหมายในการต่อต้านการทุจริต ที่ริเริ่มขึ้นโดยสถาบันไทยพัฒน์ และหุ้นส่วนความร่วมมืออื่นๆ

ในปี 2559 บริษัทฯ ยังคงรักษามาตรฐานที่สูงในเรื่องจริยธรรม รวมถึงมุมมองในเรื่องการต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งกิจกรรมที่ทำต่อเนื่องตลอดทั้งปี มีดังนี้

- การประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับสินบนและทุจริต ซึ่งเป็นการสอบทานและบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และเพื่อให้แน่ใจว่ามีการดำเนินงานอย่างเหมาะสม
- กำหนดแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการคอร์รัปชัน และการติดสินบน เช่น แนวทางปฏิบัติในการให้และการรับของขวัญและสิ่งตอบแทน หรือการช่วยเหลือทางการเงิน เป็นต้น รายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายและแนวทางปฏิบัตินี้ได้เปิดเผยใน “คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ” ซึ่งผู้บริหารและพนักงานทุกคนรับทราบร่วมกัน พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- การสอบทานระบบการควบคุมภายใน และวิธีการควบคุมภายในเพื่อให้แน่ใจว่ามีกลไกป้องกันการให้สินบนและการทุจริตที่มีประสิทธิภาพ
- จัดให้มีระบบการตรวจสอบ เพื่อให้แน่ใจว่ามีนโยบายและขั้นตอนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางสำหรับรายงานการกระทำที่ไม่เหมาะสม การทุจริต หรือการคอร์รัปชันใดๆ อีกทั้งได้จัดให้มีมาตรการคุ้มครองและบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ร้องเรียน หรือผู้ให้ความร่วมมือในเรื่องดังกล่าว

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

ทางไปรษณีย์

คุณธีระ วิภูชนิน

256 ถนนลาดพร้าว ซอยสันนิบาตเทศบาล

แขวงจันทระเกษม เขตจตุจักร

กรุงเทพฯ 10900 ประเทศไทย

ทางอีเมล

acthira@hotmail.co.th

#### กระบวนการดำเนินการเมื่อได้รับข้อร้องเรียน

เมื่อบริษัทฯ ได้รับเบาะแสหรือข้อร้องเรียนแล้ว บริษัทฯ จะดำเนินการรวบรวมข้อมูล ประมวลผล ตรวจสอบ และกำหนดมาตรการในการดำเนินการเพื่อบรรเทาความเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด หลังจากนั้นผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบเรื่องดังกล่าวมีหน้าที่ติดตามผลการดำเนินการ และรายงานผลแก่ผู้ที่เหมาะสม และเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการร้องเรียนให้เรียบร้อย การรายงานผลจากการดำเนินการ จะรายงานต่อประธานคณะกรรมการบริษัท ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและ/หรือกรรมการท่านอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามลำดับ แล้วแต่กรณี

#### การปกป้องผู้รายงาน

เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้แจ้งเบาะแส/ข้อร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง บริษัทฯ จะไม่เปิดเผย ชื่อ ที่อยู่ ภาพ หรือข้อมูลอื่นใดของผู้แจ้งเบาะแส/ผู้ร้องเรียน หรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง ผู้ที่รายงานการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมทางธุรกิจ หรือกฎเกณฑ์ต่างๆ ของบริษัทฯ จะได้รับการคุ้มครอง และความเป็นธรรมภายใต้นโยบายนี้ พนักงานที่กลั่นแกล้งหรือตอบโต้ผู้ร้องเรียนจะต้องถูกลงโทษ และรวมถึงการเลิกจ้างงาน

สำหรับขั้นตอนการปฏิบัติ และมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนได้เปิดเผยไว้ใน “คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ” ของบริษัทฯ ซึ่งได้แจ้งให้พนักงานทุกคนรับทราบ พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ทั้งนี้ ในปี 2559 บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาทใดๆ ที่มีนัยสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

## 4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ มีการดูแลกระบวนการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ อย่างเข้มงวด ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มีไขข้อมูลทางการเงิน และรายงานอื่นๆ โดยข้อมูลจะต้องเปิดเผยอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส โดยผ่านช่องทางที่ถูกต้องและผู้ใช้ข้อมูลสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างเท่าเทียมกันและมีความน่าเชื่อถือ

### 4.1 รายงานของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัท เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยมีการนำเสนอรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท ต่อรายงานทางการเงินควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และงบการเงินที่ตรวจสอบแล้วในรายงานประจำปีนี้



## 4.2 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

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

ในปี 2559 และ 2558 บริษัทฯ ได้เสนอค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ โดยกำหนดเป็นค่าตอบแทนประจำปี และไม่มีค่าตอบแทนอื่น ซึ่งได้จ่ายให้แก่กรรมการบริษัทฯ ในแต่ละไตรมาสเป็นจำนวนเท่ากัน ทั้งนี้ ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ			จำนวนเงิน					
			2559			2558		
			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	นายกาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ	0.55		0.55	0.55		0.55
3	นายมนูรี มอยนุดดิน ฮาซิม*	กรรมการบริหาร	-		-	0.14		0.14
4	นายคุณฐ ภาลี วาเดีย	กรรมการบริหาร	0.55		0.55	0.55		0.55
5	นายไพบาล มั่นสุขานี	กรรมการบริหาร	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 หาด	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
8	นายกิตติ หาด	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
9	นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	กรรมการอิสระ	0.55		0.55	0.55		0.55
10	นายภัทร 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	นายอิทธิชัย ช่าง	กรรมการ	0.55		0.55	0.55		0.55
รวมค่าตอบแทนสำหรับปี **			6.70	0.80	7.50	6.84	0.80	7.64

\* ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2558

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

สำหรับค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และอื่นๆ เช่น ค่าภาษีเงินได้ ค่าเช่าบ้าน และเงินชดเชยเมื่อเกษียณอายุการทำงาน (จ่ายให้ผู้บริหารที่เกษียณอายุการทำงานในปี 2559 และ 2558) ซึ่งในระหว่างปี 2559 และปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูง (รวมถึงกรรมการผู้จัดการ) ทั้งหมด 13 ท่าน (ปี 2558: 17 ท่าน) เป็นจำนวนเงิน 89.31 ล้านบาท และ 91.50 ล้านบาท ตามลำดับ

ค่าตอบแทนที่จ่ายให้กรรมการผู้จัดการในปี 2559 เป็นจำนวนเงินรวม 15.49 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินเดือน 8.20 ล้านบาท โบนัส 1.37 ล้านบาท ภาษีเงินได้ที่บริษัทออกให้ 4.75 ล้านบาท ค่าตอบแทนกรรมการ 0.55 ล้านบาท ค่าเช่าบ้าน 0.60 ล้านบาท และค่าตอบแทนอื่นๆ 0.02 ล้านบาท

คณะกรรมการบริหารที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีรายนามดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายคุชรู คาลี วาเดีย	กรรมการ (การเงิน)
3. นายไจपाल มั่นสุขานี	กรรมการ (ทำงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยของบริษัทฯ)

ผู้บริหารระดับสูงที่ดำรงตำแหน่งในบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2559 มีรายนามดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายคุชรู คาลี วาเดีย	กรรมการ (การเงิน)
3. นายไจपाल มั่นสุขานี	กรรมการ (ทำงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยของบริษัทฯ)
4. นายชีลาล โกปินาธาน	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
5. นายโคคา เวนคาตารามานา สูดาการ์*	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือ)
6. นายโกดาการจีทิล มูราลี เมนนอน	ผู้อำนวยการ (ด้านเทคนิค)
7. นายนิลากันตัน วาสุเดวัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการความเสี่ยง)
8. นายสตีเฟน โคลา	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ)
9. นายนิชิตานท์ ไกรวิน ดีชาย	ผู้อำนวยการ (โครงการ)
10. นายประชาน มหาสิงห์	ผู้จัดการอาวุโส (จัดซื้อ)
11. นางสาวสมปรารถนา เทพณาเพลิน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) และเลขานุการบริษัทฯ
12. นางสาววิมลวรรณ เจริญชัย	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัท)
13. นางสาวนลินทิพย์ สานตินานนท์	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)

\* เกษียณอายุการทำงานในระหว่างปี 2559

การเทียบเคียงค่าตอบแทน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และผู้บริหารระหว่างบริษัทฯ กับกลุ่มบริษัท จดทะเบียนอื่นๆและบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ มีดังรายละเอียดข้างล่างนี้

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟีดแบ็ค		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ								
			บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจ ขนส่งและโลจิสติกส์			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มี รายได้ 3,000 - < 5,000 ล้านบาท			บริษัทจดทะเบียนทั้งหมด		
	2559	2558	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1.20	1.20	1.97	0.07	7.39	1.68	0.11	48.71	1.46	0.02	50.42
กรรมการบริษัทฯ ที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.84	0.06	5.26	0.42	0.04	1.40	0.54	0.00	7.53
กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.79	0.06	2.47	0.39	0.05	1.27	0.57	0.01	7.51
ผู้บริหารบริษัทฯ	6.87	5.38	3.83	1.11	6.93	4.62	0.48	32.21	4.89	0.07	49.20
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.30	0.04	1.20	0.23	0.01	0.73	0.29	0.01	5.40
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.23	0.03	0.90	N.A.	N.A.	N.A.	0.20	0.00	2.57

- \* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี
- \*\* ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2558 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- \*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟีดแบ็ค		** บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2559	2558	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ยประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1.20	1.20	1.00	1.65	0.80	1.16	0.22	0.33	2.70	7.32
กรรมการบริษัทฯ ที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.52	0.97	0.40	0.74	0.14	0.22	1.49	3.80
กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.50	0.91	0.44	0.74	0.14	0.18	1.49	3.80
ผู้บริหารบริษัทฯ	6.87	5.38	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.54	0.95	0.45	0.86	0.06	0.36	1.81	2.32
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.39	0.69	0.27	0.56	0.06	0.18	1.46	1.92

- \* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี
- \*\* ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2559 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- \*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟิออสแอล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 1,001 - 5,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2559	2558	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1.20	1.20	0.81	1.17	0.59	0.93	0.18	0.20	6.43	7.79
กรรมการบริษัทฯ ที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.50	0.78	0.41	0.65	0.10	0.18	3.81	4.72
กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.42	0.67	0.35	0.58	0.16	0.17	1.91	2.82
ผู้บริหารบริษัทฯ	6.87	5.38	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.37	0.66	0.33	0.63	0.06	0.16	1.13	1.63
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.26	0.49	0.25	0.47	0.06	0.14	0.70	1.16

\* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

\*\* ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2559 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย : ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟิออสแอล		** บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2559	2558	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1.20	1.20	1.05	1.84	0.76	1.23	0.12	0.14	6.43	13.63
กรรมการบริษัทฯ ที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.53	1.07	0.46	0.76	0.07	0.11	2.78	7.58
กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.55	1.08	0.45	0.76	0.06	0.08	4.18	8.98
ผู้บริหารบริษัทฯ	6.87	5.38	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.46	0.73	0.39	0.68	0.06	0.11	2.02	2.53
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.33	0.55	0.28	0.49	0.05	0.10	1.62	2.08

\* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

\*\* ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2559 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน



4.3 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

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

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

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ต่างๆ มากมาย โดยมีกรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหารเข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งรายละเอียดของกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในช่วงสามปีที่ผ่านมา มีดังนี้

ปี/จำนวนครั้ง	พบปะกับนักวิเคราะห์	พบปะกับนักลงทุน	การนำเสนอ (Presentations)	การให้สัมภาษณ์แก่หนังสือพิมพ์และทีวี	รวม
2559	19	13	5	8	45
2558	33	20	3	5	61
2557	38	31	18	6	93

5. ความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

5.1 โครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ

จำนวนของกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ มีสัดส่วนที่สัมพันธ์และเหมาะสมกับขนาดของกิจการและความซับซ้อนทางธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งในปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 11 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการบริหาร 3 ท่าน (ปฏิบัติงานเต็มเวลาเหมือนพนักงานประจำในบริษัทฯ/บริษัทย่อย) และ กรรมการที่ไม่ได้เป็นกรรมการบริหาร 8 ท่านซึ่งเป็นกรรมการอิสระ 5 ท่าน (มากกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการบริษัทฯ ทั้งคณะ) ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการสรรหาประกอบด้วยกรรมการอิสระทั้งหมด

ความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Diversity)

บริษัทฯ คำนึงถึงการเพิ่มความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจให้บรรลุวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ และการพัฒนาที่ยั่งยืน ดังนั้น กรรมการบริษัทฯ จึงมีคุณสมบัติที่หลากหลายทั้งในด้านเพศ อายุ การศึกษา ทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ สำหรับการพิจารณาเลือกกรรมการใหม่ คณะกรรมการจะพิจารณาถึงคุณสมบัติของผู้สมัคร พิจารณาทักษะผสมผสานกัน พิจารณาความหลากหลาย และสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

## คำจำกัดความ

### กรรมการบริหาร (Executive Director)

คือ กรรมการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเต็มเวลาของบริษัทฯ และได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็นประจำจากบริษัทฯ ในรูปของเงินเดือนหรือผลตอบแทนอื่นๆ ที่เทียบเท่า

### กรรมการอิสระ (Independent Director)

คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากฝ่ายบริหารจัดการ ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้อง และไม่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการในบริษัทฯ และหรือบริษัทย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้กำหนดคุณสมบัติของกรรมการอิสระ ที่มีความเข้มงวดกว่ากฎระเบียบและข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

### คุณสมบัติของกรรมการอิสระของบริษัทฯ

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

“ความสัมพันธ์ทางธุรกิจ” ตามวรรคหนึ่งรวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค่าประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติการณ์อื่นทำนองเดียวกันซึ่งเป็นผลให้บริษัทฯ หรือคู่สัญญามีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่งตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไปหรือตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทฯ แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชีซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ สังกัดอยู่ในช่วงสอง (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 รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว

### คำนิยามของผู้ที่เกี่ยวข้อง

ผู้ที่เกี่ยวข้อง หมายความว่า ผู้ที่มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ในระดับที่ทำให้กรรมการอิสระไม่สามารถทำหน้าที่ได้อย่างอิสระหรือคล่องตัว เช่น คู่ค้า ลูกค้า เจ้าหนี้ ลูกหนี้ หรือผู้ที่มีความเกี่ยวข้องทางธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญ เป็นต้น

### บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการอิสระ

สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเป็นประจำทุกครั้ง รวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุมเพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครองและเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี

มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมทั้งแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ ตลอดจนอุทิศเวลาและทุ่มเทความสนใจที่จำเป็นให้กับบริษัทฯ

จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน

จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรณีที่ถูกร้องขอ

กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะค้นหาผู้ที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ามารับตำแหน่งกรรมการอิสระแทน อีกทั้งเมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของกรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งนำมาพิจารณา ดังนั้น ณ ปัจจุบันจึงยังไม่มีกำหนดเพดานสูงสุดของวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระนอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

### คณะกรรมการอื่นๆ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยหลายคณะซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ได้แก่ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน 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 รวมถึงการส่งเสริม

ให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีระบบการปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ และมีส่วนร่วมโดยตรงกับกรรมการผู้จัดการในการตรวจสอบผลการปฏิบัติงาน และกำกับดูแลการดำเนินการตามกลยุทธ์ของบริษัท กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ เป็นผู้นำและหัวหน้าของฝ่ายบริหาร และมีหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัทในการบริหารกิจการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทั้งหมดที่ได้วางไว้

#### อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

- เป็นผู้นำของคณะกรรมการบริษัทฯ
- เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ การประชุมคณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร และการประชุมผู้ถือหุ้น
- อำนวยความสะดวกในการสื่อสารระหว่างกันของคณะกรรมการบริษัทฯ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการบริษัทฯ
- ส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณ และมีความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร ในระดับสูงสุด
- ปรึกษาหารือกับกรรมการผู้จัดการและเลขานุการบริษัทฯ ในการจัดเตรียมหัวข้อและกำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ

#### อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ

- การบริหารกิจการของบริษัทฯเป็นความรับผิดชอบของกรรมการผู้จัดการ โดยได้รับการสนับสนุนจากคณะผู้บริหาร
- จัดทำ วิสัยทัศน์ พันธกิจ กลยุทธ์และแผนธุรกิจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
- บริหารจัดการบริษัทฯให้เป็นไปตามกลยุทธ์ แผนธุรกิจ และนโยบายที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ
- รายงานผลการดำเนินงานรวมถึงงานระหว่างทำอื่นๆ แก่คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
- ดูแลให้แน่ใจว่าผู้บริหารทุกคนได้รับข้อมูลที่เพียงพอ เพื่อให้การตัดสินใจเป็นไปอย่างเหมาะสม
- พัฒนาและรักษาไว้ซึ่งประสิทธิภาพการทำงานของคณะผู้บริหารในการผลักดันกลยุทธ์และเป้าหมายของบริษัทฯ และจ้างงานพนักงานใหม่ที่มีความสามารถในการเป็นผู้สืบทอดตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงที่มีประสิทธิภาพ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง
- ปฏิบัติตามบทบาทและหน้าที่อื่นที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

#### เลขานุการบริษัทฯ

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

ประวัติของนางสาวสมปรารถนา เทพณาเพลิน เลขานุการบริษัทฯ ได้แสดงอยู่ภายใต้หัวข้อ “คณะผู้บริหาร” ในรายงานประจำปีฉบับนี้

## 5.2 บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

### ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

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

### ความรับผิดชอบที่ชัดเจนของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ของตน และดำเนินธุรกิจให้เป็นไปตามที่กฎหมายบังคับใช้ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น คณะกรรมการจะมีส่วนร่วมในเรื่องใดๆ ที่อาจจะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ สำหรับเรื่องดังต่อไปนี้ต้องได้รับการตัดสินใจหรือได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ

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

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณากำหนดบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดย่อย แต่ละคณะอย่างชัดเจน ดังรายละเอียดในหัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานประจำปีนี้

### แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการบริษัทฯ แน่ใจว่า บริษัทฯ มีระบบการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อมาแทนที่ตำแหน่งที่สำคัญ เช่น ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ หรือตำแหน่งระดับบริหารที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับนโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งให้มาทำหน้าที่เสนอแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารที่สำคัญ (กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหาร) ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาผู้สมัครที่เหมาะสมจากผู้สมัครทั้งภายในและภายนอก เพื่อสนับสนุนแผนการสืบทอดตำแหน่งนี้ ในปี 2559 บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหาและการรักษาบุคลากรผู้มีคุณสมบัติ และมีทักษะสูง อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับแผนการสืบทอดตำแหน่งเพื่อดึงดูดและรักษาบุคลากรของบริษัทฯ ที่มีความสามารถ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดเตรียมและเพิ่มพูนทักษะที่สำคัญ เช่น การจัดการความรู้ การจัดการแผนการสืบทอดตำแหน่ง และโปรแกรมการพัฒนาความเป็นผู้นำซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาผู้บริหารของเราและกระบวนการของแผนการสืบทอดตำแหน่ง



## นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ

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

### คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ครอบคลุมหลักสำคัญ 5 ส่วนดังต่อไปนี้

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ยังกำหนดให้มีการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ทั้งนี้ เพื่อให้คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงให้มีความทันสมัย และเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2559 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการกำกับดูแลกิจการ” (Corporate Governance Self- Assessment) โดยมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการกำกับดูแลกิจการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินการกำกับดูแลกิจการครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2560

### จริยธรรมธุรกิจ

บริษัทฯ ได้ออกประกาศข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับจรรยาบรรณสำหรับกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน เพื่อยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ให้ประสบผลสำเร็จตามภารกิจของบริษัทฯ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ สุจริตและเที่ยงธรรมและบริษัทฯ ได้เปิดเผยรายละเอียดนี้ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

### ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

เพื่อเป็นการป้องกันรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จึงได้ดูแลอย่างรอบคอบ เมื่อเกิดรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดนโยบายและขั้นตอนการอนุมัติรายการที่อาจจะก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ไว้อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนี้

### รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบเป็นอย่างดีถึงรายการที่อาจนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องกันและได้พิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบคอบทุกครั้ง รวมทั้งมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกเหนือจากการปฏิบัติตามนโยบายภายในและแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนด อีกทั้งการทำรายการดังกล่าวได้อยู่บน

พื้นฐานเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) ซึ่งเป็นไปโดยปกติตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไปและได้เปิดเผยรายละเอียดมูลค่ารายการ คู่สัญญา เหตุผลและความจำเป็นไว้ในรายงานประจำปีและในแบบ 56-1 อย่างครบถ้วนแล้ว

อีกทั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีการวางแผนงานตรวจสอบเรื่องการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยจัดให้บรรจुरื่องดังกล่าวไว้ในแผนการตรวจสอบภายในเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2559 ผู้ตรวจสอบภายในได้ตรวจสอบรายการดังกล่าวและได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2560 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2560 ซึ่งพบว่า บริษัทฯ มีนโยบายการอนุมัติรายการเพื่อป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยรายการที่บริษัทฯ มีอยู่ในปัจจุบันเป็นรายการที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าการแข่งขันโดยทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ รวมทั้งได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวในรายงานประจำปีอย่างเพียงพอแล้ว

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

#### การจัดทำรายงานการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

เพื่อกำกับดูแลด้านการใช้ข้อมูลภายใน บริษัทฯ ได้กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารระดับสูง ต้องรายงานการเปลี่ยนแปลงในการถือครองหลักทรัพย์บริษัทฯ (หุ้นและ/หรือใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น) ในส่วนของตนเอง (รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ) ต่อบริษัทฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายใน 3 วันทำการนับจากวันที่มีการซื้อขาย/โอนหุ้นและ/หรือใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น (แล้วแต่กรณี) ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงในการถือครองหลักทรัพย์ (หุ้นและ/หรือใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น) ของกรรมการกำหนดให้มีการรายงานให้ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทราบทุกไตรมาส สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมโปรดดูหัวข้อเรื่อง “การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน” ในรายงานประจำปีฉบับนี้

#### ระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญต่อระบบควบคุมภายในระดับปฏิบัติงานเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้กำหนดอำนาจหน้าที่ในการดำเนินงานของผู้ปฏิบัติงาน ผู้บริหาร ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจนมีการควบคุมดูแลการใช้ทรัพย์สินของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ และมีการแบ่งแยกหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ผู้ติดตามควบคุม และประเมินผลออกจากกัน เพื่อรักษาไว้ซึ่งการถ่วงดุลและตรวจสอบระหว่างกันอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ยังมีระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงิน และบัญชี โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจน และเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ

บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แนวทางที่กำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในมีการตรวจสอบการปฏิบัติงานแต่ละแผนก และรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร

ประวัติหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน แสดงดังต่อไปนี้

#### นางสาวกณิศา ลังจะเดชชัย

ตำแหน่ง	ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน
อายุ	39 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

#### การฝึกอบรม

ตุลาคม 2558	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “แนวทางการด้านทุจริตสำหรับองค์กรธุรกิจ” จัดโดย PACT Network ร่วมกับชมรมวณิชธนกิจ สมาคมบริษัทหลักทรัพย์ไทย และ ไพร์ชวอเตอร์ เฮาส์เปอร์ส คอนซัลติ้ง (ประเทศไทย)
ตุลาคม 2557	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “การจัดทำรายงานแห่งความยั่งยืนตามแนวทาง GRI (GRI Sustainability Reporting Process)” จัดโดยสถาบันไทยพัฒน์
มิถุนายน-กันยายน 2557	เข้าร่วมอบรม “ประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายใน(ประเทศไทย)” จัดโดยสมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย
มกราคม 2557	เข้าร่วมอบรม “โครงสร้างการควบคุมภายในตามแนวทางของ COSO 2013” จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
ตุลาคม 2556	เข้าร่วมอบรม “CSR Knowledge Management” จัดโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI)
กุมภาพันธ์ 2556	เข้าร่วมอบรม “New CG Principles 2012” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
มีนาคม – เมษายน 2553	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Updating International Financial Reporting Standard (IFRS)” จัดโดยสำนักงาน เคพีเอ็มจี ภูมิภาคเอเชีย

#### ประสบการณ์

สิงหาคม 2555 – ปัจจุบัน	ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
2549 – 2555	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

นอกจากนี้การควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงินและบัญชี บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจน และเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ 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 และพนักงานทุกคนปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับ และเป็นไปตามนโยบายและแนวทางของบริษัทฯ อีกทั้งพฤติกรรมในองค์กรสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ

ประวัติหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล แสดงดังต่อไปนี้

#### นางสาวสิริสา สุภาวสิน

ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล
อายุ	33 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 จัดโดย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ตุลาคม 2550	เข้าอบรมหลักสูตร “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
กันยายน 2549	เข้าอบรมหลักสูตรกฎหมายแรงงานธุรกิจ จัดโดย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

#### ประสบการณ์

กรกฎาคม 2554 – ปัจจุบัน	ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2550 – 2554	เจ้าหน้าที่กฎหมายอาวุโส บริษัท ยูไนเต็ด ไทย ชิปปิ้ง 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 ได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม

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

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกครั้ง ได้มีการจดบันทึกการประชุมและจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีการตรวจสอบและรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้จัดเก็บรายงานการประชุม พร้อมให้คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

รายละเอียดของการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อยสำหรับปี 2559 มีดังนี้

กรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย					การประชุมสามัญประจำปี
	จำนวนที่เข้าประชุม /จำนวนครั้งประชุมทั้งหมด					
	คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	คณะกรรมการพิจารณาข้อเสนอแนะ	คณะกรรมการสรรหา	
1. นายธีระ วิภูษิน	7/7	-	-	-	-	1/1
2. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	7/7	12/12	-	-	-	1/1
3. นายอุษรุ คาลี วาเดีย	7/7	12/12	-	-	-	1/1
4. นายไจอปาล มั่นสุขานี	7/7	10/12	-	-	-	1/1
5. นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	5/7	-	4/4	-	2/2	0/1
6. นางสาวนิจิต้า ขาห์	6/7	-	-	-	-	1/1
7. นายกิริต ขาห์	7/7	-	-	2/2	-	1/1
8. นายชัยพัฒน์ ศรีวิสารวาจา	6/7	-	-	-	2/2	1/1
9. รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	7/7	-	4/4	2/2	-	1/1
10. นายถำธร สีลาอ่อน	7/7	-	4/4	2/2	2/2	1/1
11. นายอิษฎ์ชาณู ขาห์	7/7	-	-	-	-	1/1

สำหรับปี 2559 มติทั้งหมดของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้ตัดสินใจโดยกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ณ ขณะนั้น ซึ่งมีคะแนนเสียงมากกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดในคณะกรรมการบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2559 กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารเข้าร่วมการประชุมระหว่างกัน เพื่อที่จะพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานและผลการดำเนินงานของกรรมการบริหาร

#### 5.4 การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2559 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ” (Board Self-Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของกรรมการ
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
- การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
- การทำหน้าที่ของกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ
- การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2560



## 5.5 การประเมินตนเองของคณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทฯ มีคณะกรรมการชุดย่อยรวม 4 ชุด คือ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการสรรหา และคณะกรรมการพิจารณาข้อเสนอแนะ ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2559 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อย” (Board Committee Self-Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการชุดย่อย
- การประชุมของคณะกรรมการชุดย่อย
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบในแต่ละคณะกรรมการชุดย่อย

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละคณะ สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการชุดย่อย	ระดับคะแนนประจำปี 2559
คณะกรรมการบริหาร	ดีเลิศ
คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	ดีมาก
คณะกรรมการสรรหา	ดีเลิศ
คณะกรรมการพิจารณาข้อเสนอแนะ	ดีมาก

คณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะจะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการชุดย่อย ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2560

## 5.6 การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2559 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับทราบผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ ซึ่งประเมินโดยกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยใช้หัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

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

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการในครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2560

## 5.7 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ตั้งแต่ปี 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน กำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการพิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้

ค่าตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด และค่าตอบแทนของกรรมการบริหาร และกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยจะถูกพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากค่าตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานของแต่ละคนที่ผ่านมา

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

## 5.8 การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเพิ่มคุณค่าของกรรมการ โดยจัดให้มีการเข้าร่วมกิจกรรม หลักสูตรและเข้าร่วมสัมมนาต่างๆ เพื่อเป็นการเพิ่มพูนองค์ความรู้และทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง โดยกรรมการบริษัทฯ ทุกคน ได้เข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่สำคัญและเป็นประโยชน์ต่อองค์กร เช่น หลักสูตร Director Certification Program (DCP) หรืออย่างน้อยต้องเข้าร่วมอบรมในหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

### การเข้าร่วมอบรมหลักสูตร/กิจกรรมสัมมนาต่างๆ ของกรรมการบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา

ปี	กรรมการที่เข้าอบรม	หลักสูตร	จัดโดย
2555	นายถาวร สีลาอ่อน และ รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	Audit Committee Program (ACP)	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
2556	รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	Financial Statements for Directors (FSD)	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
2557	นายธีระ วิภูชนิน	Chartered Director Class (CDC)	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
2558	รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	Business Insights Thailand 2015; Panel1: Mapping the Future – Pillars of Diversity Panel2: Thailand – Blueprint & Gateway for ASEAN	สำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและ นิทรรศการ (TCEB) และสมาคมส่งเสริม สถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
2558	นางสาวนิชิตา ซาห์	Transformation & Change – Managing Culture For Success	สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA) the RBL Group และ ADGES Consulting
2559	รองศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	Africa and the South-South Cooperation: Toward a Better Governance for a Sustainable Economic & Social Governance	Crans Montana Forum, Dakhla, Morocco
2559	นายถาวร สีลาอ่อน	หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการ ค้าและการพาณิชย์ (Top Executive Program in Commerce and Trade)	สถาบันวิทยาการการค้า

การปฏิรูปนิเทศกรรมการใหม่

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

ทั้งนี้ในปี 2554 บริษัทได้มีการจัดปฏิรูปนิเทศกรรมการใหม่ให้แก่กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่  
ทั้งหมด 4 ท่าน

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปี 2555 ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งบริษัทฯ มีได้นำมาปฏิบัติ  
ในปี 2559 มีดังต่อไปนี้

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

## การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัท พีรเชิส ซิปปิง 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 หรือในเรื่องการทำธุรกิจที่แข่งขันกับบริษัทฯ หรือธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดเป็นนโยบายและแนวทางปฏิบัติไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีของบริษัทฯ ซึ่งได้เผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อการกำกับดูแลกิจการ

ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร (และรวมถึงคู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ) รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายใน 3 วันทำการนับแต่วันที่มีการซื้อขาย/โอน หุ้น และ/หรือ ใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ (แล้วแต่กรณี) ซึ่งกรรมการ และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามทั้งหมดในระหว่างปีที่ผ่านมา

นโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้กำหนดห้ามกรรมการ และผู้บริหารระดับสูง (รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ) ซื้อขาย/โอน หุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในช่วง 3 สัปดาห์ก่อนการเปิดเผยงบการเงินสำหรับปีที่ตรวจสอบแล้วต่อสาธารณะ และ 2 วันหลังเปิดเผยงบดังกล่าวแล้ว (และ 2 สัปดาห์ก่อนการเปิดเผยงบการเงินรายไตรมาสที่สอบทานแล้วต่อสาธารณะ) และอย่างน้อย 3 วันก่อนการเปิดเผยรายการสำคัญต่อสาธารณะ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ขอความร่วมมือฝ่ายบริหารระดับอื่นๆ ให้ปฏิบัติตามนโยบายนี้อย่างเคร่งครัด โดยระหว่างปีที่ผ่านมา กรรมการ และผู้บริหารระดับสูง (รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ) ได้ปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างครบถ้วน

นอกจากนี้ ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหารระดับสูง แจ้งบริษัทฯ เมื่อกรรมการ และผู้บริหารระดับสูง รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ มีความตั้งใจที่จะทำการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ ล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วันก่อนทำการขาย

# การควบคุมภายใน

บริษัท พรีเชียส ซัพพลาย จำกัด (มหาชน) ตระหนักถึงความสำคัญของระบบการควบคุมภายในในระดับปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่ามีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพที่เพียงพอกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของงานหรือกิจกรรมของหน่วยงานนั้นๆ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ติดตามการปฏิบัติตามการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่ามีมาตรการควบคุมต่างๆ ที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ สิ่งแวดล้อมและความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไป บริษัทฯ ได้มีการจัดการระบบการควบคุมภายในตามข้อเสนอแนะมาตรฐานของ 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) การประเมินความเสี่ยงในระดับกิจกรรมซึ่งเป็นความรับผิดชอบในการประเมินร่วมกันระหว่างฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีความเป็นอิสระ และผู้ปฏิบัติงานแต่ละฝ่าย (ซึ่งมีความชำนาญการและเข้าใจเป็นอย่างดีถึงกระบวนการทำงาน) ทั้งนี้ การประเมินดังกล่าวจะสะท้อนให้เห็นถึงความเสี่ยงของการดำเนินงานที่แท้จริงซึ่งต้องการการบริหารโดยการกำหนดกลไกการควบคุมที่ถูกต้องและเหมาะสม ผลการประเมินความเสี่ยงในแต่ละกิจกรรมนี้ได้ถูกนำเสนอต่อผู้บริหารระดับสูงและคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาเป็นระยะๆ

## 3. กิจกรรมการควบคุม (Control Activities)

การประเมินความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นจะดำเนินการควบคู่พร้อมกับการประเมินกลไกการควบคุม เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการจัดวางระบบการควบคุมที่ดี และเหมาะสมกับความเสี่ยงต่างๆ เพื่อเป็นการลดและกระจายความเสี่ยงต่างๆ อันจะส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในด้านการการบริหารหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการได้กระจายอำนาจและมอบอำนาจให้ผู้บริหารของหน่วยงานต่างๆ อย่างชัดเจน ทำให้เกิดความคล่องตัวและชัดเจนในการปฏิบัติงานที่สามารถตรวจสอบกันได้ โดยบริษัทฯ ได้แบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบในการตรวจสอบควบคุม 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 รวมทั้งผู้บริหารระดับสูงสามารถติดต่อสื่อสารถึงกันได้อย่างสะดวกรวดเร็ว 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 2559 ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2560 วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2560 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นชอบตามที่คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการสรุปความเห็นในเรื่องความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน กล่าวคือ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม และมีการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ ผลการตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2559 โดยผู้สอบบัญชีภายนอก จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ก็ได้ระบุข้อบกพร่องของระบบการควบคุมภายในที่มีสาระสำคัญซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบที่ร้ายแรงหรือก่อให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจแต่ประการใด

# รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

สารจากคณะกรรมการบริษัท ต่อยางงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนของบริษัทฯ ซึ่งได้จัดทำตามกรอบ Global Reporting Initiative (GRI) ฉบับ G4 โดยรายงานฉบับนี้ได้ครอบคลุมผลการดำเนินงานสำคัญของบริษัทฯ ที่มีผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียส่วนใหญ่ในรอบปี 2559 และได้สื่อสารถึงการวิเคราะห์ประเด็นที่สำคัญทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม ธรรมชาติที่ยั่งยืน และประเด็นด้านจริยธรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสีย และที่อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ

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

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ได้สรุปความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และนำเสนอแนวทางที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงเรื่องต่างๆ ให้ดียิ่งขึ้นในทุกระดับ บริษัทฯ ยินดีรับฟังข้อคิดเห็น คำแนะนำ หรือความเห็นเกี่ยวกับรายงานฉบับนี้และบริษัทฯ ขอยืนยันว่าคำแนะนำหรือความเห็นทุกเรื่องจะได้รับการพิจารณาอย่างจริงจังเพื่อนำไปดำเนินการต่อไป

ในนามของคณะกรรมการบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) เราขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วมทั้งร่างกายและแรงใจ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จและมีการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริงต่อไป

ในนามคณะกรรมการ

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายคาลิต มอยนูดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ



นายคูชรู คาลิ วาเดีย

กรรมการ

8 กุมภาพันธ์ 2560

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

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

สำหรับปีนี้ รายงานนี้เป็นรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับที่ 5 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

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ ได้อ้างอิงตามแนวทางการรายงานของ GRI ฉบับ G4 โดยบริษัทฯ ได้พิจารณาระดับการเปิดเผยข้อมูลที่ ‘In accordance’- Core ในแง่ของประเด็นสำคัญ (Materiality) ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Engagements) เนื้อหาสาระ (Sustainability Context) ความสมบูรณ์ (Completeness) ความถูกต้องแม่นยำ (Accuracy) และการเปรียบเทียบได้ (Comparability) และเป็นการนำเสนอกิจกรรมและข้อมูลของบริษัทฯ ตั้งแต่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2559

## ขอบเขตของรายงาน [G4-17, G4-20]

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้รวมข้อมูลของบริษัท พีรเชส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

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

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้ถูกรวบรวมจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ตามที่กล่าวข้างต้น และไม่มีการเปลี่ยนแปลงกรอบการรายงานจากปี 2558

## กระบวนการในการกำหนดเนื้อหาในรายงาน [G4-18, G4-33]

บริษัทฯ ได้กำหนดเนื้อหาของรายงานโดยการค้นคว้าร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียหลักเพื่อให้ได้รับข้อคิดเห็นจากบุคคลเหล่านั้น ข้อมูลต่างๆ ในรายงานฉบับนี้ได้ถูกทบทวนโดยผู้บริหารระดับสูงก่อนนำเสนอให้กรรมการผู้จัดการอนุมัติ หลังจากนั้นรายงานฉบับนี้ได้ถูกนำเสนอเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติ

## การประเมินประเด็นสำคัญ (Materiality) ด้านความยั่งยืน [G4-19]

เนื้อหาของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ มุ่งเน้นที่จะนำเสนอนโยบายบริษัทฯ ความสำเร็จ และความท้าทายด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายในกรอบระยะเวลาในการรายงาน เพื่อให้สอดคล้องกับกรอบการรายงานของ GRI ฉบับ G4 การประเมินในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนนี้ครอบคลุม 4 ขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. การระบุเรื่องที่มีความเกี่ยวเนื่อง (Relevance) โดยการประเมินถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในแต่ละเรื่องทั้งจากภายในและภายนอกบริษัทฯ และจากหน่วยงานในบริษัทฯ โดยนำตัวชี้วัดของ GRI มาพิจารณาประกอบกัน
2. การจัดลำดับความสำคัญเนื้อหาที่มีอิทธิพล และผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียและต่อบริษัทฯ โดยพิจารณาแต่ละหัวข้อ ประเด็นต่างๆ ที่มีความสำคัญต่อบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสีย ตลอดจนหัวข้อและประเด็นต่างๆ ที่สะท้อนถึงผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและสังคม

3. การลำดับความสำคัญของแต่ละประเด็นโดยผ่านการสอบถามและการประเมินผล โดยได้ทบทวนเนื้อหาผ่านการประเมิน Materiality Matrix ซึ่งการประเมินนี้ได้จัดทำผ่านทางแต่ละหน่วยงานของบริษัทฯ โดยได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหาร
4. การตรวจสอบบริบทของรายงานเป็นประจำทุกปี โดยใช้ผลตอบรับที่ได้จากผู้มีส่วนได้เสียมารวมไว้ในการจัดทำรายงานครั้งนี้ โดยได้รับผ่านช่องทางต่างๆ เช่น กิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (Opportunity Day) การพบปะกับนักลงทุน เว็บไซต์ของบริษัทฯ หน่วยงานกำกับดูแล และการรายงานข่าวของบริษัทฯ จากสื่อมวลชน

ตารางแสดงประเด็นของเนื้อหาความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมนี้ประกอบด้วย 15 หัวข้อที่สำคัญ ซึ่งแต่ละหัวข้อจะครอบคลุมถึงประเด็นการดำเนินงานที่ยั่งยืนที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญ สำหรับ 15 หัวข้อนี้ ถือเป็นข้อมูลที่มีความสำคัญต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนปีของบริษัทฯ บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในการปรับปรุงการประเมินประเด็นที่สำคัญในเนื้อหา และได้เพิ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรายงานฉบับนี้ตามลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย



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

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มทั้งภายใน กล่าวคือ ผู้ถือหุ้น พนักงาน ผู้บริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก กล่าวคือ เจ้าหนี้ คู่ค้า ลูกค้า ชุมชน หน่วยงานราชการ และองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ และมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้รวบรวมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจากหลายวิธีการโดยคำนึงจากความถี่และการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด 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"> <li>การบริการอย่างมืออาชีพ ในอัตราค่าบริการที่ยุติธรรม</li> <li>ส่งสินค้าตรงตามระยะเวลาที่กำหนดโดยปราศจากปัญหา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>พัฒนาการให้บริการตามความต้องการที่หลากหลาย</li> <li>ให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ เป็นมืออาชีพ และให้ความช่วยเหลือแก่ลูกค้า</li> <li>ตอบข้อซักถามอย่างละเอียดโดยทันที</li> </ul>
ผู้ถือหุ้น	<ul style="list-style-type: none"> <li>ได้รับผลตอบแทนในรูปแบบเงินปันผล</li> <li>การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ</li> <li>ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส</li> <li>การบริหารความเสี่ยง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สร้าง รักษา และเพิ่มพูนมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ</li> <li>เปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้องแม่นยำและทันเวลา</li> <li>ตอบข้อสงสัยต่างๆทั้งหมด</li> <li>สื่อสารกับผู้ลงทุนอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการเยี่ยมชมบริษัทฯ การจัด Road Show และ การจัดประชุม</li> <li>มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ</li> <li>จัดการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อยปีละครั้ง รวมถึงการจัดกิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (Opportunity Day) ทุกไตรมาส</li> <li>จดหมายข่าวจากกรรมการผู้จัดการ</li> </ul>
พนักงาน	<ul style="list-style-type: none"> <li>ค่าตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสม</li> <li>ความมั่นคงและความก้าวหน้าทางอาชีพ</li> <li>การพัฒนาความรู้ความสามารถ</li> <li>สภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี</li> <li>ความปลอดภัยในการทำงาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เคารพสิทธิมนุษยชน และความแตกต่างของแต่ละบุคคล</li> <li>ให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกัน</li> <li>ให้ความสำคัญกับการทำงาน</li> <li>พัฒนาศักยภาพของพนักงาน ผ่านการฝึกอบรม</li> <li>ทบทวนโครงสร้างผลตอบแทน สวัสดิการ และผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สามารถแข่งขันกับบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันได้</li> <li>ช่องทางในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ</li> </ul>
นักลงทุน	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผลตอบแทนจากการลงทุน</li> <li>การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ</li> <li>ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส</li> <li>การบริหารจัดการความเสี่ยง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ</li> <li>การพบปะและการประชุมทางโทรศัพท์ (conference call) รวมถึงจัดให้มีช่วงตอบข้อซักถาม</li> <li>เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์อย่างสม่ำเสมอ</li> <li>การจัด Road Show 5 ครั้ง ในปี 2559</li> <li>จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น แบบ 56-1 สื่อสิ่งพิมพ์ ฯลฯ</li> </ul>
ชุมชนและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>ส่งเสริมคุณภาพชีวิต</li> <li>สนับสนุนกิจกรรมทางสังคม</li> <li>รักษาไว้ซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สนับสนุนและเข้าร่วมกิจกรรมการต่างๆของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>จัดการประชุมร่วมกับศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเล เพื่อวางแผนกิจกรรมพัฒนาสังคมและชุมชน</li> </ul>



ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวัง	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
ผู้ออกกฎระเบียบ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และกฎระเบียบต่างๆ</li> <li>มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีและโปร่งใส</li> <li>เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันต่อเวลา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามข้อแนะนำในการติดต่อกับภาครัฐจริยธรรมธุรกิจ รวมถึงให้ความร่วมมือในการศึกษาวิจัย</li> <li>สอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับเป็นประจำ</li> <li>เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์อย่างสม่ำเสมอ</li> <li>มีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น แบบ 56-1 สื่อสิ่งพิมพ์ ฯลฯ</li> <li>มีช่องทางการรับฟังข้อคิดเห็น และนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุง</li> </ul>
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>เปิดโอกาสให้มีกระบวนการในการจัดซื้ออย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน</li> <li>กำหนดราคาที่ยุติธรรม</li> <li>รักษาชื่อเสียงที่ดีและความน่าเชื่อถือ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติต่อลูกค้าด้วยเงื่อนไขตามหลักปฏิบัติและจารีตประเพณีของอุตสาหกรรม</li> <li>ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา</li> <li>ชำระเงินตามกำหนด</li> <li>มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางเว็บไซต์</li> </ul>
เจ้าหนี้	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความสามารถในการชำระหนี้ภายในเวลาที่กำหนด</li> <li>กำหนดผลตอบแทนจากเงินกู้และค่าธรรมเนียมที่ยุติธรรม</li> <li>ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาผู้รวมถึงเงื่อนไขในแง่ของวัตถุประสงค์ของเงินกู้ การชำระคืนหลักประกัน และเงื่อนไขอื่นๆที่ได้ตกลงกัน</li> <li>จัดให้มีการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและคงไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>จัดทำรายงานทางการเงินและรายงานผลการดำเนินงานประจำปี</li> </ul>

## การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมและความซื่อสัตย์

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมีคุณธรรมควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีซึ่งเป็นความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้น และถือเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการที่จะสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ถือหุ้นในการกำกับดูแลการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โครงสร้างในการกำกับดูแลกิจการได้รวมถึงคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ ได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการจัดการ” ในรายงานประจำปีนี้

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงหลักสำคัญของความซื่อสัตย์ การดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม และเป็นความรับผิดชอบต่อกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตนด้วยความจริงใจ โปร่งใส และซื่อสัตย์ ทั้งนี้คู่มือดังกล่าวได้แสดงไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

## การต่อต้านการคอร์รัปชัน [SO4]

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมการเดินเรือมากกว่าสองทศวรรษและมีชื่อเสียงในการไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและการคอร์รัปชัน ซึ่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ได้ยึดถือนโยบายนี้มาโดยตลอด และไม่แนมนานนี้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัตินโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันและเครื่องมือการประเมินตนเองที่เกี่ยวข้องกับมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน

นโยบายนี้ได้รวมแนวทางการดำเนินธุรกิจที่ต่อต้านการคอร์รัปชันและการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณมาตั้งแต่ในอดีต และได้สื่อสารแก่คณะกรรมการบริษัทฯ และพนักงานทุกคนให้รับทราบในทางเดียวกัน

นโยบายฉบับนี้ครอบคลุมถึงบุคคล กิจการ หรือ องค์กร ที่บริษัทฯ ทำธุรกิจด้วย ทั้งนี้บริษัทฯ ได้กำหนดช่องทางในการติดต่อกับคณะกรรมการบริษัทฯ โดยตรง เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือการกระทำที่ผิดกฎหมาย ฯลฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงให้ความมั่นใจได้ว่าบุคคล กิจการ หรือ องค์กร ที่บริษัทฯ เกี่ยวข้องด้วย ไม่มีการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณ

**บริษัท พีรเชิส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) ได้รับการรับรองเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต**



เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2558  
คุณคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการ  
รับมอบใบรับรองการเป็นสมาชิก  
แนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทย  
ในการต่อต้านทุจริต ณ สำนักงานสมาคม  
ส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

## ผลการดำเนินงานในการจัดการเพื่อความยั่งยืน

### ผลการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ

ในปี 2559 ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายไว้ ดังต่อไปนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม โปรดดูรายละเอียด “การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ” ในรายงานจากคณะกรรมการ สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2559 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมอย่างน้อยร้อยละ 15 ตามรายงานของ Moore Stephens โปรดดู “การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม” ในคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารสำหรับผลการดำเนินงานในปี 2559 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้

ทั้งนี้ ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายสำหรับปี 2560 เหมือนกับที่ตั้งไว้สำหรับปี 2559 ดังกล่าวข้างต้น

การดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจผ่านทางกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ รวมไปถึงผ่านทางกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน

### มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้นและแจกจ่าย (ล้านเหรียญสหรัฐ) [EC1]

รายการ	2555	2556	2557	2558	2559
<b>มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น:</b>					
รายได้จากการเดินเรือ	112.34	124.76	140.66	123.21	104.42
รายได้จากการลงทุน	0.65	0.27	0.16	0.06	1.32
รายได้จากการขายทรัพย์สิน	0.01	0.00	0.83	0.00	0.00
รายได้อื่น	10.24	31.69	1.69	0.36	1.77
<b>รวม - มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น</b>	<b>123.24</b>	<b>156.72</b>	<b>143.34</b>	<b>123.63</b>	<b>107.51</b>

รายการ	2555	2556	2557	2558	2559
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย:					
ต้นทุนจากการเดินเรือ (ไม่รวมต้นทุนลูกเรือ)	40.17	42.93	43.54	43.61	30.23
ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน (รวมต้นทุนลูกเรือ)	32.55	42.89	46.38	53.90	47.78
การจ่ายเงินให้แก่ผู้ให้กู้	13.85	14.82	15.31	16.37	27.63
เงินปันผลจ่าย	15.08	13.76	9.66	0.00	0.00
ภาษีจ่ายให้รัฐ	0.15	0.31	0.27	0.21	0.09
เงินลงทุนในชุมชน และสังคม	0.06	0.04	0.04	0.06	0.06
การจ่ายเงินอื่นๆ	2.09	1.10	1.54	11.76	21.93
รวม - มูลค่าเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย	103.95	115.85	116.74	125.91	127.72
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงสะสม ดังนี้	19.29	40.87	26.60	(2.28)	(20.21)
ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และขาดทุนจากการด้อยค่า	29.63	37.09	39.01	67.17	54.88
ประมาณการและสำรองต่างๆ	0.39	0.04	0.06	0.20	0.70
โอนไป (จาก) เงินสำรอง	(10.73)	3.74	(12.47)	(69.65)	(75.79)

สำหรับผลการดำเนินงานทางการเงิน โปรดดู “จุดเด่นทางการเงิน” และ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานประจำปีฉบับนี้

### ผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

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

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

รายงานนี้ได้นำเสนอรายละเอียดกฎข้อบังคับทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมที่สำคัญที่สุด และสิ่งที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับดังกล่าว รวมทั้งรายงานนี้ได้แสดงถึงแผนงานภายในที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ฉุกเฉิน และระบบการควบคุมคุณภาพ และความพยายามในการลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และในตอนท้ายของรายงานฉบับนี้ จะเป็นการสรุปถึงเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในด้านสิ่งแวดล้อมที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้สำหรับปีถัดไป

### จุดเด่นผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม [EN27]

1. การประชุมประจำปีที่เกิดขึ้นทุกๆ ปีโดยมีการพิจารณาและพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์ต่างๆ
2. นโยบายในการป้องกันสิ่งแวดล้อมตามด้านล่าง ได้ถูกจัดทำขึ้นตามมาตรฐานเดียวกันกับ มอก. 14001 ซึ่งเป็นนโยบายของบริษัทฯ ในการรักษาสภาพแวดล้อมอย่างยั่งยืน ในการที่จะป้องกันสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นบนโลกในปัจจุบันและในอนาคต (โปรดดูรายละเอียดด้านล่างในหัวข้อ “มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)”)

3. สำหรับการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ ซึ่งมีรายละเอียดของคุณลักษณะของตัวเรือมากกว่าข้อกำหนดตามกฎหมาย อันจะส่งผลในการเพิ่มประสิทธิภาพของเรือในการรักษาสีงแวดล้อม
4. เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการจัดการสีงแวดล้อมได้ถูกกำหนดและนำมาใช้กับพนักงานทั้งในสำนักงานและพนักงานที่อยู่บนเรือ โดยได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการและให้มีการปฏิบัติ บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการอบรมและปรับปรุงความนึกคิดของพนักงานทุกระดับจะเป็นสิ่งนำไปสู่ความสำเร็จในนโยบายสีงแวดล้อม และความสำเร็จนี้ได้แสดงผ่านการอบรมพนักงานในบริษัทฯ
5. บริษัทฯ มีการประเมินผลกระทบที่สำคัญต่อสีงแวดล้อมสำหรับกิจกรรมต่างๆทั้งบนเรือและภายในสำนักงาน และพบว่าระเบียบและขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ ที่มีอยู่ปัจจุบันสามารถลดผลกระทบที่มีต่อสีงแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ
6. โครงการฝึกอบรมภายในองค์กรฯ ที่จัดขึ้นเพื่อพนักงานทุกคน (ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือ) ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของระบบการจัดการสีงแวดล้อม (EMS Policy) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งและปลูกจิตสำนึกเกี่ยวกับสีงแวดล้อม โดยโครงการฝึกอบรมนี้ได้จัดฝึกอบรมทั้งที่ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ และผ่านทางผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับเรือที่ไปตรวจเรือ
7. บริษัทฯ ใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อชักจูงและสนับสนุนผู้ค้าทุกราชของบริษัทฯ ให้ปฏิบัติตามมาตรฐานสีงแวดล้อม/แนวทางการปฏิบัติที่ดี

### การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ [LA8]

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

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

ทั้งนี้ มีกฎข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments 2004) อนุสัญญานี้จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 8 กันยายน 2560
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG))
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าแทกองแบบแข็ง (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเพรียงของเรือ ค.ศ. 2001 (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems 2001)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007 (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007 (the Wrecks Convention))

- กฎข้อบังคับในระดับภูมิภาคและท้องถิ่นซึ่งมีความเข้มงวดกว่าที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับระหว่างประเทศตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act: EPA) และคำสั่งของ สหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ

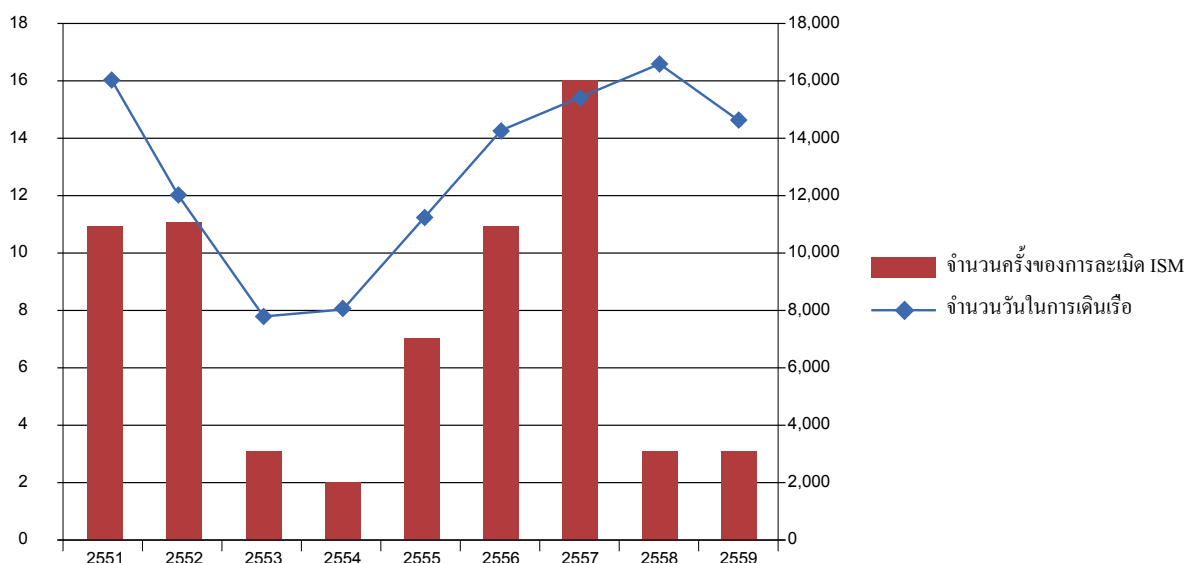
นอกจากกฎข้อบังคับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น บริษัทฯ ยังได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่สำคัญอื่นๆ ดังต่อไปนี้

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

กฎข้อบังคับนี้ถูกนำไปใช้ทั้งบนเรือและที่สำนักงานบนฝั่งเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากล โดยมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ
2. เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
3. เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

กราฟต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISM Code เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ ตั้งแต่ปี 2551 - ปี 2559 ของบริษัทฯ สำหรับการวิเคราะห์นี้ได้พิจารณาการละเมิด ISM Code ซึ่งส่งผลให้เกิดเหตุไฟไหม้ การระเบิด การบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตของลูกเรือ เรือโดนกัน และ เรือเกยตื้น บริษัทฯ ได้วิเคราะห์รายละเอียดของการละเมิดเพื่อระบุสาเหตุที่แท้จริงและเริ่มดำเนินการแก้ไขอย่างเหมาะสมในแต่ละเรื่อง และได้แจ้งให้ผู้บริหารระดับสูงทราบเพื่อเป็นกรณีศึกษา และเป็นการหลีกเลี่ยงการเกิดการละเมิดแบบเดียวกันขึ้นอีก บริษัทฯ มีความยินดีที่จะรายงานว่าการดำเนินการที่ผ่านมาได้ช่วยให้จำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับ ISM ของบริษัทฯ สำหรับปี 2559 มีจำนวนลดลง คือมีการละเมิดข้อบังคับจำนวน 3 ครั้ง โดยมีจำนวนวันในการเดินเรือ อยู่ที่ 14,746 วัน เมื่อเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับกับจำนวนวันในการเดินเรือพบว่าในปี 2554 และปี 2558 เป็นปีที่ดีที่สุดของบริษัทฯ เนื่องจากการละเมิดเกิดขึ้นมีเพียงร้อยละ 0.02 และแม้ว่าในปี 2557 ซึ่งเป็นปีที่แย่ที่สุด แต่การละเมิดที่เกิดขึ้นก็นับได้ว่ามีเพียงเล็กน้อย คือน้อยกว่าร้อยละ 0.11 เท่านั้น สำหรับในช่วงเวลาทั้งหมดที่กล่าวมา





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:** เนื่องจากแนวโน้มที่การตรวจเรือโดยเจ้าหน้าที่ตรวจเรือของรัฐเมืองท่านั้นจะมีความเข้มงวดมากขึ้นในส่วนของการบังคับใช้ ISM Code ดังนั้น บุคลากรประจำเรือของบริษัทฯ จึงได้รับการทบทวนความรู้ด้าน ISM Code อย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกันภายในกองเรือ
- **การพัฒนาการบำรุงรักษาตัวเรือ:** บริษัทฯ ได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของการตรวจสอบสภาพและทดสอบเครื่องจักรทุกเครื่องอย่างสม่ำเสมอ และหากเจ้าหน้าที่ประจำเรือพบเห็นสิ่งผิดปกติใดๆ ให้รีบรายงานในทันที นอกจากนี้ฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ได้เน้นย้ำให้ผู้ตรวจสอบภายในต้องสอบถามการบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆ อย่างเข้มงวดเพิ่มขึ้นจากการตรวจสอบปกติ เพื่อให้ยกระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและความปลอดภัยสำหรับตัวเรือ สินค้า และลูกเรือ
- **มีการแจ้งเตือนอย่างทันทั่วทั้งที่ไปยังเรือ:** โดยปกติเรือที่เข้าสู่น่านน้ำในอเมริกาเหนือและออสเตรเลีย จะต้องมีการแจ้งเตือนเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น และเพื่อเป็นมาตรการในการป้องกันเรื่องดังกล่าว บริษัทฯ ได้มีการแจ้งเตือนถึงรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการแก่ลูกเรือไว้ล่วงหน้าก่อนที่จะมาถึงน่านน้ำดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดได้ถูกจัดเตรียมไว้เรียบร้อยแล้ว และเรือสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ได้อย่างครบถ้วนตลอดเวลา
- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners) Intercargo มีคำกล่าวว่า “เพื่อเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรม โดยมุ่งมั่นเพื่อความปลอดภัย 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 สามบริษัทขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในโลกและเป็นผู้ให้บริการหลักในการขนส่งทางเรือซึ่งระบบการตรวจประเมินคุณภาพเรือของ RightShip เป็นที่รู้จักโดยทั่วกันว่ามีความมาตรฐานที่แม่นยำและเข้มงวด รวมทั้งเน้นเรื่องความปลอดภัยของเรือ (รวมถึงลูกเรือและสินค้า) และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล การเข้าเป็นสมาชิกของบริษัทฯ เป็นการยืนยันถึงการพัฒนายั่งยืนของบริษัทฯ อีกอย่างด้วย

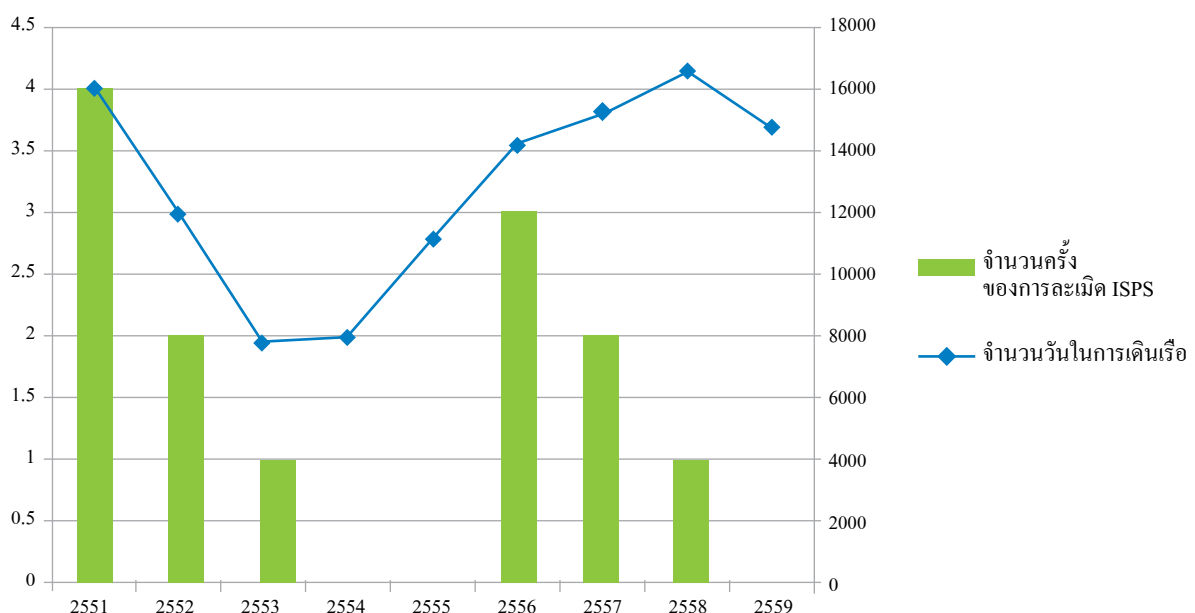
บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายภายในเท่ากับศูนย์ สำหรับการละเมิด ISM Code ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต ไฟไหม้ เรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือการถูกกักเรือ

**ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Safety: ISPS)** สืบเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทั่วโลก จึงมีการรับรอง ISPS ในปี 2547 ISPS เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ซึ่งได้รวมถึงการยกระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ ข้อบังคับดังกล่าวได้กำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงานภาครัฐ บริษัทเดินเรือ คนประจำเรือ และบุคลากรประจำท่าเรือ/บุคลากรผู้อำนวยความสะดวก เพื่อที่จะใช้ใน “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 ในการจัดหาสุนัขดมกลิ่นและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ดังเช่นการตรวจสอบ ISM ตามที่ได้กล่าวข้างต้น การสอบทานจะกระทำโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งได้รายงานผลการสอบทานต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง การไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ในกรณีที่มิมีข้อผิดพลาดในขั้นตอนการดำเนินงานมาตรฐานจะมีการสอบทานขั้นตอนต่างๆ ทันที

กราฟด้านล่างนี้ แสดงให้เห็นว่า จำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISPS (แกนด้านซ้าย) เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2551 - ปี 2559 บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS เท่ากับศูนย์เช่นเดียวกันกับเป้าหมายของการละเมิด ISM Code ทั้งนี้ ไม่มีการละเมิด ISPS ในปี 2554 ปี 2555 และปี 2559 แต่ในปี 2556 2557 และ 2558 มีการละเมิด 3 ครั้ง 2 ครั้ง และ 1 ครั้งตามลำดับ โดยเหตุการณ์เกิดขึ้นเมื่อผู้หลบหนีขึ้นเรือซึ่งเป็นคนยากจนและต้องการหนีไปอยู่ต่างประเทศเพื่อชีวิตที่ดีขึ้น แม้ว่าเมื่อคนเรือของบริษัทฯ ตรวจพบผู้หลบหนีเหล่านี้ได้นำไปส่งที่ท่าเรือที่หลบหนีขึ้นมาหรือท่าเรือที่อยู่ใกล้ที่สุด แต่บริษัทฯ ก็ได้รวมเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นการละเมิด ISPS เพื่อรายงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายการละเมิดเท่ากับศูนย์ที่ตั้งไว้



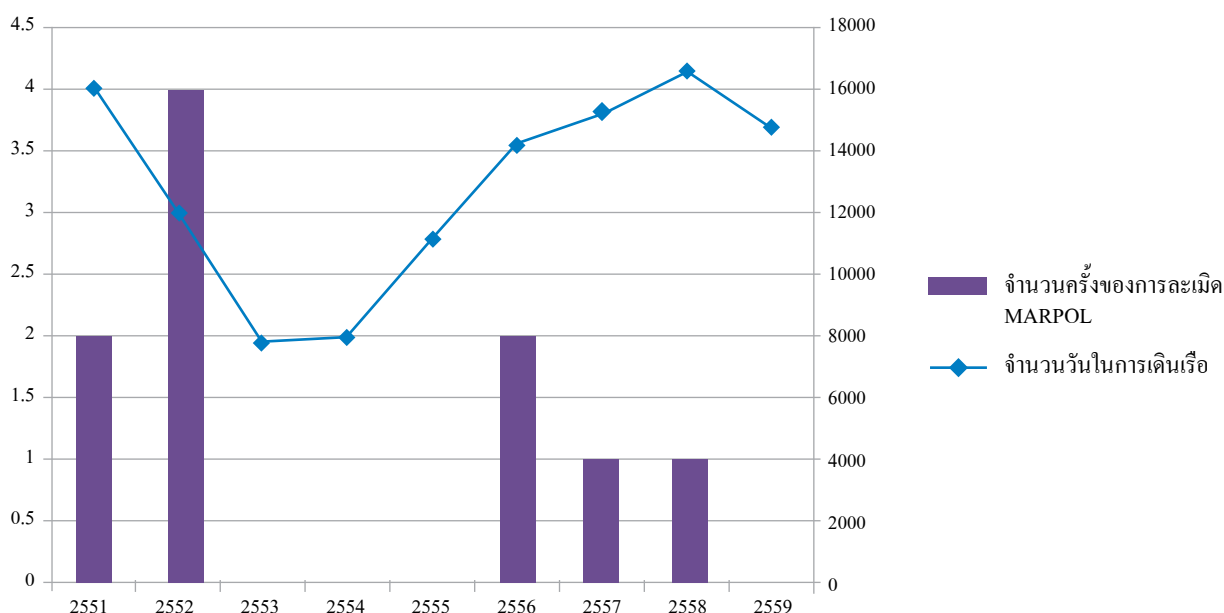
บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS เท่ากับศูนย์ สำหรับปีที่จะมาถึง

**MARPOL:** เป็นอีกกฎข้อบังคับหนึ่งที่สำคัญซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมในอุตสาหกรรมเดินเรือทางทะเล โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะ “อนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเล โดยการควบคุมมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน และสารอันตราย รวมถึง การลดจำนวนของอุบัติเหตุในการขนถ่ายสารเหล่านั้น” ซึ่งในอนุสัญญาแบ่งออกเป็น 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 มีความเชื่อมั่นว่าวิศวกรช่างเครื่องบนเรือที่ติดตั้งเครื่องจักรทันสมัยใหม่ได้รับการฝึกอบรมโครงสร้างเครื่องจักรอย่างเข้มงวดเพื่อให้เกิดทักษะและความสามารถในการดูแลรักษาเครื่องจักร และหลีกเลี่ยงปัญหาเครื่องจักรหยุดทำงาน



จากกราฟด้านบนแสดงถึง จำนวนครั้งของการละเมิดอนุสัญญา MARPOL (แกนด้านซ้าย) ซึ่งส่งผลให้เกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน และจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2551 - ปี 2559 เพื่อการวิเคราะห์นี้ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ถือเป็นการละเมิดจะมาจากการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน โดยในระหว่างปี 2551 - ปี 2559 จำนวนการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นั้นลดลงถึงร้อยละ 100 ในขณะที่จำนวนวันในการเดินเรือลดลงร้อยละ 9 ในปี 2559 บริษัทฯ ไม่มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายสำหรับการละเมิดอนุสัญญา MARPOL เท่ากับศูนย์ สำหรับปี 2560 และกำหนดให้ไม่มีเหตุการณ์ที่เรือของบริษัทฯ ถูกกักเนื่องจากการละเมิดอนุสัญญา MARPOL นี้เลย

**กฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้:** กฎข้อบังคับต่อไปนี้กำลังจะมีผลบังคับใช้ในเร็ววันนี้

- อนุสัญญา IMDG และ IMSBC ต้องการให้มีความเข้มงวดในการขนส่งสินค้าอันตราย
- อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code) กำหนดให้เรือกระดัดความปลอดภัย และการตรวจวัดการควบคุมมลพิษ ในขณะที่ทำการค้าบริเวณขั้วโลก
- อนุสัญญา STCW 2010 ณ กรุงมะนิลา (Manila amendments) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2560 กำหนดให้มีเอกสารรับรองลูกเรือว่าได้ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรปรับระดับความรู้ในเรื่องเกี่ยวกับทักษะและความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงาน
- อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 ฉบับปรับปรุง 2557 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 18 มกราคม 2560 กำหนดให้จัดทำหลักประกันทางการเงินเพื่อการส่งตัวกลับและหลักประกันทางการเงินอื่นๆ แก่ลูกเรือ
- ประเทศจีนได้กำหนดให้เรือที่เข้าสู่ชายฝั่งของประเทศจีนใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (Low Sulphur Fuel Oil “LSFO”) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้
  - » เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 เป็นต้นไป เรือที่เข้าเทียบท่าเรือหลัก 11 ท่า ในเขตควบคุมการปล่อยเชื้อเพลิง ได้แก่ ท่าเรือ Tianjin ท่าเรือ Qinhuangdao ท่าเรือ Tangshan ท่าเรือ Huanghua ท่าเรือ Shenzhen ท่าเรือ Guangzhou ท่าเรือ Zhujiang ท่าเรือ Shanghai ท่าเรือ Ningbo-Zhoushan ท่าเรือ Suzhou และท่าเรือ Nantong ให้ใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 ขณะเทียบท่าเรือหลัก 11 ท่าดังกล่าว
  - » เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2561 เป็นต้นไป ข้อกำหนดให้เรือใช้เชื้อเพลิงตามที่กำหนดข้างต้นจะครอบคลุมไปถึงทุกท่าเรือใน 3 พื้นที่ของประเทศจีน ได้แก่ พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)
  - » เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ข้อกำหนดให้เรือใช้เชื้อเพลิงตามที่กำหนดข้างต้นจะครอบคลุมไปถึงเขตควบคุมการปล่อยมลพิษ (emission control zone “ECZs”) สำหรับ 3 พื้นที่ ได้แก่ เขตน่านน้ำอาณาเขต (ระยะห่าง 12 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง) ของพื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta (“PRD”)) พื้นที่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Delta (“YRD”)) และ อ่าวป๋อไห่ (Bohai Bay)
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในท่าเรือในสหภาพยุโรป (EU)
  - 1) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2560 เป็นต้นไป เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตาม การรายงานผล และการตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) (แผน RVM) ที่ได้รับการอนุมัติ
    - » นำส่งแผน RVM แก่หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบก่อนวันที่ 31 สิงหาคม 2560
    - » ติดตามผลการควบคุมปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นไป
    - » นำส่งรายงานการวัดผลสำหรับปี 2561 ภายในวันที่ 30 เมษายน 2562
    - » เอกสารแสดงการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้างต้น (Document of Compliance) จะต้องเก็บรักษาอยู่บนเรือนับตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2562 เป็นต้นไป

- 2) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย (Inventory of Hazardous Material “IHM”))

หลังจากที่ได้แสดงและได้อธิบายถึงกฎข้อบังคับทางทะเลที่สำคัญ ซึ่งมีส่วนช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ในหัวข้อถัดไปจะเป็นรายละเอียดของระบบการควบคุมภายในทางด้านการสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ

## 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 นี้ ได้กำหนดกรอบแบบองค์รวม 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
- ปลุกจิตสำนึกของพนักงานในการรักษาสิ่งแวดล้อม
- มีการติดตามผลการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ
- มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในส่วนของการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและการป้องกันมลพิษ

จากการสอบทานและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในระบบ SQEMS บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะสามารถยกระดับการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้นในปีถัดไป รวมทั้งเป็นส่วนสำคัญในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และอีกหนึ่งความพยายามของบริษัทฯ ในการที่จะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจ นั่นคือ การนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้สำหรับเรือใหม่ของบริษัทฯ

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



## การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่

เนื่องจากบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงการป้องกันมิให้เกิดมลภาวะ ซึ่งสิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นจากการทำสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ของบริษัทฯ กับผู้ต่อเรือหลายแห่งในประเทศจีน ซึ่งเรือทุกลำที่ต่อใหม่จะปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมถึงที่จะบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้ด้วย นอกจากนี้ รายละเอียดของเรือที่ต่อใหม่เหล่านี้ยังมีมาตรฐานสูงกว่าข้อกำหนดตามกฎหมายด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้การเดินเรือง่ายขึ้น และยังเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของเรือในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอีกด้วย

### 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 เดทเวทตันตามหลักได้ถูกกำหนดให้ใช้เชื้อเพลิงประมาณ 26.4 ตันต่อวัน เมื่อเทียบกับเรือขนาด 57,000 เดทเวทตัน ที่อายุมากกว่าซึ่งใช้เชื้อเพลิงประมาณ 30 ตันต่อวัน การเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำดังกล่าวนี้ นำที่จะเป็นไปได้โดยการใช้เครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพด้วยการออกแบบใบจักรใหม่ที่มีหมุนช้าลง มีเส้นผ่านศูนย์กลางใหญ่ และมีการออกแบบที่เหมาะสมกับรูปแบบตัวเรือ
3. เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายความร้อนของเรือ ควันของเครื่องยนต์จะถูกปล่อยผ่านหม้อน้ำโดยตรง ซึ่งวิธีการนี้จะช่วยลดการใช้น้ำมันในการเผาไหม้
4. เรือลำต่อใหม่เหล่านี้มีการติดตั้งเครื่องบำบัดน้ำถ่วงเรือซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization-IMO) ที่จะมีผลบังคับใช้ในเดือนกันยายน 2560 เครื่องบำบัดน้ำถ่วงเรือแบบมาเพื่อกำจัด และป้องกันแบคทีเรียและสิ่งมีชีวิตเล็กๆ ที่อาศัยอยู่ในน้ำทะเลซึ่งไม่ทำให้เกิดอันตรายโดยผ่านการบำบัดน้ำระหว่างเมืองท่าแต่ละแห่ง
5. เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ล่าสุด
6. การล้างระวางสินค้าแบบกล่อง ผนังเรียบ ในเรือขนาด 38,500 เดทเวทตัน เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะวาระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำทำความสะอาดก็เพียงพอแล้ว
7. ระบบสูบน้ำน้ำมันหล่อลื่นแบบหมุนเวียนสำหรับระบบให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ จะเป็นการลดปริมาณน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
8. เรือทุกลำจะติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เผาขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิกูลของบริษัท อันเป็นสิ่งที่กองเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว
9. ถังเก็บน้ำทิ้งเรือและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกันจะช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิกูลเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะช่วยให้ผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูล จัดการแยกน้ำทิ้งเรือและกากน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้
10. เครื่องบำบัดสิ่งปฏิกูลบนเรือที่ได้รับการพัฒนาทางชีวภาพจะถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่นี้
11. เรือที่ต่อใหม่จะปฏิบัติตาม “อนุสัญญาการขูดเรือเป็นเศษเหล็ก” ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขูดเรือเป็นเศษเหล็กอย่างปลอดภัยและรักษาสีสิ่งแวดล้อมปี ค.ศ. 2009) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความมั่นใจว่า เรือที่ถูกขูดเป็นเศษเหล็ก

หลังจากที่หมดอายุการใช้งานแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัย หรือสภาพแวดล้อมในปัจจุบันอนุสัญญาฉบับนี้ได้เปิดให้มีการลงนามจากรัฐต่างๆ และจะมีผลบังคับใช้ใน 24 เดือน นับจากวันที่มีการร่วมลงนามโดย 15 รัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือเชิงพาณิชย์ทั่วโลก เพื่อให้การให้สัตยาบัน การรับรอง หรือการเห็นชอบ หรือการเข้าร่วม หรือได้วางหลักประกันในการให้สัตยาบันการรับรอง การเห็นชอบ หรือการเข้าร่วมไว้กับเลขาธิการฯ โดยปราศจากข้อจำกัด นอกจากนี้จำนวนเรือทั้งหมดที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กของแต่ละรัฐ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของขนาดระวางบรรทุกเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ เมื่ออนุสัญญาดังกล่าวจะยังไม่จะมีผลบังคับใช้ แต่สำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ แน่ใจว่าได้มีการดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ดังกล่าว เรือดังกล่าวจะต้องจัดทำบัญชีวัสดุ/อุปกรณ์ที่อันตราย ตามข้อแนะนำของอนุสัญญาฯ โดยเฉพาะการห้ามและการควบคุมมิให้ใช้วัสดุอันตรายตั้งแต่ขั้นตอนในการต่อเรือ หากมีการใช้วัสดุอันตรายเหล่านั้นในการต่อเรือแล้ว จะต้องมีการจัดทำบัญชีรายการวัสดุเหล่านั้นไว้ ซึ่งจะทำให้เรือมีสิทธิยื่นขอใบรับรองบัญชีวัสดุอันตรายได้ สำหรับเรือขนาด 64,000 เดทเวตตันที่รับมอบในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2559 บริษัทฯ ได้นำอนุสัญญาการยุบเรือเป็นเศษเหล็ก (HM Class) มาปฏิบัติ แม้จะยังไม่จะมีผลบังคับใช้

พัฒนาการใหม่ๆ ในการออกแบบเรือและการต่อเรือมีรายละเอียดตามด้านล่างนี้ トラバタที่จะสามารถทำได้ บริษัทฯ จะนำปัจจัยเหล่านี้มาประกอบการตัดสินใจสำหรับการซื้อเรือในอนาคต

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

ธุรกิจเดินเรือยังไม่สามารถแก้ปัญหาในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้ทุกอย่าง โดยในปัจจุบัน ความพยายามของอุตสาหกรรมเดินเรือและของ IMO แบ่งออกเป็นสองกลุ่ม กล่าวคือ

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

**การจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Treatment) [EN12]** หากมีการปล่อยน้ำลงทะเลโดยไม่ผ่านการบำบัดจะทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบนิเวศที่ท่าเรือได้ ในปัจจุบันนโยบายของบริษัทฯ อนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือกลางมหาสมุทรได้เพื่อป้องกันอันตรายแก่สิ่งมีชีวิตในทะเลซึ่งอาศัยอยู่ในท่าเรือต่างๆ วิธีการนี้ถือว่าการลดความเสียหายที่เกิดต่อระบบนิเวศได้ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือฯ มีผลบังคับใช้ในวันที่ 8 กันยายน 2560 ดังนั้นเรือส่งต่อใหม่ทั้งหมดนับจากนี้ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาดังกล่าวซึ่งผ่านการอนุมัติจาก IMO สำหรับ เรือเก่าที่มีอยู่ทั้งหมดต้องติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรืออย่างเป็นขั้นตอนพร้อมทั้งจัดทำแบบสำรวจเพื่อขอออกไปสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (IOPP) ใหม่หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560

#### การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และของเสีย [EN23]

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

- ส่งเสริมให้มีการวางแผนการเดินทางดีขึ้นพร้อมกับลดจำนวนเที่ยวเรือเปล่า
- เส้นทางที่ปลอดภัยจากสภาพอากาศแปรปรวน
- ความเร็วในการเดินเรือที่เหมาะสม

- ลักษณะการทรงตัวของเรือที่เหมาะสมต่อการนำเรือ
- การบำรุงรักษาตัวเรือ
- การปรับปรุงสีสำหรับใช้ทาตัวเรือ ทำให้สามารถป้องกันตัวเรือจากเพรียงได้จนถึงช่วงระยะเวลาในการซ่อมบำรุงรวมสองครั้ง
- ส่งเสริมการขนถ่ายสินค้าให้มีประสิทธิภาพ
- การบำรุงรักษาเครื่องจักรเป็นอย่างดี
- นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ศึกษาความเป็นไปได้ในการปรับปรุงการทำงานของเครื่องยนต์ที่เหมาะสมกับอุปกรณ์ประหยัเชื้อเพลิงที่ใช้ในเรือเก่า เพื่อลดการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

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

บริษัทฯ ใช้กฎข้อบังคับด้านสิ่งแวดล้อมเป็นหนึ่งในหลักเกณฑ์หลักในกระบวนการคัดเลือกคู่ค้า

บริษัทฯ มีเป้าหมายในการลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลลงในอัตราส่วนในหลายๆ ปี เพื่อที่จะให้สำเร็จตามจุดมุ่งหมาย บริษัทฯ ได้ดูแลอย่างต่อเนื่องในการเสาะหาเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีในท้องตลาดและตรวจสอบการใช้งานเพื่อให้เข้ากับประเภทและขนาดของเรือของบริษัทฯ ขณะนี้เรือทั่วโลกกำลังเสนอจุดขายเรือของตนในแง่ของ “การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” โดยบรรยายถึงความเร็วและตัวเลขการใช้เชื้อเพลิงซึ่งไม่เคยปรากฏมาก่อน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่นี้อย่างจริงจัง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงตระหนักว่าคำโฆษณาของเรือบ่อยครั้งจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ดูน่าพอใจ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของเชื้อเพลิงการออกแบบและอัตราการกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งตัวเลขชีวิตสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริงรวมทั้งไม่สามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายได้จริง นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดูแลอย่างใกล้ชิดในเรื่องการติดตั้งเครื่องจักรสำหรับเรือใหม่ที่ได้มา ไม่ว่าจะเป็นเรือต่อใหม่หรือเรือมือสอง รวมถึงเฝ้าติดตามการปฏิบัติงานและผลงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ความเร็วและปริมาณการเผาผลาญเชื้อเพลิงเป็นไปอย่างเหมาะสมในขณะที่การปล่อยก๊าซเป็นไปอย่างน้อยที่สุด

นอกจากนี้ การที่เรือเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลยังก่อให้เกิดมลพิษอีกทางหนึ่ง นั่นคือ กากน้ำมันโดยกากน้ำมันนี้จะเกิดขึ้นบนเรือจากการสังเคราะห์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางเลือกหนึ่งในการกำจัดกากน้ำมันนี้สามารถทำได้โดยการเผาแต่จะก่อให้เกิดก๊าซที่เป็นมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงพยายามกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่งไปยังเมืองท่าที่มีการรองรับ ซึ่งวิธีการนี้ถือเป็นวิธีการที่มีค่าใช้จ่ายสูงในการที่จะแก้ปัญหามลพิษ แต่บริษัทฯ ถือเป็นการมุ่งมั่นในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศและความพยายามในการที่จะอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ น้ำมันของเสีย หรือกากน้ำมันจะเกิดขึ้นจากเรือแต่ละลำประมาณร้อยละ 1 ของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาทั้งหมด ซึ่งในการวิจัยเชิงประจักษ์ชี้ให้เห็นว่า น้ำมันที่ถูกเผาทุกๆ 1 ตัน จะสร้างก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประมาณ 3 ตัน

ในปี 2559 บริษัทฯ กำจัดกากน้ำมันด้วยการส่งขึ้นฝั่งเป็นจำนวน 1,082 ตัน ซึ่งคิดเป็นการลดลงของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้กากน้ำมันบนเรือประมาณ 3,246 ตัน กากน้ำมันเหล่านี้สามารถนำไปแปรสภาพเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์จำพวกสารหล่อลื่น เช่น จาระบี ซึ่งใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายอุตสาหกรรม

ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่น่าเป็นห่วงล่าสุดคือผลกระทบของซัลเฟอร์ออกไซด์ (SOx) ซึ่งเป็นเชื้อเพลิงที่ใช้ปกติในการเดินเรือ พื้นที่อ่าวบางแห่ง (SECA) ได้กำหนดการใช้ซัลเฟอร์สูงสุดในบริเวณนั้น IMO ได้พิจารณาลดการใช้ซัลเฟอร์ทั่วโลกภายในปี 2563 บริษัทฯ ได้มีการปรับเปลี่ยนการใช้เครื่องยนต์เพื่อลดการเผาผลาญซัลเฟอร์ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ศึกษาปรับปรุงการทำงานของเครื่องจักร ซึ่งจะขจัดเชื้อเพลิงที่เกิดจากการเผาไหม้ของซัลเฟอร์ วิธีนี้เรือของบริษัทฯ จะปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ในระดับต่ำ เมื่อใช้กับเชื้อเพลิงทุกชนิด

## สรุปวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้อธิบายในทุกแง่มุมที่เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งในส่วนนี้จะสรุปถึงวัตถุประสงค์ต่างๆที่ได้มีการดำเนินการ รวมถึงการดูแลและการติดตามผล สำหรับการปฏิบัติตามข้อบังคับและอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับ ISM, ISPS และ MARPOL จะมีการดูแลและติดตามผลโดยทีมงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ซึ่งการตัดสินใจที่จะดำเนินการต่อจากนั้นเพื่อเป็นการลดการละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาดังกล่าว จะขึ้นอยู่กับการประเมินผลงานรอบครึ่งปี โดยผู้บริหารระดับสูงและทีมงานทางด้านเทคนิคของบริษัทฯ ตามที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายให้การละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาสำหรับปี 2559 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 แต่ในปี 2560 บริษัทฯ ยังคงกำหนดเป้าหมายอย่างแน่วแน่ในการที่จะลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลลงร้อยละ 3 – 5 สำหรับปี 2559 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 รู้ลึกยิบดีเป็นอย่างดีที่จะแจ้งว่า รายงานประจำปีของบริษัทฯ สำหรับปีนี้ได้ถูกจัดพิมพ์บนกระดาษที่นำกลับมาใช้ใหม่ (recycled paper) เพื่อช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นไปตามความประสงค์ของบริษัทฯ ในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนฯ

## ผลการดำเนินงานทางด้านสังคม

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

## ความสัมพันธ์กับลูกค้า

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการประสบความสำเร็จของอุตสาหกรรมเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากแหล่งผู้ผลิตส่งต่อไปยังแหล่งผู้บริโภคนั้นขึ้นอยู่กับ การเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ ตระหนักถึงการตอบสนองของลูกค้าอย่างละเอียดโดยทันที หรือภายใน 24 ชั่วโมง รวมทั้งในวันหยุดประจำสัปดาห์ วันหยุดประจำชาติ และวันหยุดสากล ในการดำเนินธุรกิจตามสัญญาเมื่อลูกค้าประสบเหตุการณ์หรือปัญหาใดๆ ก็ตามบริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น ถึงแม้ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม ทางบริษัทฯ ยินดีที่

จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของบริษัทฯ นั้นได้รับการตอบรับอย่างดี และมีผู้เช่าเรือชั้นนำจำนวนมากที่ต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ มากกว่าผู้ให้เช่าเรือรายอื่นๆ ในตลาด

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

### ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า [PRG]

สำหรับข้อมูลของลูกค้า บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษาข้อมูลลูกค้าจากการสูญหาย การถูกขโมย การนำไปใช้ในทางที่ผิด การเปิดเผย การแก้ไข และการทำลายโดยไม่ได้รับอนุมัติ บริษัทฯ รับเรื่องร้องเรียนจากลูกค้าผ่านทางโทรศัพท์ อีเมล และจดหมาย บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความโปร่งใสและความรับผิดชอบในการบริการเพื่อที่จะมอบบริการที่ดีที่สุดแก่ลูกค้า บริษัทฯ ตอบสนองอย่างรวดเร็วต่อการร้องเรียน หรือการร้องขอต่างๆ จากลูกค้าซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความมุ่งมั่นให้บริการและรักษาความลับของลูกค้า ดังนั้นในระหว่างรอบระยะเวลาของการรายงานนี้ บริษัทฯ ไม่มีข้อร้องเรียนใดๆ ในปัญหาดังกล่าว และไม่ถูกปรับ หรือถูกลงโทษจากปัญหาเกี่ยวกับการละเมิดการรักษาข้อมูลความลับของลูกค้า

### พนักงาน

บริษัทฯ มีความตั้งใจในการดูแลพนักงานด้วยความโปร่งใสและให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกันเพื่อให้พนักงานได้พัฒนาศักยภาพของตนเอง

เพื่อสอดคล้องกับจริยธรรมธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดให้มันโยบายการแจ้งเบาะแสสำหรับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และเปิดโอกาสให้พนักงานได้แจ้งถึงการกระทำที่ไม่เหมาะสมต่างๆ โดยทางบริษัทฯ จะเก็บเป็นความลับ ทั้งนี้ พนักงานสามารถส่งข้อคิดเห็นได้ทั้งทางอีเมลและทางไปรษณีย์

### การจ้างงาน

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

**การปฏิรูประบบการจ้างงานใหม่:** ในกรณีที่มิบุคคลใดได้รับการแต่งตั้งเข้ามาเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ โดยการอนุมัติจากผู้ถือหุ้นเลขานุการบริษัทฯ จะดำเนินการรายงานและจัดเตรียมเอกสารสำหรับกรรมการใหม่ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ 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 เพื่อเป็นการเพิ่มพูนองค์ความรู้และทันต่อการเปลี่ยนแปลงของ



สภาพแวดล้อมทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง 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	2555	2556	2557	2558	2559
<b>การดำเนินงานด้านสังคม</b>					
ข้อมูลพนักงาน					
จำนวนพนักงาน * (คน)	117	124	130	131	132
<b>จำนวนพนักงานแบ่งตามเพศ (คน)</b>					
ชาย	49	53	57	54	55
หญิง	68	71	73	77	77
<b>สัดส่วนพนักงานแบ่งตามระดับ (%)</b>					
ผู้บริหารระดับสูง	11.9	12.1	11.6	9.9	9.1
ผู้บริหารระดับกลาง	18.8	18.5	26.1	27.5	27.3
ฝ่ายปฏิบัติการ	69.3	69.4	62.3	62.6	63.6
<b>สัดส่วนพนักงานแบ่งตามเพศ (%)</b>					
ชาย	41.9	42.7	43.8	41.2	41.7
หญิง	58.1	57.3	56.2	58.8	58.3
<b>สัดส่วนพนักงานแบ่งตามการจ้างงาน (%)</b>					
ปฏิบัติงานเต็มเวลา	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
ปฏิบัติงานชั่วคราว	-	-	-	-	-
<b>สัดส่วนพนักงานแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)</b>					
อายุต่ำกว่า 30 ปี	5.9	10.4	8.5	8.4	9.1
อายุ 30-50 ปี	71.9	68.6	67.7	67.2	65.9
อายุเกิน 50 ปี	22.2	21.0	23.8	24.4	25
<b>สัดส่วนการหยุดงานแบ่งตามประเภทการบาดเจ็บ (%) [LA6]</b>					
ลาป่วย	1.1	1.1	1.1	1.1	1.0
เจ็บป่วยที่เกิดจากอุบัติเหตุในการทำงาน	0	0	0	0	0
อื่นๆ	-	-	-	-	-

ข้อมูลในการดำเนินงาน	2555	2556	2557	2558	2559
<b>การกลับมาทำงานและการคงอยู่ของพนักงานหลังจากการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร (เฉพาะพนักงานหญิง) ** [LA3]</b>					
จำนวนพนักงานที่มีสิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	68	71	73	80	77
จำนวนพนักงานที่ใช้สิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	3	1	3	4	2
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร	3	1	3	4	2
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร และยังทำงานต่อหลังจากนั้นไปอีกสิบสองเดือน	2	1	3	4	1
<b>สัดส่วนผู้บริหารแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)</b>					
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	52.8	55.3	53.1	51.0	52.1
อายุเกิน 50 ปี	47.2	44.7	46.9	49.0	47.9

หมายเหตุ: \* รวมพนักงานบริษัทย่อยของบริษัทฯ  
\*\* ตามกฎหมายไทย พนักงานหญิงเท่านั้นที่ได้รับสิทธิในการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร

**จำนวนและสัดส่วนของพนักงานที่สำนักงาน แบ่งตามเพศและสัญชาติ \***

ระดับพนักงาน [LA12]	ชาย			หญิง			รวม
	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	
<b>ผู้บริหารระดับสูง</b>							
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	-	-	-	-	-	-	-
อายุเกิน 50 ปี	-	8	1	3	-	-	12
<b>ผู้บริหารระดับกลาง</b>							
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	17	2	-	3	-	-	22
อายุเกิน 50 ปี	2	12	-	-	-	-	14
<b>ฝ่ายปฏิบัติการ</b>							
อายุต่ำกว่า 30 ปี	4	-	-	7	1	-	12
อายุ 30-50 ปี	5	1	-	56	-	-	62
อายุเกิน 50 ปี	3	-	-	7	-	-	10
<b>รวมพนักงานจ้างประจำ</b>	<b>31</b>	<b>23</b>	<b>1</b>	<b>76</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>132</b>
พนักงานชั่วคราว/มิได้เอนใจตามสัญญา	-	-	-	-	-	-	-
<b>รวมพนักงานทั้งหมดในปี 2559</b>	<b>31</b>	<b>23</b>	<b>1</b>	<b>76</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>132</b>
<b>ร้อยละ</b>	<b>23.48</b>	<b>17.42</b>	<b>0.76</b>	<b>57.58</b>	<b>0.76</b>	<b>-</b>	<b>100</b>

หมายเหตุ: \* รวมพนักงานบริษัทย่อยของบริษัทฯ ซึ่งปฏิบัติงานที่สำนักงาน

**ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่าการเคารพในสิทธิมนุษยชนเป็นรากฐานของการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับธุรกิจ นอกจากนี้ ทรัพยากรบุคคลถือเป็นปัจจัยหลักในการสร้างความสำเร็จทางธุรกิจและเพิ่มมูลค่าให้กับบริษัทฯ ในทุกๆ ด้าน บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนกิจกรรมเพื่อส่งเสริมทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของพนักงาน เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และพนักงานได้สนับสนุนทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของบุคคลอื่นด้วย บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยเท่าเทียมกับงานเชิงพาณิชย์ และงานด้านการปฏิบัติงาน ซึ่งถือเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหาร กล่าวคือ มีการกำหนดความรับผิดชอบต่อสุขภาพและความปลอดภัยของบุคลากรทุกคนอย่างชัดเจนและเป็นสัดส่วน ระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยของบริษัทฯ ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยอยู่ภายใต้พื้นฐานหลักการว่าอุบัติเหตุสามารถป้องกันหากมีการกำหนดและบริหารความเสี่ยง

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะมาตรฐานของ OCIMF ในเรื่อง “คำแนะนำสำหรับการควบคุมยาเสพติดและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ” ซึ่งรายละเอียดระบุอยู่ในคู่มือระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยบนเรือทุกลำ รวมทั้งประกาศให้ลูกเรือทุกคนรับทราบ

ลูกเรือแต่ละคนต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอซึ่งถือเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงความเหนื่อยล้า และความตึงเครียด ซึ่งอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนเรือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับเวลาการพักผ่อนอย่างน้อยที่สุด ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกรอบรรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ค.ศ. 1995 (STCW 95) และอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ 180 ทั้งนี้ อนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับดังกล่าว กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกรอบรรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงมะนิลาในปี ค.ศ. 2010 (STCW 2010 Manila amendments) มีผลบังคับใช้ในเดือนมกราคม 2555 ซึ่งคือ อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ค.ศ. 2006 (MLC 2006) โดยมีการให้สัตยาบันในเดือนสิงหาคม 2555 และได้มีผลบังคับใช้ในภายในเดือนสิงหาคม 2556 ประเทศไทยยื่นสัตยาบันสารแห่งอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเลเมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2559 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2560 ซึ่งเรือธงของไทยทั้งหมดจะต้องปฏิบัติตาม ประเทศสิงคโปร์ได้ยื่นสัตยาบันไปแล้วก่อนหน้านี้ ดังนั้นเรือของบริษัทฯ ที่ธงธงสิงคโปร์จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา MLC

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

**โจรสลัด** ได้แสดงไว้ในหัวข้อ “รายงานจากคณะกรรมการ” เรือของบริษัทฯ ต้องเผชิญกับโจรสลัดเมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่เสี่ยง คนประจำเรือ/ลูกเรือต้องวิตกกังวลอยู่เสมอเมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่ที่ทราบว่ามีโจรสลัดติดอาวุธอยู่ 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 ไม่เพียงแต่มีการฝึกอบรมความชำนาญด้านการบริหาร การเดินเรือเท่านั้น แต่ยังได้มีการพัฒนาด้านคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่สำนักงานอีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เห็นว่าจะสามารถประสบความสำเร็จตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือได้ด้วยการอุทิศตนและความซื่อสัตย์ของลูกเรือ ผู้จัดการฝ่ายต่างๆ และฝ่ายตรวจสอบบนเรือ บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพของคนประจำเรือและให้โอกาสพวกเขาได้มีความก้าวหน้าในองค์กรต่อไป

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

บริษัทฯ มีกลไกที่ให้พนักงาน และลูกเรือบนเรือ สามารถส่งข้อร้องเรียน หรือข้อเสนอแนะต่างๆมายังสำนักงานของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ หวังว่ากลไกนี้จะสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมบนเรือ โดยนำโปรแกรมวิดิทัศน์เกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือที่ดีที่สุดมาใช้อีกด้วย เพื่อให้เกิดแรงจูงใจต่อพนักงานประจำเรือใหม่ และให้เกิดการเรียนรู้ตลอดเวลาที่ประจำการบนเรือ บริษัทฯ จึงกำหนดให้ทำกิจกรรมร่วมกับนายประจำเรืออาวุโส และเพื่อทดสอบวัดระดับความสามารถ บริษัทฯ ได้จัดหาคอมพิวเตอร์สำหรับวัดระดับความสามารถไว้ประจำบนเรือ โดยผลของการทดสอบดังกล่าวทำให้พนักงานประจำเรือสามารถทราบจุดอ่อนของตนเอง และกำหนดแนวทางแก้ไขเพื่อปรับปรุงจุดอ่อนดังกล่าวต่อไป

**ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง** บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทางทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง ณ สำนักงานใหญ่ กรุงเทพฯ โดยศูนย์ฝึกอบรมดังกล่าวของบริษัทฯ ได้เปิดให้ใช้งานได้อย่างสมบูรณ์ในเดือนมีนาคม 2551 โดยสิ่งเหล่านี้จะเป็นการวางรากฐานที่มั่นคงของกระบวนการฝึกอบรมต่างๆ ของบริษัทฯ และทำให้ทั้งพนักงานและลูกเรือได้พัฒนาในเรื่องการเดินเรือทะเลที่ทันสมัย สำหรับหอบังคับการเดินเรือจำลองถูกสร้างให้เหมือนหอบังคับการจริงของเรือ โดยจำลองสถานการณ์ขณะนำเรือเข้าสู่ท่าเรือหลัก เพื่อให้พนักงานและลูกเรือได้เห็นภาพและเข้าใจระบบการนำเรือเข้าเทียบท่า ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลได้จัดอบรมหลักสูตรใหม่ๆอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงหลักสูตรภาษาอังกฤษ สำหรับเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการบนเรือและลูกเรือในทุกะดับ ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลนี้เป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ที่จะดำเนินการฝึกอบรมให้พนักงานและลูกเรือมีการดูแลตัวเองที่ดีและดูแลเรือที่ต้องประจำการ ทั้งหมดนี้คือความมุ่งมั่นเพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของลูกเรือและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย

โปรแกรมฝึกอบรมหลักโดยศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลของบริษัสำหรับปี พ.ศ. 2559 [LA9, LA10]

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือผู้เข้าอบรมปี พ.ศ.2559				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวน ชั่วโมง เรียน รวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ	
หลักสูตรการจัดการฝึกอบรม (MRM)	หลักสูตรนี้ทางบริษัทได้เปิดสอนตามข้อตกลงที่ได้รับใบอนุญาตจาก สโมสรสวีเดน โดยมุ่งเน้นไปที่ตำแหน่งกัปตันเรือ นายประจำเรือ และผู้บริหารฝ่ายเครื่องจักรกลเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะสร้างทีมเวิร์กที่ดี และทัศนคติที่ดีในการจัดการทรัพยากร และ สร้างทักษะที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดจากความผิดพลาดของการจัดการ	4 วัน	23	21	29	n/a	24	24	24	n/a	1,752
หลักสูตรเพิ่มความสามรถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 1 (BTC-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะความสามารถ ด้านต่างๆและความรู้ของพนักงานเดินเรือให้ดีขึ้น เพื่อการเดินเรือที่ปลอดภัย	3 วัน	n/a	14	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	252
หลักสูตรเพิ่มความสามรถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 2 (BTC-II)	หลักสูตรนี้เน้นการลงมือปฏิบัติจริงเพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีความรู้ความ สามารถ และประสบการณ์ในการ บังคับเรือ หลบหลีกเรือ และการ ทอดสมอในสภาวะต่างๆ ภายใต้ปัจจัยของกำลังที่ควบคุมได้	3 วัน	34	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	n/a	612
หลักสูตรการบริหารจัดการชุด ทำงานและทรัพยากรบนสะพานเดินเรือ รวมถึงการบริการจราจรทางเรือ (BTM and VTS)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะฝึกกัปตันเรือและนายประจำเรือ ใน การทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพบนสะพานเดินเรือ และการ จัดการทรัพยากรในสถานการณ์ต่างๆ รวมถึงการจัดการบนสะพานเดินเรือในภาวะฉุกเฉิน หลักสูตรนี้ยังพัฒนาทักษะการสื่อสารของ นายประจำเรือ ในการติดต่อกับฝ่ายบริการจราจรเรือโดยการใช้อาษา กลางที่ใช้ทางทะเล (SMCP) ในรูปแบบต่างๆผ่านวิทยุสื่อสาร (VHF) และ อุปกรณ์สื่อสาร GMDSS ในสะพานเดินเรือจำลอง	5 วัน	29	59	n/a	n/a	30	n/a	n/a	n/a	2,640



หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2559				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนผู้ฝึกอบรมรวม x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	
หลักสูตรรวมคำแนะนำใหม่จากมืออาชีพด้านการเดินเรือโดยสรุป (MPB)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้รับทราบถึงกฎข้อบังคับล่าสุดและข้อมูลใหม่ๆเกี่ยวกับกาเดินเรือ โดยผู้ที่มีประสบการณ์จากหลายแผนกในบริษัทได้ร่วมกันสอนหลักสูตรนี้ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาดังต่อไปนี้ 1.การประกันทางทะเลและการป้องกันความเสียหาย 2.การดำเนินการของสินค้าและเรือพาณิชย์ 3.การตรวจตราควบคุมเรือโดยหน่วยงานของรัฐหรือเมื่อมีเหตุต่างๆ และการป้องกันมลพิษ 4.การจัดระดับความปลอดภัยระหว่างเรือกับเมืองท่า (ISPS) และเพิ่มพูนการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยบนเรือตามหลักสากล (ISM) รวมถึงเอกสารที่เกี่ยวข้อง การทาสีและบำรุงรักษาตัวเรือ 5.การรู้ถึงความสำคัญของการจัดการระบบแวนดัลลียม (EMS) และการรักษาความปลอดภัยบนเรือ	2 วัน	66	n/a	52	n/a	12	n/a	12	n/a	1,416
หลักสูตรหน้าที่นายยามระดับปฏิบัติการ (OOW)	หลักสูตรนี้ขึ้นเพื่อเพิ่มมาตรฐานของการปฏิบัติหน้าที่ของนายยามทั้งขณะเรือเดินและขณะอยู่ในท่า หลักสูตรนี้จะช่วยให้นายประจำเรือระดับปฏิบัติการเข้าใจหน้าที่ที่ต้องทำบนเรือ และตระหนักถึงความสำคัญของหน้าที่เหล่านั้น และยังช่วยให้ผู้อบรมสามารถนำความรู้ไปช่วยให้ธุรกิจเรือโดยรวมประสบความสำเร็จ	3 วัน	n/a	73	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	1,314
หลักสูตรต้นเรือ (CMC)	หลักสูตรนี้เสริมสร้างความเชื่อมั่นอาชีพและความสามารถของต้นเรือให้แข็งแกร่งมากขึ้น และยังเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อขึ้นสู่ตำแหน่งต้นเรือให้กับต้นหน้าที่มีประสบการณ์	3 วัน	27	39	n/a	n/a	18	n/a	n/a	n/a	1,188

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2559				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนผู้ไม่เรียนรวม x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	
หลักสูตรการบังคับบัญชา (Command)	ความมุ่งหมายของหลักสูตรนี้คือฝึกกับต้นเรือในทักษะต่างๆ ด้านที่จำเป็น และเตรียมความพร้อมให้กับต้นเรือที่จะขึ้นมาเป็นกัปตัน หลักสูตรนี้ครอบคลุมถึงหลักเกณฑ์การเป็นผู้นำ ความรู้ในธุรกิจและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงข้อบังคับ ประมวลกฎหมายและธรรมเนียมปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง สัญญาเช่าแบบกำหนดระยะเวลา และสัญญาเช่าเป็นเที่ยว เรือต่างๆที่เกี่ยวข้องกับสินค้า ประเภทศันยัตริเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับเรือและสินค้า การจัดการเรือ เทคนิคการนำเรือและการนำเรือไปทอดสมอเป็นต้น	5 วัน	29	n/a	n/a	n/a	30	n/a	n/a	870	
หลักสูตรการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ และระบบข้อมูล (ECDIS)	หลักสูตรนี้ฝึกเพื่อให้แน่ใจว่าผู้เรียนได้รับการฝึกอบรมอย่างถูกต้องในการใช้ระบบปฏิบัติการของแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS) พร้อมทั้งช่วยให้ผู้เรียนคุ้นเคยกับอุปกรณ์ต่างๆ บนเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือจากการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์และการเรียนรู้ข้อจำกัดของข้อมูลที่ได้จากการใช้ (ซึ่งเป็นข้อกำหนดใหม่ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ – IMO) รวมถึงการใช้สิ่งพิมพ์และข้อมูลระบบติดตามความปลอดภัยไปกับการใช้แผนที่อิเล็กทรอนิกส์	2 วัน	21	42	n/a	n/a	12	12	n/a	756	
หลักสูตรหน้าที่ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล (EMC and EOW)	หลักสูตรฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล ให้มีความรู้ด้านการจัดการและมีทักษะที่หลากหลายซึ่งจำเป็นต่อการปฏิบัติงานบนเรือได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ นายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลระดับปฏิบัติการที่ได้รับการฝึกอบรมในหลักสูตรนี้จะได้รับการฝึกในหน้าที่นายยามในห้องเครื่อง การเฝ้าดูสถานะการทำงานของเครื่องจักร เครื่องยนต์ การใช้งานการบำรุงรักษา ความปลอดภัย และการป้องกันมลพิษ รวมไปถึงการเก็บบันทึกข้อมูลที่ต้อง	5 วัน	n/a	n/a	72	148	n/a	n/a	30	30	6,600

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2559					ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)					จำนวนชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ					เจ้าหน้าที่บนเรือ					
			ระดับบริหารฝ่ายเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ			
หลักสูตรการใช้เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex (Wartsila RT-Flex Engine Familiarization)	หลักสูตรนี้ช่วยให้ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลเรือได้คุ้นเคยกับเครื่องจักรแบบใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex” ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรใหญ่ชนิดนี้ โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	4 วัน	n/a	n/a	82	146	n/a	n/a	24	24	5,472		
หลักสูตร MC/ME	เพื่อให้วิศวกรมีความคุ้นเคยกับเครื่องจักรใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรดีเซลรุ่น MAN” (ME) ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรชนิดนี้ โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	4 วัน	n/a	n/a	77	136	n/a	n/a	24	24	5,112		
หลักสูตรภาษาอังกฤษพื้นฐาน (Basic)	หลักสูตรนี้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้นักเรียนได้เรียนรู้และมีความเข้าใจในทักษะทางด้านภาษาอังกฤษทั้งหมดในระดับพื้นฐาน และสามารถนำไปใช้ได้อย่างถูกต้อง เช่น ระบบการออกเสียงของภาษาอังกฤษ การฟัง การพูด การอ่าน และ การเขียนด้วยคำศัพท์และโครงสร้างไวยากรณ์ที่เหมาะสมในบริบทต่างๆ	10 วัน	2	39	14	84	30	30	30	30	4,170		
หลักสูตรภาษาอังกฤษการเดินเรือขั้นต้น ระดับ 1 (EMT-I)	หลักสูตรนี้จัดทำขึ้นเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษของนักเรียนไปสู่ระดับภาษาอังกฤษขั้นต้นระดับ 2 (Elementary-II level) และให้นักเรียนได้ผ่านพื้นฐานความยากของการใช้ภาษาอังกฤษในแต่ละบุคคล รวมถึงการพัฒนาความรู้ภาษาอังกฤษไปใช้ในชีวิตประจำวัน	10 วัน	18	36	21	39	30	30	30	30	3,420		
หลักสูตรภาษาอังกฤษการเดินเรือขั้นต้น ระดับ 2 (EMT-II)	หลักสูตรนี้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษของนักเรียนไปสู่ระดับภาษาอังกฤษชั้นกลาง (Intermediate Level) และให้นักเรียนได้ฝึกทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษในขอบข่ายที่กว้างขึ้นทั้งทางด้านการเดินเรือและการใช้ทั่วไปในระดับภาษาอังกฤษขั้นต้น 2 (Elementary-II level)	10 วัน	15	16	8	9	30	30	30	30	1,440		

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2559				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติฝ่ายเครื่องกลเรือ	
			ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติฝ่ายเครื่องกลเรือ	
หลักสูตรภาษาอังกฤษ ชั้นกลาง ระดับ 1 (IMD-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มุ่งหมายที่จะพัฒนาการออกเสียงภาษาอังกฤษและพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษของผู้เรียนทั้ง 4 ด้าน คือ ฟัง พูด ฟัง อ่าน และเขียน หลังจากจบหลักสูตรแล้วผู้เรียนจะสามารถพูดภาษาอังกฤษด้วยสำเนียงที่ดีขึ้น ออกเสียงถูกต้องมากขึ้น เน้นถ้อยคำและเน้นเสียงสูงต่ำได้ชัดเจน สื่อสารในชีวิตประจำวันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เลือกใช้คำศัพท์และสำนวนได้อย่างเหมาะสม และสามารถสร้างประโยคภาษาอังกฤษแบบต่างๆ ได้โดยคิดไวอย่างรวดเร็ว	10 วัน	21	8	8	0	30	30	30	30	1,110
หลักสูตรภาษาอังกฤษ ชั้นกลาง ระดับ 2 (IMD-II)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษด้านต่างๆของผู้เรียนให้มากขึ้นโดยเน้นที่โครงสร้างไวยากรณ์ขั้นสูง คำศัพท์เกี่ยวกับธุรกิจ การฝึกเขียนอีเมลและจดหมายแบบต่างๆ (ซึ่งเป็นเนื้อหาหลักของหลักสูตรนี้) นักเรียนจะได้เรียนรู้คำและวลีต่างๆที่ใช้ในการโต้ตอบอีเมลและจดหมายภาษาอังกฤษ และเรียนรู้ที่จะเขียนอีเมลและจดหมายโดยเลือกใช้ถ้อยคำ รูปแบบการเขียน และระดับความทางการในโอกาสที่ต่างกันได้อย่างถูกต้องเหมาะสม	10 วัน	9	0	4	0	30	30	30	30	390
หลักสูตรการฝึกภาษาอังกฤษด้านการเดินเรือผ่านคอมพิวเตอร์และโปรแกรมการอบรมผ่านวิดีโอ (Maritime English CBT & VBT)	หลักสูตรนี้เพิ่มความรู้ด้านภาษาอังกฤษที่ใช้ในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศตามหลักสากล (IMO SMCP) คำศัพท์และวลีที่ใช้อย่างกว้างขวางในการเดินเรือ การใช้เครื่องจักรกลเรือ การจัดการสินค้าและการปฏิบัติงานอื่น ๆ บนเรือ เป็นต้น รวมถึงโปรแกรมการอบรมผ่านวิดีโอควบคู่ไปกับหลักสูตรการอบรมภาษาอังกฤษหลัก	10 วัน	65	99	56	132	30	30	30	30	10,560
ชั่วโมงการอบรมเฉลี่ยต่อคนต่อปี = 49,074/((359+446+423+694)/2)=51.07			359	446	423	694	พนักงาน 1 คน เข้าอบรม 2 หลักสูตรต่อปี				49,074

สรุปจำนวนชั่วโมงอบรมพนักงานแบ่งตามตำแหน่งงาน						
หลักสูตรอบรม	ตำแหน่ง กัปตันเรือ	ตำแหน่ง ต้นเรือ	ตำแหน่ง ต้นหน	ตำแหน่งผู้ ช่วยต้นเรือ ระดับ 3 และ 4	ตำแหน่ง ต้นกลเรือ และรอง ต้นกล	ตำแหน่ง นายช่างกล ระดับ 3, 4 และ 5
MRM	24	24	24	24	24	-
BTM	30	30	30	30	-	-
BTC - I	-	-	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	-	-	-	-	24	24
MC/ME (หลักสูตรใหม่)	-	-	-	-	24	24
รวมจำนวนชั่วโมงอบรม/ตำแหน่ง/คน (สำหรับระยะเวลาในการอบรมสองปี)	186	204	180	162	174	138

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

การพัฒนาชุมชนและสังคม

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

ในปี 2554 เหตุการณ์อุทกภัยครั้งใหญ่ในประเทศไทย ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคนจำนวนมากนับล้าน ทรัพย์สินเกิดความเสียหาย และถูกทำลายอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน ซึ่งเหตุการณ์ครั้งนี้ พนักงานของบริษัทฯ เองก็ได้รับผลกระทบด้วยเช่นกัน บ้านของ



พนักงานหลายคนต้องจมอยู่ใต้น้ำที่ความสูง 2 เมตร! และถึงแม้ว่าพนักงานเหล่านี้จะต้องเผชิญกับความยากลำบากของสภาพที่อยู่อาศัย รวมถึงสิ่งของมีค่าต่างๆเสียหาย 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) โดยการให้ทุนการศึกษาแก่ผู้มีผลการเรียนดีโดยมอบรางวัลเหรียญทองแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่มีผลการเรียนดีเด่นและประพฤติดีเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีอย่างสม่ำเสมอด้วย
- บริษัทฯ ได้จัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (MMTC) โดยในปี 2559 ปี 2558 ปี 2557 ปี 2556 ปี 2555 ปี 2554 และ ปี 2553 บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษารวมทั้งสิ้น 1,633,900 บาท 1,264,960 บาท 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 และได้ส่งมอบหอพักดังกล่าวให้กับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งมีมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 25.40 ล้านบาท บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือทางการเงินอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียน รวมทั้งการซื้อหนังสือและอุปกรณ์ทางการศึกษาในห้องสมุด ทางด้านวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ได้เพิ่มหลักสูตรการเรียนใหม่ โดยมีบริษัทฯ เป็นที่ปรึกษา เพื่อเป็นการฝึกหัดและพัฒนาวิศกรสำหรับการดำเนินอาชีพการเดินเรือในอนาคต ในการนี้ ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการได้มอบรางวัลโล่เกียรตินิยมให้แก่วิทยาลัย จากการที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช
- บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชย์นาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิตการเดินเรือ การมอบทุนการศึกษาวาดสุดท้ายภายใต้โครงการนี้ได้ถูกจ่ายในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553
- ในปี 2559 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 346,600 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 18” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปปรับปรุงถนนทางเข้าโรงเรียน สนามเด็กเล่น และภูมิทัศน์ภายในโรงเรียน รวมทั้งจัดหาหนังสือสมทบในห้องสมุดให้เหมาะกับการพัฒนาของเด็กนักเรียน และจัดหาอุปกรณ์ปฐมพยาบาลในห้องพยาบาล ให้แก่โรงเรียนบ้านซับดินดำ จังหวัดสระบุรี สำหรับปีก่อนหน้านี้ บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคอย่างต่อเนื่อง ดังนี้ 1) ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 223,000 บาท ใน

โครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 17” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ช่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านคลองระกำ จังหวัดปราจีนบุรี 2) ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 137,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 15” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ช่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านหนองแคว จังหวัดสระแก้ว 3) ในปี 2554 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 113,160 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องอาหาร สำหรับโรงเรียนวัดตะพังคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา 4) ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 139,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ สำหรับโรงเรียนโนนผาสุก จังหวัดสระแก้ว 5) ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทำเวทีกิจกรรม สำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และ 6) ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียนและปรับปรุงห้องสมุดให้แก่ โรงเรียนบ้านใบสีทอง จังหวัดสุพรรณบุรี

- เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้บริจาคเงิน 500,000 บาท มอบให้มูลนิธิพัฒนาเครื่องมือแพทย์ไทย เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนในการค้นคว้าและพัฒนาเครื่องมือแพทย์
- เมื่อเดือนมกราคม 2556 บริษัทฯ ได้บริจาคเงินจำนวน 5,000 บาท ให้แก่กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเพื่อจัดหาของขวัญให้แก่เด็กๆ ในงานวันเด็กที่สนามเสือป่า พระราชวังดุสิต
- ในปี พ.ศ 2553 บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 28 เครื่อง แก่โรงเรียนมัธยมวชิราลงกรณ์ โรงเรียนสุโขทัย โรงเรียนบ้านค้อ โรงเรียนสัตตยาสัย และสำนักงานบริหารชุมชน อำเภอปากเกร็ด บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษาแก่เด็กยากจนอย่างต่อเนื่อง จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 15 เครื่อง เพื่อใช้ในกิจกรรมการเรียนการสอนของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ และได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีความทันสมัยเพิ่มอีกจำนวน 3 เครื่อง (Dell Celeron 2 GHZ, Hard Disk 40 GB) แก่โรงเรียนเพื่อใช้ในการเรียนการสอนในโรงเรียนมีความทันสมัยมากขึ้นด้วย
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 40,000 บาท ให้กับมูลนิธิ บ้านปากลัด อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อใช้สนับสนุนเครื่องมือเครื่องใช้ทางการศึกษาและเป็นทุนการศึกษาในกิจกรรมวันเด็กเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2551
- โดยปกติแล้วบริษัทฯ มักจะจัดให้มีการบริจาคเงินและสิ่งของสำหรับผู้ที่มีความจำเป็นและผู้ที่ยากไร้ เช่น บริษัทฯ ร่วมกับพนักงาน ได้บริจาคเงินกว่า 1 ล้านบาท ผ่านสภาอากาศไทยสำหรับผู้ประสบภัยธรรมชาติพิบัติจากคลื่นยักษ์สึนามิในประเทศไทย และเมื่อต้นปี 2547 บริษัทฯ ได้บริจาคคอมพิวเตอร์แก่โรงเรียนระดับประถมและมัธยมจำนวน 4 แห่งในจังหวัดระยอง ที่มีนักเรียนจำนวน 877 คน ให้มีโอกาสดูแลศึกษา
- บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือในการสร้างโรงเรียนสำหรับเด็กที่ประสบภัยจากแผ่นดินไหวในภาคตะวันตกของประเทศอินเดีย 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 ได้เปิด

โอกาสให้เด็กที่ขาดแคลนได้รับทุนการศึกษา โดยปัจจุบันบริษัทฯ ยังให้ทุนการศึกษาแก่ผู้หนึ่งที่กำลังศึกษาอยู่ในโรงเรียนแห่งหนึ่งที่กรุงเทพฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดหาแหล่งประกอบอาชีพให้แก่เยาวชนและให้การสนับสนุนการพัฒนาทางร่างกายและสติปัญญาของเด็กหนุ่มในหมู่บ้านแห่งนี้ เพื่อที่จะก้าวเข้ามาฝึกอบรมอาชีพการเดินเรือขั้นพื้นฐาน โดยทางบริษัทฯ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะเข้ามาประกอบอาชีพการเดินเรือให้กับบริษัทฯ ได้อย่างสมบูรณ์และตรงกับสายงานอาชีพในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ

- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 1,325,867 บาท ในปี 2551 เพื่อสร้างบ้านฟิสิกส์ เคมี และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เข้มงกุดี ทามิล นาฑู ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547
- บริษัทฯ ได้ประสานงานกับสภาภาษาไทยให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่สำนักงานบริษัทฯ มาตั้งแต่อดีต และในปี 2559 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนกุมภาพันธ์ และเดือนสิงหาคม มีจำนวนโลหิตรวม 41,400 ซีซี
- ในทุกๆ ปี บริษัทฯ จัดกิจกรรมวิ่ง 5 กิโลเมตร เรียกว่า “เพื่อสแวลว่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี” ที่สวนลุมพินี เพื่อสนับสนุนให้พนักงานบริษัทฯ มีนิสัยรักการออกกำลังกายและมีสุขภาพที่ดี และในปี 2555 บริษัทฯ ไม่ได้จัดกิจกรรมวิ่งดังกล่าว โดยบริษัทฯ ได้นำเงินจำนวนนี้ไปช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากน้ำท่วมในไทยแทน
- บริษัทฯ เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนงานวันกีฬารประจำปี ณ ศูนย์ฝึกพณิชยนาวิ ซึ่งบริษัทฯ ให้ความร่วมมือในการขยายด้านกีฬารวมถึงการศึกษา (ที่ได้กล่าวไปแล้ว) และช่วยในเรื่องการพัฒนาของคณะนักเรียนพณิชยนาวิ
- บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือพนักงานด้วยการให้ทุนการศึกษาประจำปี สำหรับค่าเล่าเรียนแก่บุตรของพนักงานที่ไม่สามารถหาเงินค่าเล่าเรียนของบุตรตนเองได้
- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินและอุปกรณ์การศึกษา เพื่อจัดทำห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์และสนับสนุนกิจกรรมการเรียนการสอน ด้านต่างๆ ของโรงเรียนบ้านคือ จังหวัดสุรินทร์ ในเดือนกันยายน 2549
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 100,000 บาท และหนังสือให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพณิชยฯ ศูนย์ฝึกพณิชยนาวิ 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



## มอบทุนการศึกษาประจำปี 2559

ในเดือนมกราคมและเดือนสิงหาคม 2559 บริษัทฯ ได้มอบทุนการศึกษาจำนวน 952,900 บาท และจำนวน 681,000 บาท ตามลำดับ รวมเป็นเงินทุนการศึกษาทั้งสิ้น 1,633,900 บาท ให้แก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชยน์าวีที่ได้รับคัดเลือก เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายของนักเรียนตลอดปีการศึกษา ภาพแสดงอาจารย์และนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชยน์าวี พร้อมด้วยนายโคคา วิ. สูดการ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือพิเอสแอล และนายเชบาสเตียน อาร์คานโจ คาร์โดโซ่ ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือพิเอสแอล



## โครงการ “ค่ายอาสาห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 18”

ในปี 2559 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 346,600 บาท เพื่อสนับสนุนโครงการ “ค่ายอาสาห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 18” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชยน์าวีเพื่อการปรับปรุงโรงอาหาร, ห้องพยาบาล, ห้องสมุด, ถนนทางเข้าโรงเรียน, สนามเด็กเล่น และภูมิทัศน์ภายในโรงเรียน รวมทั้งจัดหาหนังสือสมทบในห้องสมุดให้เหมาะกับการพัฒนาของเด็กนักเรียน และจัดหาอุปกรณ์ปฐมพยาบาลในห้องพยาบาล ให้แก่โรงเรียนบ้านซัดดินดำ ต.ลำสมพุง อ.มวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี





## วันสำเร็จการศึกษาของนักเรียนในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี พร้อมด้วยนายเชบาสเตียน อาร์คานโจ การ์โดโซ ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือเฟิสต์แอล ในวันสำเร็จการศึกษา ณ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เดือนกันยายน 2559



## บริจาคโลหิต ปี 2559

ในเดือนกุมภาพันธ์ และเดือนสิงหาคม 2559 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง มีจำนวนโลหิตที่ได้รับบริจาครวมทั้งสิ้น 41,400 ซีซี





## GRI CONTENT INDEX

GRI Code	GRI Indicator	2016 Annual Report Page Number	2016 Annual Report Section Reference
<b>GENERAL STANDARD DISCLOSURES</b>			
<b>Strategy and Analysis</b>			
G4-1	Statement from the most senior decision-maker of the organization (such as CEO, chairman, or equivalent senior position) about the relevance of sustainability to the organization and the organization's strategy for addressing sustainability	92	Message from the Board of Directors
		36 - 55	Board of Directors' Report
G4-2	Description of key impacts, risks and opportunities	132 - 140	Significant Risk Factors
<b>Organization Profiles</b>			
G4-3	Name of the organization	8	Corporate Information
G4-4	Primary brands, products, and services	14 - 17	Nature of Business and Industry
G4-5	Location of the organization's headquarters	8	Corporate Information
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	13	Registered Office Address of Subsidiary and Associated Companies
G4-7	Nature of ownership and legal form	8	Corporate Information
G4-8	Markets served (including geographic breakdown, sectors served, and types of customers and beneficiaries)	14 - 17	Nature of Business and Industry
		46	Board of Directors' Report: Market Segmentation/Benchmarking
G4-9	Scale of the organization	4 - 5	Financial Highlights
		14 - 17	Nature of Business and Industry
		10 - 12	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	111 - 112	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	132 - 140	Significant Risk Factors

GRI Code	GRI Indicator	2016 Annual Report Page Number	2016 Annual Report Section Reference
G4-15	Externally developed economic, environmental and social charters, principles, or other initiatives to which the organization subscribes or which it endorses	36 - 37	Board of Directors' Report
		22 - 29	Nature of Business and Industry: Maritime Laws and Regulations
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"> <li>- Holds a position on the governance body</li> <li>- Participates in projects or committees</li> <li>- Provides substantive funding beyond routine membership dues</li> <li>- Views membership as strategic</li> </ul>	22 - 29	Nature of Business and Industry: Maritime Laws and Regulations
<b>Identified Material Aspects and Boundaries</b>			
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	93	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	93	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	93 - 94	Sustainability Report: The Materiality Assessment
G4-20	For each material Aspect, report the Aspect Boundary within the organization	93 - 94	Sustainability Report
G4-21	For each material Aspect, report the Aspect Boundary outside the organization	93	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	93	Sustainability Report: The boundary and limitations of the Report
G4-23	Significant changes from previous reporting periods in the Scope and Aspect Boundaries	93	Sustainability Report: The boundary and limitations of the Report
G4-24	List of stakeholder groups engaged by the organization	94 - 96	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
G4-25	Basis for identification and selection of stakeholders with whom to engage	94 - 96	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	94 - 96	Sustainability Report: Stakeholder Engagements

GRI Code	GRI Indicator	2016 Annual Report Page Number	2016 Annual Report Section Reference
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	94 - 96	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
<b>Report Profile</b>			
G4-28	Reporting period (such as fiscal or calendar year) for information provided	93	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
G4-29	Date of most recent previous report (if any)	93	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
G4-30	Reporting cycle (such as annual, biennial)	93	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
G4-31	Contact point for questions regarding the report or its contents	76	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	93	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	93	Sustainability Report: The process for defining the content of the Report
<b>Governance</b>			
G4-34	Governance structure of the organization, including committees of the highest governance body	34 - 35	Organization chart
		142 - 149	Management Structure
G4-38	Report the composition of the highest governance body and its committees	142 - 149	Management Structure
G4-39	Report whether the Chair of the highest governance body is also an executive officer	142	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	147 - 148	Management Structure
G4-41	a. Report processes for the highest governance body to ensure conflicts of interest are avoided and managed. b. Report whether conflicts of interest are disclosed to stakeholders	81 - 82	Corporate Governance Report : Conflict of Interest
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	142 - 149	Management Structure

GRI Code	GRI Indicator	2016 Annual Report Page Number	2016 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	85	Corporate Governance Report: Board of Directors' Meeting
G4-49	Report the process for communicating critical concerns to the highest governance body	71	Corporate Governance Report
G4-51	a. Report the remuneration policies for the highest governance body and senior executives	72 - 75	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	146 - 147	Management Structure: The Remuneration Committee
<b>Ethics and Integrity</b>			
G4-56	Describe the organization's values, principles, standards and norms of behavior such as codes of conduct and codes of ethics	96	Sustainability Report: Corporate Governance, Ethics and Integrity
		80	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	71	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	71	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
<b>SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES</b>			
<b>Disclosures on Management Approach</b>			
G4-DMA	Disclosures on Management Approach	97 - 98, 109 - 114	Sustainability Report: Sustainable Management Performance for Economic, Environment and Social
<b>Economic</b>			
<b>Materiality Aspect: Economic Performance</b>			
G4-EC1	Direct economic value generated and distributed Payments to local communities as part of land use agreements, not including land purchases	97 - 98	Sustainability Report: Direct Economic Value Generated and Distributed
<b>Environment</b>			
<b>Materiality Aspect: Biodiversity</b>			
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	107	Sustainability Report: Ballast Water Treatment
<b>Materiality Aspect: Effluents and Waste</b>			
G4-EN23	Total weight of waste by type and disposal method	107 - 108	Sustainability Report: Carbon Footprint and Waste Generation

GRI Code	GRI Indicator	2016 Annual Report Page Number	2016 Annual Report Section Reference
Materiality Aspect: Products and Services			
G4-EN27	Extent of Impact Mitigation of Environmental impacts of products and services	14 - 17	Nature of Business and Industry
		98 - 99	Sustainability Report: 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	68 - 69	Corporate Governance Report: Employee
G4-LA3	Return to work and retentions rates after parental leave, by gender	112	Sustainability Report: 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	111	Sustainability Report: Employee Benefits
G4-LA8	Health and safety topics covered in formal agreements with trade unions	100 - 101	Sustainability Report: 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	115 - 120	Sustainability Report: List of Major Training Programs conducted by The Company’s Maritime Training Center for the year 2016
G4-LA10	Programs for skill management and lifelong learning that supporting continued employability of employees and assist them in managing career endings	115 - 120	Sustainability Report: List of Major Training Programs conducted by The Company’s Maritime Training Center for the year 2016
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	111 - 112	Sustainability Report: 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	2016 Annual Report Page Number	2016 Annual Report Section Reference
<b>Materiality Aspect: Child Labor</b>			
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		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.
<b>Society</b>			
<b>Materiality Aspect: Anti-corruption</b>			
G4-SO4	Communication and training on anti-corruption policies and procedures	96 - 97	Sustainability Report: Anti-Corruption
G4-SO5	Confirmed incidents or corruption and actions taken	71	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
<b>Materiality Aspect: Customer Privacy</b>			
G4-PR8	Total number of substantiate complaints regarding breaches of customer privacy and losses of customer data	110	Sustainability Report: Customer Privacy

## ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการประเมินความเสี่ยงว่าเป็นเครื่องมือป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในและกรอบการบริหารความเสี่ยงตามมาตรฐานของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ความเสี่ยงในระดับที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญและเห็นถึงคุณค่าของการบริหารความเสี่ยง โดยได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ดังต่อไปนี้เพื่อควบคุมความเสี่ยงต่างๆ ในทุกระดับ

- คณะกรรมการบริษัทฯ รับผิดชอบโดยตรงในการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ เพื่อสนับสนุนการบริหารงานของบริษัทฯ ให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหาร รับผิดชอบในการจัดทำและทบทวนนโยบายและแนวทางการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการบริหารงานให้มีระบบการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
- คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ รับผิดชอบในการสอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อควรปรับปรุงตามความเหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
- ผู้บริหารของทุกฝ่าย (ซึ่งมีความชำนาญและเข้าใจเป็นอย่างดีถึงกระบวนการทำงาน) รับผิดชอบในการประเมินและสอบทานความเสี่ยงในระดับการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ผลการประเมินความเสี่ยงต่างๆ จะถูกนำเสนอต่อคณะกรรมการบริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาเป็นระยะๆ

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

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

### ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ

ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยไม่มีข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ใดๆ อาจต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากภัยพิบัติทางน้ำ ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม ความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและทรัพย์สินต่างๆ และการสะดุดหยุดลงของธุรกิจอันเกิดมาจากเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง ความผิดพลาดของเจ้าหน้าที่ การเคลื่อนไหวทางการเมืองในประเทศต่างๆ การหยุดงานประท้วงของคนงาน การก่อการร้าย การโจมตีทางไซเบอร์ โจรสลัด ความแปรปรวนของสภาพดินฟ้าอากาศ สถานการณ์และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะนำไปสู่ต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นหรือการสูญเสียรายได้ อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือในนานาน้ำสากลได้ทำประกันภัยคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ โดยมีการทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยที่เป็นสากลและครอบคลุมความเสี่ยงทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนี้เอาไว้แล้ว

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบพาณิชย์นาวีอื่นๆ การไม่ดำเนินการตามกฎหมายเหล่านี้อาจทำให้มีความเสี่ยงในการถูกกักเรือซึ่งทำให้เสียเวลา และนำไปสู่การเสียรายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer รวมถึงค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเรือและการเปลี่ยนแปลงระเบียบปฏิบัติในการเดินเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ระมัดระวังในประเด็นเหล่านี้และได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลตลอดมา

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

ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ มากมาย การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และ/หรือกฎระเบียบใดๆ อาจทำให้ถูกปรับ และ/หรือ ถูกดำเนินคดีทางกฎหมายทั้งต่อบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง ดังนั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินงานอย่างระมัดระวังในประเด็นนี้ โดยมีมาตรการในการรับพนักงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและจัดระบบงานให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

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

## ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้แก่ เรือก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ของบริษัทฯ คือสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้น จึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้ที่อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ในกรณีที่หนี้เงินกู้ต่างๆ อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญา Swap ซึ่งเงินต้น และ/หรือ ดอกเบี้ยของหนี้สินได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นขจัดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีหนี้จากสัญญาเงินกู้และจากหุ้นกู้ที่อยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาทซึ่งได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐผ่านสัญญา Swap USD/THB

การตกต่ำอย่างต่อเนื่องของการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง โดยในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 ดัชนี BDI อยู่ที่ 290 จุด ซึ่งต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์ ได้ทำให้เจ้าของเรือหลายรายขาดทุนมหาศาลและล้มละลายเป็นจำนวนมากซึ่งส่งผลให้ธนาคารระหว่างประเทศสำหรับธุรกิจการขนส่งทางเรือหลายแห่งประสบภาวะขาดทุนตามไปด้วย ดังนั้น จึงเป็นการยากมากที่จะขอยืมเงินกู้ใหม่

จากธนาคารระหว่างประเทศดังกล่าว ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้จัดหาแหล่งเงินทุนโดยการออกหุ้นกู้ในสกุลเงินไทยบาท โดยในวันที่ 22 มกราคม 2559 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ครั้งที่ 1/2559 จำนวนเงิน 3,590 ล้านบาท ซึ่งมีกำหนดไถ่ถอนในปี 2564 ด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่สำหรับเงินสกุลไทยบาทร้อยละ 5.25 ต่อปี บริษัทฯ ได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้ทั้งหมดเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐจำนวน 99.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่สำหรับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐร้อยละ 5.99 ต่อปี

วันที่ 9 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ครั้งที่ 2/2559 จำนวนเงิน 1,960 ล้านบาท ครอบคลุมไถ่ถอนในปี 2563 ด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่สำหรับเงินสกุลไทยบาทร้อยละ 5.00 ต่อปี เงินที่ได้ทั้งหมดถูกแปลงเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ จำนวน 54.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่สำหรับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐร้อยละ 5.75 ต่อปี ในวันที่ 4 มกราคม 2560

นอกจากที่กล่าวมาข้างต้น เงินกู้และวงเงินสินเชื่อทั้งหมดของบริษัทฯ อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพียงสกุลเดียวเท่านั้น

เงินฝากเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ยังคงฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนกับบัญชีเหล่านี้เมื่อเทียบเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม ธุรกรรมกว่าร้อยละ 70 มีความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินบาทที่มาจากการแปลงค่าสินทรัพย์หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาท เนื่องจากการเป็นการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในการแปลงค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาทในงบการเงินสกุลเงินบาท รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในสกุลเงินบาท

วงเงินสินเชื่อของบริษัทฯ ได้กำหนดดอกเบี้ยในอัตราลอยตัวตามอัตรา LIBOR (อัตราดอกเบี้ยระหว่างธนาคารในกรุงลอนดอน) ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย LIBOR ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ติดตามความเคลื่อนไหว และเฝ้าระวังอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ เนื่องจากรายได้ของบริษัทฯ ไม่คงที่และเปลี่ยนแปลงไปตามอัตราดอกเบี้ยของเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ จึงเป็นการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ทำให้ไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ในปี 2555 เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยในตลาดลดลงอย่างมาก บริษัทฯ จึงได้ทำสัญญา Interest Rate Swap (IRS) สำหรับดอกเบี้ยของเงินกู้จำนวน 64.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีเงินกู้คงเหลือ จำนวน 48.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ซึ่งเดิมเป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวจะถูกแปลงเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เห็นว่าอัตราดอกเบี้ยน่าจะยังคงไม่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจนถึงปี 2557 ดังนั้น จึงกำหนดให้อัตราดอกเบี้ยคงที่ดังกล่าวมีผลเริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นไป ในปี 2557 บริษัทฯ ได้ทำสัญญา Interest Rate Swap (IRS) สำหรับดอกเบี้ยของวงเงินสินเชื่อรวมจำนวน 77.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีเงินกู้คงเหลือจำนวน 64.86 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) เนื่องจากวงเงินสินเชื่อดังกล่าวใช้สำหรับชำระราคาเรือขนส่งซีเมนต์หลายลำซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาโดยกำหนดค่าเช่าคงที่เป็นระยะเวลานาน (มากกว่าระยะเวลาของสินเชื่อ) ดังนั้น จึงไม่มีการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ดังกล่าวข้างต้น กล่าวคือ บริษัทฯ จะมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยหากไม่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยคงที่

เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากในระดับหนึ่ง เรือเหล่านั้นจะต้องถูกขาย เพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกปลดระวาง ทำให้ความสามารถของกองกำลังเรือลดลง ดังจะเห็นได้จากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 35 ลำ จากที่มีอยู่ในกองเรือทั้งสิ้น 54 ลำ และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถของกองเรือโดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ จะต้องดำเนินโครงการการทดแทนเรือเก่า หรือเรือที่ถูกปลดระวาง (เรือที่ถูกขายไป) ทั้งนี้ การซื้อเรือเข้ามาใหม่จะต้องมีการระดมเงินทุนซึ่งอาจจะมาจากเงินทุนของบริษัทฯ หรือจากเงินกู้ หรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกองเรือของบริษัทฯ ก็จะลดลง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวนี้ บริษัทฯ จึงได้จัดหาสัญญาสินเชื่อสำหรับสัญญาส่งต่อเรือส่วนใหญ่ที่ได้ลงนามไปในช่วงปี 2556 ถึงปี 2557 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ใช้เงินทุนของบริษัทฯ สำหรับชำระราคาเรือส่งต่อใหม่จำนวนหนึ่งลำ ทั้งนี้ ยังไม่มีสินเชื่อสำหรับสัญญาต่อเรือสองฉบับซึ่งมีกำหนดส่งมอบในครึ่งปีแรกของปี 2560 และหลังจากเดือนมกราคมปี 2561 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับเรือเหล่านี้ด้วยเงื่อนไขและข้อกำหนดที่ดีที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

ตามที่กล่าวไว้ด้านล่างนี้ในหัวข้อ ความเสี่ยงทางการตลาด จะเห็นได้ว่าราคาตลาดของเรือมีความผันผวนมาก ตัวอย่างเช่น ราคาตลาดของเรือ (เรือใหม่และเรือมือสอง) ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมามีความผันผวนอย่างมาก โดยมีมูลค่าลดลงอย่างมากจากระดับที่สูงในช่วงต้นปี 2551 และในขณะนี้มูลค่าเรือก็ยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำมาก ความตกต่ำของมูลค่าเรืออาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ โดยเป็นข้อจำกัดในการระดมเงินสดหรือรีไฟแนนซ์เงินทุน

นอกจากนั้น เรืออาจถูกประเมินมูลค่าต่ำเกินความเป็นจริงอันเนื่องมาจากความล้มเหลวในการใช้หลักการประเมินมูลค่าเรือซึ่งยึดถือหลัก “ความเต็มใจของทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย” (อันเนื่องมาจากมีเรือในตลาดจำนวนมากที่ถูกบังคับขาย) ซึ่งหลักการนี้เป็นข้อกำหนดตามสัญญาเงินกู้ของบริษัทฯ หากมูลค่าเรือตกต่ำลงกว่ามูลค่าขั้นต่ำที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ ธนาคารผู้ให้กู้ อาจเรียกหลักประกันเพิ่มเติม อาจเรียกเงินฝากเป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับส่วนต่าง หรืออาจเรียกชำระคืนเงินกู้ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความคล่องตัวในการดำเนินกิจการ อันจะส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ประกอบการ ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าเรือที่ลดลง ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมดได้ทันที หรือบังคับเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน ในปี 2558 - 2559 ธนาคารผู้ให้กู้ได้เรียกให้บริษัทฯ จัดหาหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าเรือที่ลดลง ซึ่งบริษัทฯ ได้ฝากเงินสดเป็นหลักประกันเพิ่มเติมกับธนาคารผู้ให้กู้สำหรับสัญญาเงินกู้บางฉบับจากการที่เรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกันมีมูลค่าลดลง ทั้งนี้ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้

นอกจากนั้น สัญญาเงินกู้ต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ระบุเงื่อนไขและข้อกำหนดว่าบริษัทฯ อาจต้องได้รับความยินยอมจากผู้ให้กู้ก่อนที่จะเข้าทำธุรกรรมบางอย่าง อันรวมถึง การก่อหนี้เพิ่ม การเปลี่ยนโครงสร้างทุน การเพิ่มหรือการปรับเปลี่ยนแผนค่าใช้จ่ายลงทุน การขยายกิจการ การค้าประกัน การควบรวมบริษัท หรือการเข้าซื้อกิจการอื่นใด โดยไม่คำนึงถึงว่าบริษัทฯ จะไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาต่างๆ ดังกล่าวได้ หากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวได้ ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้ทั้งหมดหรือบางส่วนคืนได้ทันที ในกรณีที่บริษัทฯ ผิดเงื่อนไขบางข้อ หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น ธนาคารผู้ให้กู้ อาจยึดเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 บริษัทฯ ไม่สามารถดำรงอัตราส่วนตามข้อตกลงทางการเงินที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้บางฉบับได้ กล่าวคือ อัตราส่วนหนี้สินต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (Debt to EBITDA) และอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt service cover ratio) เนื่องจากภาวะตลาดเรือเทกองตกต่ำอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในการปรับลดอายุของเรือเมื่อรายได้จากการเดินเรืออยู่ในระดับต่ำ และได้ส่งผลให้มูลค่าเรืออยู่ในระดับต่ำด้วย บริษัทฯ ได้หารือกับธนาคารต่างๆ เพื่อขอการผ่อนปรนชั่วคราวในการดำรงอัตราส่วนตามข้อตกลงทางการเงิน บริษัทฯ จึงได้รับอนุมัติการผ่อนปรนจากธนาคารผู้ให้กู้ต่างๆ จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และบางสัญญาเงินกู้ได้รับอนุมัติการผ่อนปรนจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560 ทั้งนี้ รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้ บริษัทฯ คาดว่า อาจจะต้องขอขยายระยะเวลาการผ่อนปรนจากธนาคารบางรายในปี 2560 เช่นกัน บริษัทฯ จะยังคงหารือกับธนาคารผู้ให้กู้ต่างๆ อย่างต่อเนื่องเพื่อหามาตรการป้องกันก่อนที่จะมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

นอกจากนั้น ในสัญญาเงินกู้ของบริษัทฯ มีการกำหนดเงื่อนไขว่าหากบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยมีการผิดสัญญาใดสัญญาหนึ่งเกินกว่าวงเงินที่กำหนดจะส่งผลให้เกิดการผิดสัญญาฉบับอื่นๆ ด้วย (cross default) ซึ่งหากเกิดกรณีดังกล่าวขึ้น บริษัทฯ อาจไม่สามารถใช้คืนเงินกู้ดังกล่าวได้หรือไม่สามารถจัดหาเงินกู้เพิ่มเติมเพื่อรีไฟแนนซ์ได้ หรือแม้ว่ามีแหล่งเงินทุนใหม่ แต่อาจมีข้อกำหนดเงื่อนไขที่ยอมรับไม่ได้

## ความเสี่ยงทางการตลาด

อุตสาหกรรมและตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีการขึ้นลงเป็นวัฏจักร มีความผันผวนในเรื่องของการทำกำไรมูลค่าเรือ และอัตราค่าระวาง ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือ ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” แต่เดิมบริษัทฯ ได้ทำการตลาดในลักษณะที่อิงกับราคาตลาดในขณะนั้น (Spot Market) สำหรับเรือของบริษัทฯ ทั้งหมด ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดและวัฏจักรของธุรกิจบริษัทฯ เชื่อมั่นว่า เรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่ม คืออยู่ในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ



ซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์ที่หลากหลาย ซึ่งเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับการค้าโลกและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ภาวะถดถอยของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง ความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางทะเลที่เพิ่มมากขึ้นในช่วงที่ผ่านมาเป็นผลจากความต้องการจากประเทศจีน (รวมทั้งความต้องการจากประเทศอินเดีย และประเทศในแถบตะวันออกกลาง) ที่ต้องการนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ ดังนั้น ถ้าอุปสงค์จากประเทศจีนลดลงอย่างมีนัยสำคัญโดยเฉพาะ ในขณะที่มีเรือต่อใหม่ซึ่งเข้าสู่ตลาดขนส่งแล้วในช่วงสองถึงสามปีที่ผ่านมา (ปี 2552 - ปี 2558) อาจจะส่งผลกระทบต่ออุปสงค์และอุปทานที่มีอยู่ในตลาดการขนส่ง ซึ่งจะทำให้อัตราค่าระวางลดลงอย่างต่อเนื่องและรวมถึงการลดลงของมูลค่าเรือเช่นกัน ผลกระทบซึ่งเกิดขึ้นอยู่สามารถเห็นได้จากการลดลงของดัชนี BDI ตลอดปี 2558 - 2559 ซึ่งยังคงอยู่ในระดับที่ต่ำอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ อาจประสบกับความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง

ในอดีตลูกค้าในตลาดกลุ่มเรือขนาดเล็กนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (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 ได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวางเรือ ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายในการดำเนินธุรกิจที่สำคัญของบริษัทฯ ในปี 2547 กล่าวคือ บริษัทฯ ได้เปลี่ยนการดำเนินธุรกิจจากให้บริการแบบสัญญาระยะสั้น (Spot Market) มาเป็นการทำสัญญาระยะยาว (Long Term Charter) ในช่วงปี 2550 ตลาดมีการปรับตัวสูงขึ้นอีกอย่างมีนัยสำคัญจนถึงจุดสูงสุดในกลางปี 2551 ซึ่งหลังจากนั้นได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วจนเกือบจะใกล้กับระดับต่ำสุดเท่าที่เคยเกิดขึ้น และตลาดสินค้าแห่งเทกองได้ปรับตัวขึ้นตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2552 จนถึงสิ้นไตรมาส 2 ปี 2554 แต่สถานการณ์ยังคงเลวร้ายลงเนื่องจากเรือต่อใหม่จำนวนมากได้เข้ามาสู่ตลาดในช่วงปี 2552 - 2558 ประกอบกับการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของจีนซึ่งส่งผลให้ดัชนีค่าระวางตกต่ำลงในปี 2558 - 2559 อย่างไรก็ดี บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็วนั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสม เมื่อโอกาสเอื้ออำนวยเพื่อรองรับหากเกิดการตกลงอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางในตลาดค่าระวางปัจจุบัน (Spot Market) กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้วเมื่อบริษัทฯ ยังคงมีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดที่มีความผันผวนในอดีตที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม จากการที่ตลาดตกต่ำในช่วงสองสามปีที่ผ่านมา มีความเป็นไปได้ยากที่บริษัทฯ จะทำสัญญาแบบ Long Term Charter สำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของตลาดค่าระวาง ทั้งนี้ รายละเอียดของสัญญาระยะยาวที่บริษัทฯ ได้เข้าทำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้

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 โดยเลือกลูกค้าชั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุด ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงทำให้ ณ เวลาที่ตลาดซบเซา บริษัทฯ ไม่ได้ประสบกับปัญหาจากการที่ลูกค้า (Charterers) ของบริษัทฯ ไม่ปฏิบัติตามสัญญา และแม้กระทั่งในสถานการณ์ตกต่ำในช่วงปัจจุบันนี้ บริษัทฯ ยังคงไม่ประสบกับปัญหาการไม่ปฏิบัติตามสัญญาของลูกค้าสัญญาระยะยาว

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

รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนของลูกค้านั้นๆ และไม่ขึ้นต่อลูกค้ารายใดรายหนึ่งในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่มีความเสี่ยงต่อการที่จะต้องทำธุรกิจกับลูกค้าเพียงรายเดียว หรือได้รับผลกระทบรุนแรง หรือสูญเสียรายได้หากลูกค้ารายนั้นๆ ประสบภาวะขาดทุนอย่างมีนัยที่สำคัญ

## ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น สินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งเป็นสินทรัพย์ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด เมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่งเรือเหล่านี้จะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกปลดระวาง เป็นเหตุให้กำลังความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับกำลังความสามารถของกองเรือ บริษัทฯ จำเป็นต้องทดแทนเรือเก่าที่ถูกปลดระวางไปแล้ว (หรือถูกขาย) ทั้งนี้ ในช่วงประมาณ 3 ปี (ปี 2550 และปี 2553) บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่สุดจำนวน 35 ลำ ทำให้ขนาดของกองเรือบริษัทฯ ลดลง ซึ่งถ้าบริษัทฯ ต้องการคงกำลังความสามารถนี้ก็จำเป็นต้องหาเรือมาทดแทนเรือที่ได้ขายไปแล้ว การทดแทนเรือที่ถูกปลดระวาง/เรือที่ได้ขายไปแล้ว สามารถทำได้ด้วยการซื้อเรือมือสองจากตลาด “ซื้อ-ขาย” เรือเสรี (the open “Sale & Purchase” market) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการขนส่งระหว่างประเทศระหว่างปี 2546 – 2550 ทำให้มูลค่า (ราคา) ของเรือมือสองสูงขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และบริษัทฯ เห็นว่าไม่เป็นการรอบคอบที่จะซื้อเรือในราคาสูงมาก ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อมูลค่าของสินทรัพย์ (เรือ) อันเป็นผลมาจากมูลค่าเรือในตลาดลดลงในช่วงตลาดขาลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้เกิดขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2551 ดังนั้นถ้าราคาเรือมือสองไม่ได้ลดลงอยู่ในระดับที่เหมาะสม หรือกลับเพิ่มสูงขึ้นแม้ว่าบริษัทฯ อาจต้องการที่จะหาเรือทดแทนเรือที่ขาย/ปลดระวาง ด้วยเรืออายุน้อยที่มีขนาดใหญ่กว่าก็ตาม แต่บริษัทฯ อาจไม่สามารถซื้อเรือเก่ามือสองได้เพียงพอต่อความต้องการ (หรือแม้แต่เรือต่อใหม่ที่พร้อมจะส่งมอบทันที) และไม่สามารถซื้อเรือในราคาที่เหมาะสมได้ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทดแทนความสามารถในการให้บริการขนส่งที่หายไปจากการขายเรือเก่าของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 บริษัทฯ สามารถซื้อเรือต่อใหม่และเรือมือสองได้ในราคาที่เหมาะสม

ในระหว่างปี 2555 ถึงปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่หลายฉบับกับผู้ต่อเรือสามแห่งในประเทศจีนเพื่อส่งมอบเรือขนส่งสินค้าและเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของหลายลำ ตามที่ได้รายงานไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ ซึ่งจะช่วยจัดการความเสี่ยงของกองเรือบริษัทฯ และในขณะเดียวกันได้ช่วยขยายกองเรือในแง่ของขนาดระวางบรรทุกและลดอายุของเรือลงรวมถึงประโยชน์ในแง่อื่นๆ ทั้งนี้ ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการตลาดของเรือส่งต่อใหม่ที่จะได้รับมอบเรือได้อธิบายไว้ข้างต้น ส่วนความเสี่ยงที่เกิดจากสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่สามารถสรุปได้ดังนี้

- **ความเสี่ยงเกี่ยวกับผู้ต่อเรือ (Ship Builder)** บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่เกิดจากผู้ต่อเรือหลายแห่งในเรื่องการส่งมอบเรือตามกำหนด และ/หรือ ส่งมอบเรือที่มีคุณภาพตามสัญญา กล่าวคือ อาจจะไม่สามารถส่งมอบเรือด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม หรือส่งมอบเรือล่าช้า และ/หรือ ส่งมอบเรือที่มีสภาพไม่ตรงตามที่กำหนดและที่กำหนดไว้ในสัญญา บริษัทฯ ได้มุ่งมั่นที่จะจัดการความเสี่ยงเหล่านี้ด้วยการใช้ความระมัดระวังประเมินความสามารถของผู้ต่อเรือแต่ละแห่งไม่ว่าจะเป็นตารางเวลาการส่งมอบซึ่งยอมรับทั้งสองฝ่ายและการคงไว้ซึ่งคุณภาพ และการเรียกหลักประกันในรูปของสัญญาค้ำประกันธนาคาร เพื่อให้ครอบคลุมเงินงวดที่ได้ชำระก่อนรับมอบเรือ และ/หรือ การส่งมอบล่าช้า อีกทั้งมีค่าปรับที่เข้มงวด ที่ได้รับในสัญญาเรื่องของการส่งมอบเรือล่าช้า และการส่งมอบเรือที่ไม่ถูกต้องตามที่ระบุ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งและจ้างทีมงานที่มีประสบการณ์พาณิชย์นาวีเพื่อควบคุมการต่อเรือที่ผู้ต่อเรือแต่ละแห่ง ในกรณีที่เรือลำใดลำหนึ่งหรือหลายลำไม่สามารถส่งมอบให้บริษัทฯ ได้ทันเวลาที่กำหนด บริษัทฯ ยังสามารถจำหน่ายและแปลงหนี้ของสัญญาสั่งซื้อเรือเหล่านี้ได้ หรือบริษัทฯ สามารถยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือตามเงื่อนไขข้อสัญญา ซึ่งบริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบทางการเงินโดยตรงเนื่องจากบริษัทฯ จะได้รับเงินงวดที่ชำระไปแล้วทั้งหมดคืนพร้อมดอกเบี้ย แม้ว่าบริษัทฯ สูญเสียโอกาสในการหาเรือทดแทน และพลาดโอกาสจากรายได้ อันเนื่องมาจากการได้รับเรือล่าช้า/การยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงจากสัญญาซึ่งคือผู้ต่อเรือแต่ละแห่ง โดยหากผู้ต่อเรือเหล่านั้นไม่สามารถชำระคืนเงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระไปแล้วได้ บริษัทฯ จะใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันจากธนาคาร และเมื่อมีการใช้สิทธิตามสัญญาค้ำประกันธนาคารดังกล่าว

มีความเป็นไปได้ที่บริษัทฯ อาจได้รับเงินคืนล่าช้าเนื่องจากกระบวนการอนุญาตศุลกากร (ถ้ามี) ซึ่งอาจเสนอโดยผู้ต่อเรือตามสัญญาส่งต่อเรือแต่ละฉบับ หรือจากสาเหตุอื่นๆ เช่นเดียวกับกรณีการทำสัญญาแปลงหนี้ใหม่ แม้ว่าจะมีผู้ซื้อรายใหม่ก็ตาม แต่ยังคงมีความเป็นไปได้ที่ผู้ซื้อรายใหม่อาจจะผิดนัดไม่ปฏิบัติตามสัญญาแปลงหนี้ใหม่ อันจะส่งผลให้บริษัทฯ อาจไม่ได้รับชำระเงินจากสัญญาการแปลงหนี้ใหม่นี้ ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ ก็สามารถใช้สิทธิเรียกร้องจากสัญญาค้ำประกันธนาคารที่ได้จากผู้ต่อเรือแต่ละแห่งได้เช่นเดียวกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการตามกระบวนการอนุญาตศุลกากร กับผู้ต่อเรือจีนสองแห่ง รายละเอียดได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานฉบับนี้

- **ความเสี่ยงที่เกิดจากวัฏจักรของอุตสาหกรรม** บริษัทฯ มีความเสี่ยงเมื่อได้รับเรือที่ส่งต่อใหม่หรือทันทีที่ได้ซื้อเรือมือสอง จากตลาดขนส่งสินค้าที่ยังคงอยู่ในช่วงขาลงต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง อันจะส่งผลให้นอกจากมูลค่าเรือจะลดต่ำลงแล้ว บริษัทฯ ยังอาจจะไม่สามารถปล่อยเรือส่งต่อใหม่ให้บริการ Charter ในอัตราที่คาดการณ์ไว้ ทำให้บริษัทฯ เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากการดำเนินธุรกิจ (รวมทั้งความเสี่ยงจากการขาดเงินสด) หากเกิดการขาดทุน หรือ หากอัตราค่าระวางยังคงตกต่ำอยู่เช่นนี้ต่อไป อาจส่งผลให้บริษัทฯ ผิดนัดในเรื่องข้อตกลงในการชำระหนี้ รวมทั้งข้อตกลงทางการเงินอื่นๆ ตามสัญญาเงินกู้หลายฉบับของบริษัทฯ ได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้เฝ้าติดตามการปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามครบถ้วนตามที่กำหนดไว้

นอกจากนี้ ถ้าเรือต่อใหม่ถูกส่งมอบในขณะที่อุตสาหกรรมยังอยู่ในช่วงขาลงอย่างต่อเนื่อง ราคาตลาดของเรือต่อใหม่อาจจะลดลงจนถึงระดับที่ต่ำกว่าราคาเรือเมื่อตอนซื้ออย่างมากและในกรณีที่ลดลงอย่างถาวรอาจจะส่งผลกระทบต่อรายการค้าในงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทฯ อาจจะผิดสัญญาในเงื่อนไขของหนี้สินต่อมูลค่าเรือ ที่ต้องดำรงสัดส่วนตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้

- **ความเสี่ยงที่เกิดจากการระดมทุน** บริษัทฯ มีความเสี่ยงซึ่งเกิดจากการไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนสำหรับเรือส่งต่อใหม่ ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ จำเป็นต้องใช้กระแสเงินสดภายในจากการดำเนินงานเพื่อเรือส่งต่อใหม่ ทำให้บริษัทฯ อาจจะเหลือกระแสเงินสดไม่เพียงพอหรือเหลือเงินสดส่วนเกินไม่เพียงพอต่อการจ่ายเงินปันผลหรือเพื่อการลงทุนอื่นๆ เพื่อจัดการความเสี่ยงนี้ บริษัทฯ ได้จัดหาสินเชื่อสำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่ส่วนใหญ่ ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปแล้วในปี 2556 ถึงปี 2558 โดยสัญญาสินเชื่อดังกล่าวได้รายงานไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ อย่างไรก็ตาม ควรตระหนักว่าวงเงินสินเชื่อที่จัดหาสำหรับสัญญาส่งต่อเรือนี้ไม่ได้ครอบคลุมต้นทุนราคาเรือเต็มจำนวน โดยบริษัทฯ จะต้องใช้เงินสดบางส่วนเพื่อชำระส่วนต่างระหว่างต้นทุนราคาเรือและวงเงินสินเชื่อ ซึ่งหากบริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาเงินสดนี้ได้ (ต้นทุนหักด้วยหนี้) บริษัทฯ อาจผิดสัญญาส่งต่อเรือได้

## ผลกระทบของวิกฤตการเงินโลก

ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญซึ่งเกิดขึ้นและเป็นผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการเงินโลกต่ออุตสาหกรรมการขนส่งสินค้ารวมทั้งบริษัทฯ มีสาระสำคัญสรุปได้ดังต่อไปนี้

- **ความเสี่ยงจากการไม่มีอุปสงค์** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่การปิดกิจการหรือการลดขนาดของภาคธุรกิจในประเทศที่พัฒนาแล้วทั่วโลก ประกอบกับการลดช่องทางการเงินในระบบการค้า (Trade Finance) ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าทั่วโลกรวมทั้งทำให้ไม่มีอุปสงค์ต่อการบริการขนส่ง ทำให้อัตราค่าระวางเรือล่มสลายลงในปี 2551 และต้นปี 2552 แม้ว่าอุปสงค์ได้มีการปรับตัวขึ้นเล็กน้อยในช่วงครึ่งหลังของปี 2552 จนถึงครึ่งแรกของปี 2554 ในช่วงปี 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินแผนงานด้วยการทำสัญญา Long Term Charters ในอัตราค่าระวางที่สูงและซึ่งช่วยพยุงรายได้ของบริษัทฯ จากผลกระทบของการลดลงและรุนแรงของอัตราค่าระวาง อย่างไรก็ตาม จากวิกฤตเศรษฐกิจยุโรปและภาวะเศรษฐกิจตกต่ำของสหรัฐอเมริกาที่ต่อเนื่อง ทำให้อุปสงค์ไม่สามารถปรับตัวสูงขึ้นทันกับการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือส่งต่อใหม่ ดังจะเห็นได้จากภาวะตลาดค่าระวางที่ตกต่ำต่อเนื่องนับตั้งแต่ครึ่งปีหลังของปี 2554 จนถึงสิ้นปี 2558 ด้วยดัชนี BDI ที่ตกต่ำที่สุดในประวัติการณ์ในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 ในกรณี

ที่เกิดภาวะตกต่ำของตลาดค่าระวางอย่างต่อเนื่อง รายได้ของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากบริษัทฯ กำลังถูกกดดันให้ต้องปล่อยเรือลำที่ยังไม่มีสัญญา Charter ระยะยาวหรือเรือลำที่สัญญาให้บริการได้สิ้นสุดลง ด้วยอัตรา Charter ที่ต่ำมาก นอกจากนี้หากสถานการณ์ยังคงเป็นอยู่เช่นนี้ บริษัทฯ อาจถูกกดดันให้ต้องปลดระวางเรือเก่าที่มีอายุไม่มากนัก เนื่องจากไม่มีอุปสงค์ในเรือดังกล่าว หรือเนื่องจากไม่สามารถปล่อยให้บริการ Charter เรือเหล่านี้ในอัตรา ณ จุดคุ้มทุน ด้วยสาเหตุเหล่านี้ทำให้บริษัทฯ ขายเรือเก่าจำนวน 13 ลำในปี 2559 เพื่อหลีกเลี่ยงกระแสเงินสดติดลบของเรือเหล่านี้

- **ปัจจัยเสี่ยงจากสัญญา** ในกรณีของวิกฤตการเงินโลก หรือผลกระทบสู่ประเทศอื่นๆ หลังจากสหรัฐอเมริกาและยุโรป บริษัทหลายแห่งซึ่งใช้บริการขนส่งสินค้า รวมถึงลูกค้าของบริษัทฯ หรือ “Charterers” ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำสัญญาปล่อยเรือให้บริการระยะยาว (Long Term Period Charters) ในอัตราที่สูงอาจต้องปิดกิจการลงหรือล้มละลายหรือประสบกับปัญหาทางการเงินในอนาคต ทำให้ไม่สามารถชำระค่า Charter เรือให้กับบริษัทฯ หรือยกเลิกสัญญา Charter ก่อนถึงกำหนด อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นบริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา Charters ได้ ดังนั้น บริษัทฯ ได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญาระยะยาว โดยเลือกเฉพาะลูกค้าชั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุดเท่านั้น
- **ปัจจัยเสี่ยงจากภาวะสินเชื่อดึงตัว (Credit Crunch)** วิกฤตการเงินได้นำไปสู่ภาวะสินเชื่อดึงตัวเนื่องจากนโยบายการยอมรับความเสี่ยงของธนาคารทั่วโลกเพื่อเพิ่มหรือคงไว้ซึ่งทุนสำรอง ดังนั้นจึงเป็นการยากที่จะขอสินเชื่อใหม่จากธนาคารระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธนาคารสัญชาติยุโรปซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ปล่อยเงินกู้ให้แก่อุตสาหกรรมการเดินเรือ ซึ่งหากสถานการณ์นี้ยังคงอยู่ต่อไป บริษัทฯ อาจจะไม่สามารถหาสินเชื่อใหม่หรือต่ออายุสัญญาขอสินเชื่อปัจจุบันที่บริษัทฯ มีอยู่ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อระดมทุนในการซื้อหรือส่งต่อเรือเข้ามาทดแทนหรือขยายกำลังกองเรือของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อเพื่อใช้ในการส่งต่อเรือใหม่ส่วนใหญ่

## ความเสี่ยงจากการลงทุน

ตามที่ได้กล่าวข้างต้นถึงความตกต่ำของตลาดเรือเทกองในปัจจุบัน หากภาวะตลาดยังคงตกต่ำอย่างต่อเนื่องหรือแย่ไปกว่าเดิม บริษัทฯ อาจมีความจำเป็นต้องระดมทุนจากผู้ถือหุ้น หากผู้ถือหุ้นท่านใดไม่สามารถจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนได้ ผู้ถือหุ้นดังกล่าวอาจมีความเสี่ยงจากการที่หุ้นของบริษัทฯ ที่ถืออยู่มีมูลค่าลดลง

นอกเหนือจากความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทฯ ต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุนที่ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

- มูลค่าหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอาจผันผวนจากหลากหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อตลาดทุนไทยโดยรวม ซึ่งไม่เกี่ยวข้องใดๆ กับการดำเนินงานของบริษัทฯ 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 2559 และ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

ลำดับที่	ชื่อ	ณ วันที่		ณ วันที่	
		31 ธันวาคม 2559		31 ธันวาคม 2558	
		จำนวนหุ้น	ร้อยละ	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
	บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	442,857,535	28.40%	442,857,535	28.40%
	น.ส. นิชิดา ซาห์	108,054,537	6.93%	108,054,537	6.93%
	บริษัท เกรนเทรด จำกัด	130,086,266	8.34%	112,634,825	7.22%
	บริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด	11,465,009	0.74%	11,465,009	0.74%
1	* รวมจำนวนหุ้นที่อยู่ภายใต้การควบคุมของ น.ส. นิชิดา ซาห์	692,463,347	44.41%	675,011,906	43.29%
2	นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม (รวมหุ้นที่ถือโดยบริษัทหลักทรัพย์)	131,416,275	8.43%	131,416,275	8.43%
3	นายฉัฐพล จุฬางกูร	130,201,013	8.35%	77,795,613	4.99%
4	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	93,993,981	6.03%	92,637,981	5.94%
5	HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD	31,425,400	2.02%	20,908,294	1.34%
6	กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เค มาสเตอร์ พูล ฟินด์ ซึ่งจดทะเบียนแล้ว	23,134,400	1.48%	7,794,450	0.50%
7	นายพิสิฐ ธนถาวรลาภ	16,237,100	1.04%	12,166,600	0.78%
8	นายทวีวัตร จุฬางกูร	15,605,100	1.00%	12,855,100	0.82%
9	BANQUE PICTET & CIE SA	14,444,700	0.93%	14,654,700	0.94%
10	NORBAX, INC.	14,423,070	0.92%	14,566,215	0.93%
11	ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ (นอกจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ข้างต้น)	395,936,511	25.39%	499,473,763	32.04%
รวมทั้งหมด		1,559,280,897	100.00%	1,559,280,897	100.00%
		ผู้ถือหุ้น : 7,384 ราย		ผู้ถือหุ้น : 8,294 ราย	

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

ไม่มีข้อตกลง (shareholder agreement) ระหว่างผู้ถือหุ้นลำดับที่ 1 และ 2

## นโยบายการจ่ายเงินปันผล

“บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2547 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2547 ให้จ่ายเงินปันผลประจำปีไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของผลกำไรสุทธิหลังหักภาษีและสำรองตามกฎหมาย ทั้งนี้ เมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติเห็นชอบให้จ่ายเงินปันผลประจำปีแล้วจะต้องนำเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นโดยในส่วนของเงินปันผลระหว่างกาลให้คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจอนุมัติให้จ่ายได้ แล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมผู้ถือหุ้นคราวต่อไป”

# โครงสร้างการจัดการ

## บริษัทฯ มีคณะกรรมการรวม 5 คณะ คือ

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

## การแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ

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

### 1. คณะกรรมการบริษัทฯ

ปัจจุบันคณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 11 คน ประกอบด้วย

- กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 8 คน โดยในจำนวนนี้มีกรรมการอิสระจำนวน 5 คน
- กรรมการที่เป็นผู้บริหารจำนวน 3 คน

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ประกอบด้วย

ชื่อ-สกุล		ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ล่าสุด
1.	นายธีระ วิภูชนิน	ประธานคณะกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ	31 มีนาคม 2558
2.	นายทาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ	31 มีนาคม 2558
3.	นายคุณฐ ภาลดี วาเดีย	กรรมการบริหาร	31 มีนาคม 2557
4.	นายไฉปาล มั่นสุขานี	กรรมการบริหาร	31 มีนาคม 2557
5.	นายสุวัฒน์ ศิวะศรีอำไพ	กรรมการอิสระ	31 มีนาคม 2557
6.	นางสาวนิชิตา ซาห์	กรรมการ	31 มีนาคม 2558
7.	นายกฤษิต ซาห์	กรรมการ	31 มีนาคม 2558
8.	นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	กรรมการอิสระ	30 มีนาคม 2559
9.	รองศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์	กรรมการอิสระ	30 มีนาคม 2559
10.	นายกำธร ศิลาอ่อน	กรรมการอิสระ	30 มีนาคม 2559
11.	นายอิชฎ์ชาญ ซาห์	กรรมการ	30 มีนาคม 2559

## 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) นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม
  - 2) นายชูรัฐ กาลี วาเดีย
  - 3) นายไชपाल มั่นสุขานี
5. คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขาย หรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใดๆ ให้อนุญาโตตุลาการพิจารณา
6. สอบทานและอนุมัติในพันธกิจ การกิจที่สำคัญ และจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติเป็นประจำทุกปี
7. พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์ที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร เลือกสรรและอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางธุรกิจและนโยบายของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร
8. ติดตามดูแลให้มีการนำกลยุทธ์ของบริษัทฯ ไปปฏิบัติ ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความคืบหน้าเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
9. ดูแลกำกับให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม
10. ดูแลให้มีการกำกับการตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ 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. นายคุชรู คาลิ วาเดีย	กรรมการ - การเงิน
3. นายไจปาล มั่นสุขานี*	กรรมการ

\* ทำงานประจำให้กับบริษัทย่อยของบริษัทฯ

อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร สรุปได้ดังนี้

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

### 3. คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบครั้งแรกเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2541 มีวาระการดำรงตำแหน่งท่านละ 2 ปี ต่อมาในวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้เปลี่ยนแปลงชื่อของคณะกรรมการตรวจสอบเป็น “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 ศิลาอ่อน **	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. รองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ **	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ	2 ปี

\* นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกครั้งหนึ่งตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2559 เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2559

\*\* กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน ทั้งนี้ รายละเอียดของประสบการณ์ได้กล่าวไว้ในหัวข้อ “ประวัติคณะกรรมการบริษัท” ในรายงานประจำปีนี้

**คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีหน้าที่สอบถามและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ 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 และเสนอแต่งตั้ง หรือเลิกจ้างผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ รวมทั้งเสนอค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี ภายนอก โดยพิจารณาถึงความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี และพิจารณาเรื่องสำคัญอื่นๆอย่างเป็นอิสระ เพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะต้องประชุมกับผู้สอบบัญชีภายนอก อย่างน้อยปีละ 1 ครั้งโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย
- 7. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยอย่างถูกต้องและครบถ้วน
- 8. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลตามข้อกำหนดของ ตลาดหลักทรัพย์ฯ และลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ
- 9. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายและด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

4. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงอย่างเป็นอิสระ และนำเสนอค่าตอบแทนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและรับรองทั้งหมด รับรองเป็นบางส่วนหรือไม่รับรองทั้งหมด เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีภายใต้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับค่าตอบแทนที่จัดทำโดยคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ไม่มีอำนาจในการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ แต่จะนำเสนอแนะเกี่ยวกับค่าตอบแทนดังกล่าวเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 มีวาระการดำรงตำแหน่งท่านละ 2 ปี ปัจจุบันคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ	ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง
1. นายกำธร สีลาอ่อน	ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
2. รองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์	กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายกิริต ขาห์	กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการ	2 ปี

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

- คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้
- 1. กำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
  - 2. นำเสนอค่าตอบแทนของกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯจัดทำข้อเสนอแนะ และแสดงความเห็น เพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น
  - 3. ให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับค่าตอบแทนของบริษัทต่างๆ 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. นายสุวัฒน์ สีวะศรีอำไพ	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี
3. นายกำธร สีลาอ่อน	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ	2 ปี

## บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหามีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

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

## หลักเกณฑ์การสรรหา

การสรรหากรรมการนั้นบริษัทฯ จะคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามกลยุทธ์ทางธุรกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัทฯ ทั้งนี้การคัดเลือกกรรมการขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้สมัคร โดยหลักเกณฑ์การพิจารณามีดังต่อไปนี้

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

## กระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่

กระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่ มีแนวทางหลากหลายขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในช่วงเวลานั้น โดยหลักหากต้องการแต่งตั้งกรรมการใหม่ (มีตำแหน่งกรรมการว่างลง หรือเพื่อเพิ่มจำนวนกรรมการในคณะกรรมการบริษัท) คณะกรรมการบริษัท จะปฏิบัติตามขั้นตอนในการคัดเลือกและการแต่งตั้งกรรมการใหม่ ดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาจะประเมินทักษะ ประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญ และความหลากหลายของกรรมการแต่ละท่านในคณะกรรมการบริษัทในขณะนั้น และกำหนดคุณสมบัติอื่นๆ ที่ต้องการเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กรและเพื่อเพิ่มเติมคุณสมบัติอื่นๆ ที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ โดยพิจารณาถึงจำนวนกรรมการอิสระที่เหมาะสมในคณะกรรมการบริษัท และคำนึงถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่กำหนดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการสรรหาอาจคัดเลือกผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ผ่านทางช่องทางส่วนตัวของสมาชิกในคณะกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ และอาจพิจารณาข้อเสนอจากผู้ถือหุ้น หรืออาจจ้างบริษัทภายนอกในการสรรหาหรืออาจใช้ฐานข้อมูลกรรมการจากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- เมื่อคณะกรรมการสรรหาคัดกรองผู้สมัครแล้ว ก็จะสัมภาษณ์ผู้สมัครแต่ละท่านที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการ หลังจากที่คณะกรรมการสรรหาได้นำเสนอผู้สมัครที่เหมาะสมต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาแล้วนั้น คณะกรรมการสรรหาอาจให้ผู้สมัครดังกล่าวมีการสัมภาษณ์กับคณะกรรมการบริษัท
- คณะกรรมการสรรหานำเสนอชื่อกรรมการใหม่ต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งต่อไป หรือเพื่อให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณานุมัติแต่งตั้งชั่วคราวในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลง เพราะเหตุอื่นนอกจากออกตามวาระ

## กระบวนการพิจารณาเลือกตั้งกรรมการเพื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการที่ต้องออกตามวาระ

ตามมาตรา 71 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 17 กำหนดให้ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง กรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งหนึ่งในสาม (1/3) โดยอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งให้เป็นสามส่วนไม่ได้ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม (1/3) โดยให้กรรมการที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดเป็นผู้ออกจากตำแหน่งกรรมการ ผู้ออกจากตำแหน่งไปนั้นอาจจะได้รับเลือกเข้ารับตำแหน่งอีกทีก็ได้ ขั้นตอนในการเลือกตั้งกรรมการเพื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการที่ต้องออกตามวาระ มีดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมาของกรรมการที่ต้องออกตามวาระ เช่น การเข้าร่วมประชุม การมีส่วนร่วมในการประชุม และการมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ของคณะกรรมการบริษัท
- หลังการพิจารณา คณะกรรมการสรรหาจะเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

## 6. เสนวนุการบริษัท

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

# ประวัติคณะกรรมการบริษัท

## นายธีระ วิภูชนิน

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

ประวัติการอบรม

• 2557

• 2548

• 2544

ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

• 2551 - มีนาคม 2554

• 2548 - ปัจจุบัน

• 2546 - ปัจจุบัน

• ปัจจุบัน

ประสบการณ์อื่นๆ

• 2543 - ปัจจุบัน

• 2543 - 2546

• 2537 - 2540

• 2533 - 2537

• 2518 - 2533

• 2517 - 2518

• 2516 - 2517

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

ประธานคณะกรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ

13 กรกฎาคม 2543

67 ปี

ปริญญาตรีทางบริหารธุรกิจและเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยวิสคอนซิน - Stevens Point สหรัฐอเมริกา

เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Chartered Director Class” (CDC)

จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Audit Committee Program” (ACP)

จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สมาชิกของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย

“Directors Certification Program” (DCP) Class 6/2001

กรรมการตรวจสอบ บริษัท ฟรีเซียส ซีพี จำกัด (มหาชน)

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ

บริษัท สหอุตสาหกรรม น้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน)

กรรมการตรวจสอบ บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทเงินทุน กรุงเทพธนাত্র จำกัด (มหาชน)

กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ซีพี 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

รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส กลุ่มบริษัท ฟรีเมียร์

ผู้แทนประจำประเทศไทย บริษัท พรูเด็นเชียล แอสเชต แมเนจเม้นท์ เอเชีย จำกัด

รองประธาน (การลงทุน) บริษัท อเมริกัน อินเตอร์เนชั่นแนล แอสเซิวน์ส์ จำกัด

ผู้จัดการสินเชื่อธุรกิจ บริษัท เครดิตการพาณิชย์ (ประเทศไทย) จำกัด

ประจำกองพลทหารม้า

กรรมการบริษัท

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p><b>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>ประธานคณะกรรมการบริษัท ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหา และกรรมการกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สหอุตสาหกรรม น้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน)</li><li>กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)</li><li>ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน บริษัทเงินทุน กรุงเทพธนাত্র จำกัด (มหาชน)</li></ol> <p><b>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <p>บริษัท ไอรา แอดไวเซอร์ จำกัด</p>
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี



จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	90,000	-	-	-	90,000 (ร้อยละ 0.01 ของหุ้น ทั้งหมดที่เรียก ชำระแล้ว)

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	3,000	-	-	-	3,000

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายสุพัฒน์ ศิวะศรีอำไพ

ตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ\* / กรรมการอิสระ / กรรมการสรรหา

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

11 มกราคม 2537

อายุ

70 ปี

ประวัติการศึกษา

อัสสัมชัญพาณิชย

ประวัติการอบรม

ทำงานและเรียนจากประสบการณ์ในการร่วมลงทุนกับบริษัทใหญ่ที่มีชื่อเสียงซึ่งมีทั้งชาวญี่ปุ่น อเมริกัน และอินเดีย

- 2549

เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP),

Class 57/2006 จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

- 2541 - 2554

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ประสบการณ์อื่นๆ

กรรมการตรวจสอบ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

- 2537 - ปัจจุบัน

กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

- 2532 - 2536

กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด

- 2550 - 2554

(แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537)

ประธานหอการค้าอินเดีย-ไทย (2 สมัย)

อาชีพหลัก

บริหารบริษัทต่างๆ ของครอบครัว

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: ไม่มี บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: 1. กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทยฟิลาเมนต์เท็กซ์ไทล์ จำกัด 2. กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทย-อัมบิกา เคมีคัลส์ จำกัด 3. กรรมการผู้จัดการ บริษัท แรมแบรนด์ทีไอเคิล คอร์ปอเรชั่น จำกัด
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

\* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน  
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายคาลิด มอยบุดดิน ฮาซิม

ตำแหน่ง	กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	11 มกราคม 2537
อายุ	63 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการเงิน มหาวิทยาลัยบอมเบย์
ประวัติการอบรม	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005
ประสบการณ์	กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537) หัวหน้าแผนกชิปปิง บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด ผู้บริหารอาวุโส บริษัท แพนโอเชียน นาวิกเชน แอน เทรดิง ฟิทีอี จำกัด กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
อาชีพหลัก	
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น	

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 62 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1 - 37 และ 40 - 64 ในหน้า 10 - 12 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	1. รองประธานคณะกรรมการ The Swedish Club, ประเทศสวีเดน 2. Regional Committee Member, American Bureau of Shipping 3. Austral-Asia Regional Committee Member, Bureau Veritas 4. Trustee, Sackhumvit Trust, Bangalore, India

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	131,416,275	-	-	-	131,416,275 (ร้อยละ 8.43 ของหุ้น ทั้งหมดที่เรียก ชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	4,380,542	-	-	-	4,380,542
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายคุชรู คาลี วาเดีย

ตำแหน่ง	กรรมการ / กรรมการบริหาร
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	20 สิงหาคม 2542
อายุ	53 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี - สถิติ, คณิตศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตจากสถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย
ประวัติการอบรม	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 64/2005
ประสบการณ์	กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) กรรมการ (การเงิน) บริษัท พรีเมียม ฮิลลิง จำกัด (มหาชน) กรรมการ (การเงินและบัญชี) กลุ่มบริษัท แม็กซวิน จำกัด ผู้อำนวยการ (การเงินและการจัดการ) บริษัท ชั่วเร็กซ์ จำกัด ผู้จัดการแผนกบัญชีและการเงิน กลุ่มบริษัท แม็กซวิน จำกัด ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัท เอ.เอฟ.เพอร์คูสัน แอนด์ โค กรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร บริษัท พรีเมียม ฮิลลิง จำกัด (มหาชน) กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
อาชีพหลัก	

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: กรรมการในคณะกรรมการบริษัทและกรรมการผู้จัดการ - บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
	บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: 1. กรรมการ บริษัท แม็กซวิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ) 2. กรรมการ บริษัท ดี เอเทรียม โฮเต็ล จำกัด 3. กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (เมียนมาร์) จำกัด * หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 301 - 302 ของรายงานประจำปีฉบับนี้

บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	1. กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 62 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1 - 37 และ 40 - 64 ในหน้า 10 - 12 ของรายงานประจำปีฉบับนี้) 2. ผู้ชำระบัญชีในบริษัทย่อยของบริษัทฯ 2 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 38 - 39 ในหน้า 11 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	1,117,650	-	-	-	1,117,650 (ร้อยละ 0.07 ของหุ้น ทั้งหมดที่เรียก ชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	37,255	-	-	-	37,255
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายโจปาล มั่นสุขวานี

ตำแหน่ง

กรรมการ / กรรมการบริหาร

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

11 มกราคม 2537

อายุ

66 ปี

ประวัติการศึกษา

Directorate of Marine Engineering Training ระหว่างปี 2510 - 2514

ประวัติการอบรม

- 2548

สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)  
ซึ่งได้รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย  
“Directors Certification Program” (DCP) Class 64/2005

ประสบการณ์

- 2537 - ปัจจุบัน
- 2534 - 2536

กรรมการ บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด  
(แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537)  
ผู้จัดการฝ่ายเทคนิค บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด  
รองผู้ควบคุมวิศวกร บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิกชน จำกัด  
ผู้ช่วยผู้ควบคุมวิศวกร บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิกชน จำกัด  
หัวหน้าวิศวกรประจำเรือ บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิกชน จำกัด  
วิศวกรประจำเรือ บริษัท สกินเดีย สตีม นาวิกชน จำกัด  
กรรมการ บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด  
(บริษัทย่อย)

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 1 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 40 ในหน้า 11 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	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 (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	600,000	400,000	-	400,000	1,000,000 (ร้อยละ 0.06 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางสาวนิชิตา ซาห์

ตำแหน่ง	กรรมการ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	23 สิงหาคม 2545
อายุ	36 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) มหาวิทยาลัยบอสตัน โรงเรียนการจัดการ
ประวัติการอบรม	
• 2558	Transformation & Change - Managing Culture for Success จัดโดย สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
• 2550	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับ ประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “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

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

กรรมการ บริษัท พีรเชิส ซิฟปี้ง จำกัด (มหาชน)

ผู้บริหาร กลุ่มบริษัท จีพี กรุ๊ป

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: กรรมการ บริษัท สุทธากัญจน์ จำกัด (มหาชน)
	บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: 1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด 2. กรรมการ บริษัท เกรนเทรค 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 300 - 302 ของรายงานประจำปีฉบับนี้
บริษัทไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 38 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1- 37 และ 40 ในหน้า 10 - 11 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	108,054,537	-	-	-	108,054,537 (ร้อยละ 6.93 ของหุ้น ทั้งหมดที่เรียก ชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	5,012,853	-	-	-	5,012,853
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นางสาวนิจิตา ซาห์ เป็นบุตรของนายกิริต ซาห์ และเป็นพี่สาวของนายอัมย์ชาลย์ ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

## นายกิริต ช่าง

ตำแหน่ง

กรรมการ / กรรมการพิจารณาคำตอบแทน

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

24 เมษายน 2550

อายุ

63 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
- 2542 - 2546
- 2532 - 2545
- 2523 - 2546

กรรมการ และกรรมการพิจารณาคำตอบแทน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) รองประธานคณะกรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟินิกซ์ พัลพ แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ กรรมการผู้จัดการ บริษัท จี.เปรมจิ จำกัด กรุงเทพฯ ผู้บริหารบริษัท

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p><b>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กรรมการ และรองประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)</li> <li>2. กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไซเอนซ์ จำกัด (มหาชน)</li> </ol> <p><b>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กรรมการ บริษัท โกลแบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด</li> <li>2. กรรมการบริหาร บริษัท เกรนเทรด จำกัด</li> <li>3. กรรมการ บริษัท เปรมไทย อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด</li> <li>4. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด *</li> <li>(ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)</li> <li>5. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด *</li> <li>(ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ)</li> <li>6. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด *</li> <li>(ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯและบริษัทย่อย)</li> </ol> <p>* หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 300 - 302 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
บริษัทไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการ บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ชิพพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวเท ลิมิเตด (บริษัทย่อยที่ 65 ในหน้า 12 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายกิริต ซาห์ เป็นบิดาของนางสาวนิชิตา ซาห์ และนายอิชฎ์ชาญ ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

14 มีนาคม 2554

อายุ

57 ปี

ประวัติการศึกษา

- 2527
- 2524

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

ประวัติการอบรม

- 2546
- 2548

ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการ บริษัทไทย (DCP)  
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)  
ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรบทบาทของประธานกรรมการ 2000  
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

- 2546 - 2556
- 2553 - พฤศจิกายน 2554
- 2544 - 2550

กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บั๊กเคอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)  
กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ  
บริษัท ธนารักษ์ พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด  
กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ ธนาคารชนชาติ จำกัด (มหาชน)

ประสบการณ์อื่นๆ

- พฤษภาคม 2559 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2559 - ปัจจุบัน
- ธันวาคม 2558 - ปัจจุบัน
- พฤษภาคม 2558 - ปัจจุบัน
- มิถุนายน 2556 - พฤษภาคม 2557
- มิถุนายน 2555 - มิถุนายน 2556
- พฤษภาคม 2555 - พฤษภาคม 2557
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน

กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์ เพื่อธุรกิจหลักทรัพย์ จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ บริษัท บริหารสินทรัพย์ ลุมพินี จำกัด  
ประธานกรรมการ บริษัท ไทยฟู้ดส์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย  
กรรมการตรวจสอบ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย  
กรรมการ บริษัท ตลาดอนุพันธ์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย  
กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการสรรหา  
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
ประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร  
บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด  
ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้อำนวยการ  
บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)  
กรรมการและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา  
กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน  
กรรมการอิสระ บริษัท จี สตีล จำกัด (มหาชน)  
ประธานกรรมการ โรงเรียนนานาชาติแห่งใหม่ แห่งประเทศไทย  
ประธานกรรมการ บริษัท เอ็คโค คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด  
หุ้นส่วนผู้จัดการ บริษัท แคปเม็กซ์ จำกัด  
กรรมการอิสระ บริษัท แปซิฟิค แอ็สแซท์ จำกัด (มหาชน)  
ที่ปรึกษาประธาน องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย  
กรรมการและกรรมการบริหาร ธนาคารกรุงไทยจำกัด (มหาชน)  
กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายพาณิชย์ธนกิจ ซาโลมอน สมิทส์ บาร์นี  
กรรมการ บริษัท ฟินิกซ์ ฟัลป์ แอนด์ เปเปอร์ จำกัด  
รักษาการ กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเมียร์ ไฟแนนซ์ แอนด์ ซีเคียวริตี้ส์

- 2552 - ปัจจุบัน

- 2550 - ปัจจุบัน

- ปัจจุบัน
- ปัจจุบัน
- 2547 - 2552
- 2546 - 2551
- 2546 - 2550
- 2542 - 2550
- 2542 - 2546
- 2542 - 2543
- 2542
- 2538 - 2542
- 2538 - 2542
- 2536 - 2538

- 2534 - 2538 กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายพาณิชย์ สวิส แบงก์ / เอสบีซี วอร์เบิร์ก
- 2532 - 2534 ผู้จัดการ, Thailand Private Banking ลอยด์ส์ แบงก์
- 2531 - 2532 ผู้จัดการ, ฝ่ายพาณิชย์ กัทธรณกิจ
- 2528 - 2531 เจ้าหน้าที่พัฒนาธุรกิจ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

อาชีพหลัก

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p><b>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)</li><li>2. ประธานกรรมการ บริษัท ไทยฟู้ดส์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)</li><li>3. กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์ เพื่อธุรกิจหลักทรัพย์ จำกัด (มหาชน)</li></ol> <p><b>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด</li><li>2. กรรมการ บริษัท บริหารสินทรัพย์ ลุมพินี จำกัด</li><li>3. กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย</li></ol>
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	<ol style="list-style-type: none"><li>1. กรรมการและเลขานุการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา</li><li>2. กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน</li></ol>

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

รองศาสตราจารย์ ดร. กวีดา ปานะนนท์

ตำแหน่ง

กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ \* /  
กรรมการพิจารณาคุณค่าตอบแทน

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

14 มีนาคม 2554

อายุ

49 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) รุ่น 148 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2555 หลักสูตร Audit Committee Program (ACP รุ่น 41) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2556 หลักสูตร Financial Statements for Director (FSD รุ่น 22) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2558 เข้าร่วมสัมมนาในหัวข้อ “THAILAND BUSINESS INSIGHTS 2015” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และ CHANNEL NEWS ASIA
- 2559 เข้าร่วมในการประชุมในหัวข้อ “Africa and the South-South Cooperation: Toward a Better Governance for a Sustainable Economic & Social Governance” จัดโดย Crans Montana Forum เมืองดัลลาส ประเทศสหรัฐอเมริกา
- 2559 เข้าร่วมในการประชุมในหัวข้อ “Academy of International Business Annual Meeting 2016: The Locus of Global Innovation” จัดโดย the Academy of International Business รัฐนิวเจอร์ซีย์ ประเทศสหรัฐอเมริกา

## รางวัลและทุนการศึกษาที่ได้รับ

- 2558 รางวัลจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สำหรับผู้ที่มีผลงานวิจัยตีพิมพ์ในวารสารวิชาการระดับนานาชาติมากที่สุด (ผลงานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 - 2557)
- 2558 ทุนการศึกษาโครงการ Fulbright Thai Visiting โดย Fulbright Thailand - United States Education Foundation
- 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 จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2535 - 2537 ทุนการศึกษาหลักสูตร MBA จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

## ประสบการณ์

- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการพิจารณาตอบแทน บริษัท ฟรีเซียส ซีพี จำกัด (มหาชน)
- 2553 - 2555 หัวหน้าสาขา สาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลกทัศน์และการขนส่ง 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

ข้าราชการพลเรือนในสถาบันอุดมศึกษา



การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	1. รองประธาน (เอเชีย) Euro-Asia Management Studies Association 2. สมาชิกของ Editorial Advisory Board, Southeast Asia Research

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

\* หมายถึง : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน  
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกำธร ศิลาอ่อน

ตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน / กรรมการอิสระ /  
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ\* / กรรมการสรรหา

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

14 มีนาคม 2554

อายุ

46 ปี

ประวัติการศึกษา

- 2538 - 2540
- 2531 - 2535

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

- 2551
- 2554
- 2555
- 2559

หลักสูตร Executive Development Program (EDP) จากสถาบันวิทยาการตลาดทุน  
และสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย  
หลักสูตร Director Certification Program (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการ  
บริษัทไทย (IOD)  
หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการ  
บริษัทไทย (IOD)  
หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ (TEPCoT)

ประสบการณ์

- กรกฎาคม 2557 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน
- 2554 - 2557
- 2547 - 2554
- 2542 - 2547
- 2540 - 2542

ผู้อำนวยการฝ่าย Supply Chain บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)  
กรรมการอิสระ ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน  
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการสรรหา  
บริษัท ตรีเพ็ชร โฮลดิ้ง 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

- 2537 - 2538
- 2535 - 2537

นักวิเคราะห์ Investment Banking Dept. บริษัทหลักทรัพย์ ไทยพาณิชย์ จำกัด  
ผู้จัดการ Money Market Dept. บมจ. ทีเอสไอ  
ผู้อำนวยการฝ่าย Supply Chain บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<b>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b> ผู้อำนวยการฝ่าย Supply Chain บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน) <b>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b> กรรมการ บริษัท เรือควนเจ้าพระยา จำกัด
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านวิชาการประจำสาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลจิสติกส์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

\* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน  
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายอิษฏ์ชาญ ช่าง

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

- 2553

- 2549

ประวัติการอบรม

- 2554

- 2554

ประสบการณ์

- ตุลาคม 2559 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2556 - ปัจจุบัน
- มกราคม 2555 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน
- 2551 - ปัจจุบัน
- 2551 - ปัจจุบัน

กรรมการ

14 มีนาคม 2554

28 ปี

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

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

กรรมการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด  
กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไฟแอนด์ส จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ บริษัท พรีเมียร์ ซิตี้ จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด  
กรรมการ บริษัท เกรนเทรค จำกัด

อาชีพหลัก

กรรมการบริษัท

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: 1. กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนีลสัน (ไทย) จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไฟเซชั่น จำกัด (มหาชน)
	บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: 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* (ให้บริการด้าน โรงแรมและด้านบริหารจัดการ) 6. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบ เครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักผ่อนงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย) 7. กรรมการ บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ จำกัด* (ธุรกิจตัวแทนประกันชีวิต) 8. กรรมการ บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ จำกัด* (ธุรกิจตัวแทนประกันภัย) 9. กรรมการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด * หมายเหตุ : อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 300 - 302 ของรายงานประจำปีฉบับนี้
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 40 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1- 40 ในหน้า 10 - 11 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มา ในปี 2559	จำหน่าย ในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายอิชฎ์ชาญ ซาห์ เป็นบุตรของนายกิริต ซาห์ และเป็นน้องชายของนางสาวนิชิตา ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

## คณะผู้บริหาร

นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม *	กรรมการผู้จัดการ
นายคุณฐ ภาลี วาเดีย *	กรรมการ (การเงิน)
นายไชपाल มั่นสุขานี *	กรรมการ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด (บริษัทย่อยของบริษัทฯ)
*สำหรับประวัติ และจำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง - กรุณาดูหัวข้อ ประวัติคณะกรรมการบริษัท	

### นายชีลา โกปีนาราน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์)
อายุ	59 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย ประกาศนียบัตรการเดินเรือ Narottam Morarjee Institute of Shipping บอมเบย์ ประเทศอินเดีย

#### ประสบการณ์

- 2542 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) บริษัท พรินซ์ส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- 2532 - 2541 ผู้จัดการฝ่ายบริการเช่าเรือ บริษัท พรินซ์ส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มาในปี 2559	จำหน่ายในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	856,500	-	-	-	856,500 (ร้อยละ 0.05 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มาในปี 2559	จำหน่ายในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	15,650	-	-	-	15,650
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

### นายนิลากันตัน วาสุเดวัน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย)
อายุ	55 ปี
ประวัติการศึกษา	Post Graduate Diploma in International Trade, Institute of Foreign Trade, เมืองนิวเดลี ประเทศอินเดีย Master's degree in Management Studies (M.M.S) มหาวิทยาลัยบอมเบย์ เมืองมุมไบ ประเทศอินเดีย

#### ประสบการณ์

- 2548 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท พรินซ์ส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- 2542 - 2547 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท พรินซ์ส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- 2538 - 2541 ผู้จัดการฝ่ายประกันภัย บริษัท พรินซ์ส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- 2528 - 2538 รองผู้จัดการ บริษัท Shipping Corporation of India Ltd.

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น  
จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

ไม่มี

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มาในปี 2559	จำหน่ายในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	165,082	10,000	-	10,000	175,082 (ร้อยละ 0.01 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	25,500	2,550	-	2,550	28,050 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มาในปี 2559	จำหน่ายในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	5,824	-	-	-	5,824
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	850	-	-	-	850

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

## นายสตีเฟน โกลา

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM)
อายุ	60 ปี
ประวัติการศึกษา	First Class Marine Engineer Graduate Directorate of Marine Engineering Training Kolkatta ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>2548 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท พีรเชส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>2547 - 2548 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ) (ISM) บริษัท พีรเชส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>2539 - 2547 Quality Systems Manager (ISM Team) บริษัท พีรเชส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>2537 - 2539 Technical Superintendent บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเจนซี่ จำกัด</li> <li>2531 - 2537 Technical Superintendent, ESSAR SISCO Ship Management Co., Chennai, ประเทศอินเดีย</li> <li>2529 - 2531 คีนกลประจำเรือ (Chief Engineer)</li> <li>2521 - 2529 นายช่างประจำเรือ (Marine Engineer)</li> </ul>

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น  
จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

ไม่มี

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มาในปี 2559	จำหน่ายในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	6,000	6,000	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-



จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มาในปี 2559	จำหน่ายในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

❖ ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

**นายโกตาการาจิกทิล มูราลี เมนนอน**

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการ (เทคนิค)

อายุ 61 ปี

**ประวัติการศึกษา** Bachelor of Engineering (Marine), Marine Engineering College ประเทศอินเดีย  
Qualified for membership of the Institute of Chartered Shipbrokers

## ประสบการณ์

- 2548 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยกา (เทคนิค) บริษัท พรืเชืส ชิปปััง จำกัด (มหาชน)
- 2541 - 2547 ผู้ช่วยผู้อำนวยกา (เทคนิค) บริษัท พรืเชืส ชิปปััง จำกัด (มหาชน)
- 2535 - 2541 Superintendent (เทคนิค) บริษัท พรืเชืส ชิปปััง จำกัด (มหาชน)
- 2531 - 2535 Chief Engineer บริษัท พรืเชืส ชิปปััง จำกัด (มหาชน)
- 2527 - 2531 Chief Engineer, Seearland Ship management, Austria

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น กรรมการใน 62 บริษัทย่อยของบริษัทฯ  
(บริษัทย่อยที่ 1 - 37, 40 - 64 ในหน้า 10 - 12 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มาในปี 2559	จำหน่ายในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	374,096	-	-	-	374,096 (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มาในปี 2559	จำหน่ายในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	12,609	-	-	-	12,609
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

“ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

## นายนิชิคานก์ ไกรวิน ดีชาย

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (โครงการ)
อายุ	64 ปี
ประวัติการศึกษา	Naval Architecture Engineering, Indian Institute of Technology (IIT-Kgp) ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>พฤษภาคม 2553 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท พีรเชส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>2541 - พฤษภาคม 2553 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (โครงการ) บริษัท พีรเชส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>2538 - 2541 ผู้จัดการโครงการ (ต่อเรือ), CKMI Shipyard ประเทศเกาหลี</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559	

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มาในปี 2559	จำหน่ายในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	70,377	-	-	-	70,377 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

### จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มาในปี 2559	จำหน่ายในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

## นายประชา มหาลิงก์

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (จัดซื้อ)
อายุ	53 ปี
ประวัติการศึกษา	Directorate of Marine Engineering Training Bachelor's degree in Marine Engineering Diploma in Ship Management; Lloyd's Maritime Academy, UK
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>พฤษภาคม 2556 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (จัดซื้อ) บริษัท พีรเชส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>2538 - 2556 ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท พีรเชส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>2537 - 2538 Chief Engineer บริษัท พีรเชส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> <li>2536 - 2537 Engineer บริษัท พีรเชส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มาในปี 2559	จำหน่ายในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	161,869	141,200	-	141,200	303,069 (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	3,518	1,500	-	1,500	5,018 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มาในปี 2559	จำหน่ายในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	87	-	-	-	87
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	152	-	-	-	152

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาวสมปราภนา เทพกาพลิน

ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) เลขานุการบริษัทฯ
อายุ	46 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ (การบัญชี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต จากสภาวิชาชีพบัญชี
การฝึกอบรม	<ul style="list-style-type: none"><li>มิถุนายน 2553 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Effective Minute Taking” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย</li><li>ตุลาคม 2547 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย</li></ul>
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"><li>พฤษภาคม 2551 - ปัจจุบัน เลขานุการบริษัทฯ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li><li>2542 - ปัจจุบัน ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li><li>2539 - 2542 ผู้จัดการการเงิน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)</li><li>2535 - 2539 ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท เอสจีวี ณ ถลาง จำกัด</li></ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มาในปี 2559	จำหน่ายในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มาในปี 2559	จำหน่ายในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาววิมลวรรณ เจริญชัย

ตำแหน่ง	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีของกลุ่มบริษัท)
อายุ	43 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโทบัญชีการเงิน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปริญญาตรีการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต จากสภาวิชาชีพบัญชี
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>สิงหาคม 2558 - ปัจจุบัน ผู้จัดการอาวุโส บัญชีของกลุ่มบริษัท พรีเมียร์ ซิตี้ จำกัด (มหาชน)</li> <li>2542 - กรกฎาคม 2558 ผู้จัดการอาวุโส ฝ่ายบัญชี บริษัท พรีเมียร์ ซิตี้ จำกัด (มหาชน)</li> <li>2538 - 2542 ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มาในปี 2559	จำหน่ายในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	3,014	-	-	-	3,014 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	308,400	241,600	-	241,600	550,000 (ร้อยละ 0.03 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มาในปี 2559	จำหน่ายในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	101	-	-	-	101
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	10,280	-	-	-	10,280

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาวอนลินทิพย์ ศานตินานนท์

ตำแหน่ง ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ (MIS))  
อายุ 34 ปี  
ประวัติการศึกษา ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี

- ประสบการณ์
- สิงหาคม 2558 - ปัจจุบัน ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ (MIS)) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
  - สิงหาคม 2552 - กรกฎาคม 2558 ผู้จัดการบัญชี บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
  - เมษายน 2546 - กรกฎาคม 2552 ผู้สอบบัญชี บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มาในปี 2559	จำหน่ายในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหลักทรัพย์ (PSL-W1) ที่ถือ (หน่วย) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	ได้มาในปี 2559	จำหน่ายในปี 2559	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

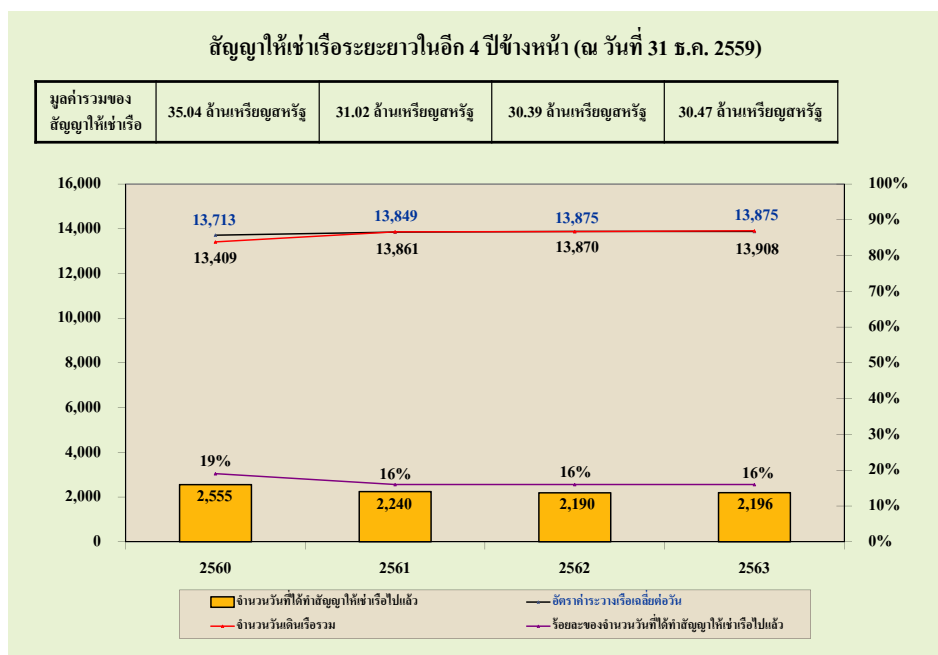
ทั้งนี้ ไม่มีกรรมการหรือผู้บริหารของบริษัทฯ ท่านใดที่เคยถูกลงโทษทั้งทางอาญาและทางแพ่งโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง



# คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

## 1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานประจำปีฉบับนี้)

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“ฟรีเซียส” หรือ “บริษัทฯ”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศโดยไม่ประจำเส้นทาง บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือแอนด์ไซด์ส์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ซื้อเรือซูปราแมกซ์จำนวน 2 ลำ ในไตรมาส 4 ของปี 2554 และได้เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือซูปราแมกซ์ในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 26 ลำ โดยเรืออัลตราแมกซ์จำนวน 2 ลำได้ส่งมอบในปี 2557 ดังนั้น บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรืออัลตราแมกซ์ในปี 2557 ตั้งแต่ปี 2547 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง ซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าว มีตั้งแต่ 3 เดือน ถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้นตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาสสามปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วทำให้ไม่สามารถต่อสัญญา หรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าพอใจได้ ตลาดค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำมาก และในความเป็นจริงดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) และระดับต่ำสุดในประวัติศาสตร์ที่ 290 จุด เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 ถึงแม้ว่าจะมีการปรับตัวกลับขึ้นไปที่ 961 จุด ณ สิ้นปี 2559 จากแนวโน้มของดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ที่ผ่านมาจึงคาดการณ์ว่าในปี 2560 จะเป็นปีที่ท้าทายของตลาดค่าระวางเรือซึ่งบริษัทฯ คาดหวังว่าตลาดจะฟื้นตัวในช่วงครึ่งหลังของปีหรือในต้นปีหน้า ซึ่งจะส่งผลให้สัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่บริษัทฯ มีอยู่ตามกราฟด้านล่างนี้จะดีขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับที่ผ่านมารวดเร็วขึ้น



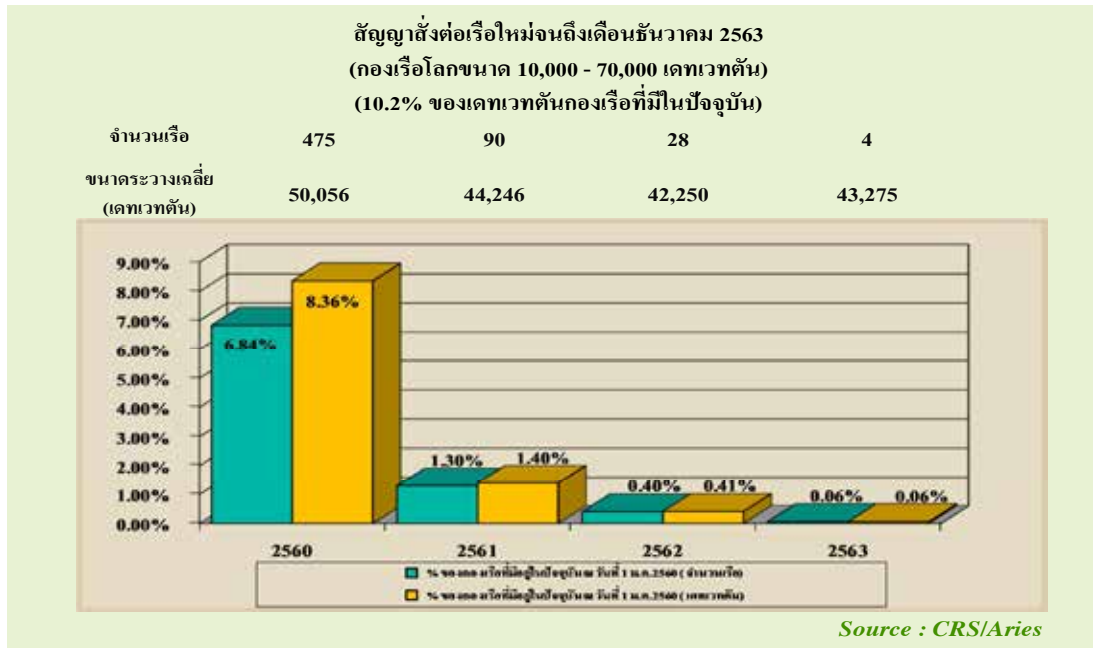
จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมดตามรูปด้านบน มาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 36 ลำ ณ สิ้นปี 2559 โดยมีสมมติฐานว่า ไม่รวมเรือที่จะซื้อเข้ามาใหม่อีก แต่ได้รวมเรืออัลตราแมกซ์ ขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ ซึ่งจะรับมอบเรือภายในสิ้นไตรมาสที่ 1 ของปี 2561

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาด ประกอบได้กับ รายงานจากคณะกรรมการบริษัท ที่แสดงในรายงานฉบับนี้

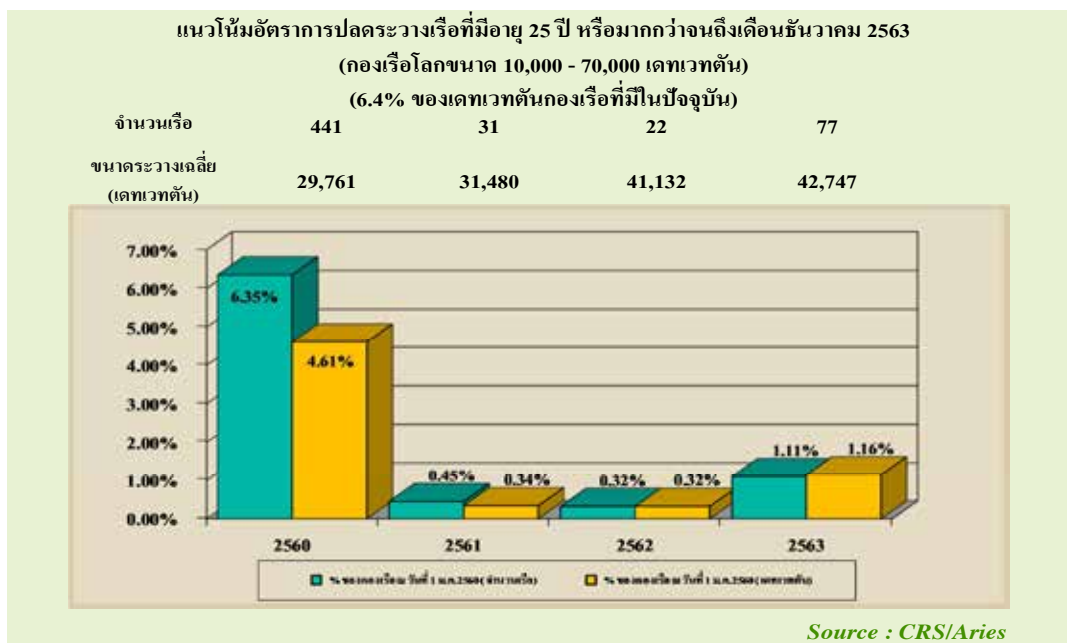
## 2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก

(โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

### 2.1 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 70,000 เดทเวทตัน - 6,945 ลำ ขนาดระวางรวม 284.45 ล้านเดทเวทตัน

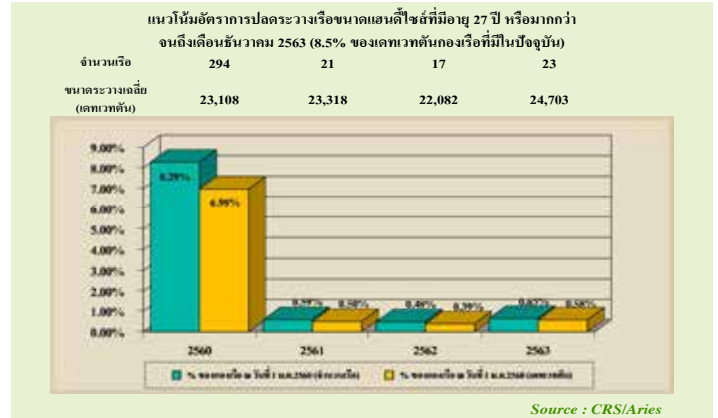
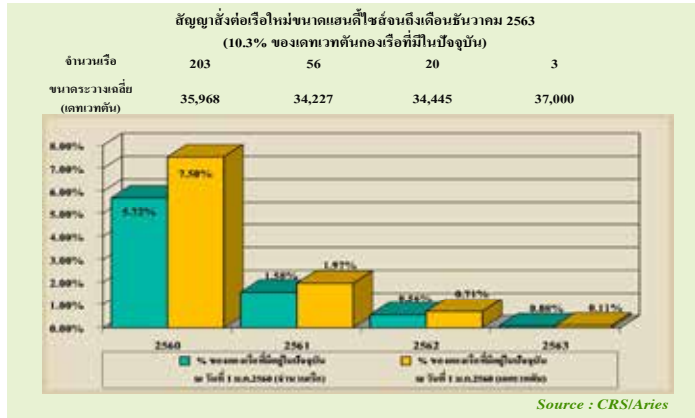


ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 70,000 เดทเวทตัน มีจำนวน 6,945 ลำ ขนาดระวางรวม 284.45 ล้านเดทเวทตัน จากกราฟข้างต้นและกราฟด้านล่างแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือจำนวน 597 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือจำนวน 571 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้นจะมีการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกเพียงร้อยละ 3.8 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือโลก ณ ปัจจุบัน ถ้าตลาดยังคงไม่ฟื้นตัว ประกอบกับการที่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือจะมีผลบังคับใช้ซึ่งจะส่งผลให้เจ้าของเรือทำการปลดระวางเรือเร็วขึ้น เราคาดว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกจะอยู่ในระดับต่ำซึ่งจะก่อให้เกิดความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในตลาด



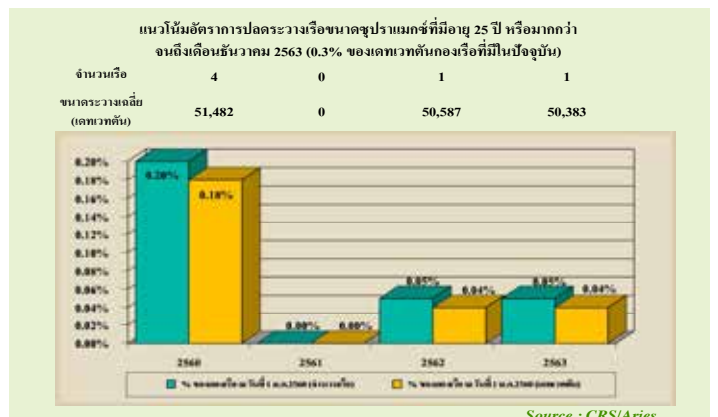
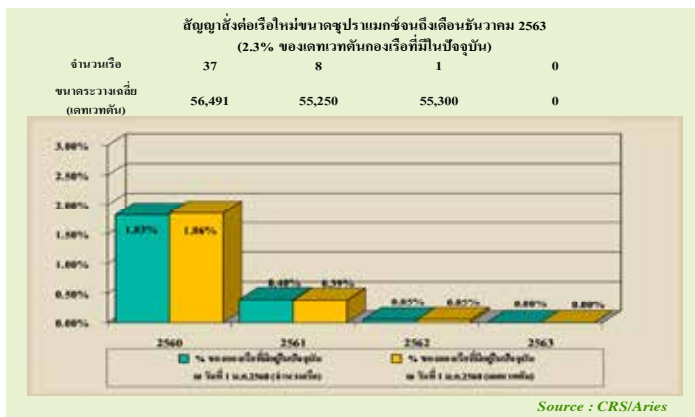
รายละเอียดสำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่และแนวโน้มอัตราการปลดระวางเรือแยกตามขนาดเรือมีดังต่อไปนี้

## 2.2 กองเรือแฮนดีไซส์ (10,000 - 40,000 เดทเวทตัน) - 3,546 ลำ ขนาดระวางรวม 97.29 ล้านเดทเวทตัน



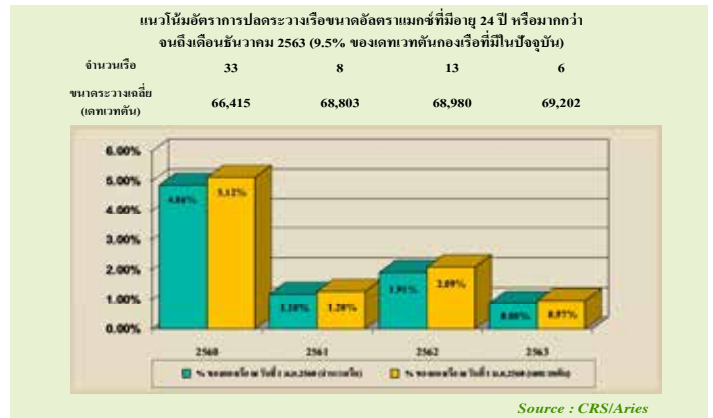
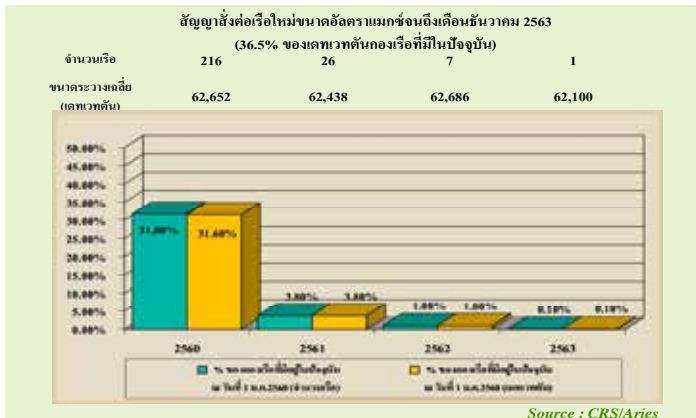
จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือแฮนดีไซส์จำนวน 282 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือแฮนดีไซส์จำนวน 355 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 27 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้น กองเรือแฮนดีไซส์จะมีการเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือแฮนดีไซส์ ณ ปัจจุบัน

## 2.3 กองเรือซูปราแมกซ์ (50,000 - 60,000 เดทเวทตัน) - 2,024 ลำ ขนาดระวางรวม 112.44 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือซูปราแมกซ์จำนวน 46 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือซูปราแมกซ์จำนวน 6 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้น กองเรือซูปราแมกซ์จะมีการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.0 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือซูปราแมกซ์ ณ ปัจจุบัน

## 2.4 กองเรืออัลตราแมกซ์ (60,000 - 70,000 เดทเวตัน) - 679 ลำ ขนาดระวางรวม 42.84 ล้านเดทเวตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรืออัลตราแมกซ์จำนวน 250 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรืออัลตราแมกซ์จำนวน 60 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 24 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้น กองเรืออัลตราแมกซ์จะมีการเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.0 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรืออัลตราแมกซ์ ณ ปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ขอให้ข้อสังเกตว่า จำนวนเรืออัลตราแมกซ์ข้างต้นได้รวมเรือเก่าที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือแต่มีขนาดระวางอยู่ในช่วงดังกล่าว ซึ่งไม่อาจถือได้ว่าเป็นเรืออัลตราแมกซ์

## 3. การซื้อและการขายเรือ

### 3.1 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 (“Vessels”)

#### สรุปสาระสำคัญของเนื้อหาของสัญญา Charters

บริษัทฯ หรือ ตัวแทนของบริษัทฯ (“เจ้าของเรือ”) เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในเรือและดำเนินการให้เรือบริการแก่ Charterer จำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ โดยมีกำหนดระยะเวลา 15 ปี ซึ่ง Charterer สามารถต่อสัญญา Charters ดังกล่าวนี้อีกครั้งละ 5 ปี เป็นจำนวน 2 ครั้ง (ซึ่งจะมีระยะเวลารวมทั้งสิ้น 15+5+5 = 25 ปี) สำหรับเรือแต่ละลำ

#### เรือ

เป็นเรือที่สั่งต่อขึ้นใหม่เพื่อการขนส่งซีเมนต์ โดยสั่งต่อขึ้นตามลักษณะที่ได้ตกลงไว้กับ Charterer โดยเฉพาะ

#### อัตราค่าบริการเรือ (“Charter Rate”)

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

นอกจากนี้ ในกรณีที่ Charterer ต้องการให้เรือจดทะเบียนในประเทศไทย (ถือธงประเทศไทย) เจ้าของเรือจะรับดำเนินการให้ โดย Charter Rate จะเพิ่มขึ้นอีก 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับแต่ละช่วงเวลา ดังนั้น Charter Rate ในกรณีนี้จะเท่ากับ 17,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับระยะเวลา 15 ปีแรกและจะลดลง 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับแต่ละครั้งของการต่อสัญญาครั้งละ 5 ปี

(ข) การลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือ 4 ลำ เพื่อต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ

เพื่อให้สามารถส่งมอบเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ ให้แก่ Charterer ได้เร็วที่สุด (และแทนเรือที่ได้สั่งต่อไว้ก่อนหน้านี้และต่อมายกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือดังกล่าวกับคู่ต่อเรือ ABG) บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ 4 บริษัทได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 4 ลำ เพื่อสั่งซื้อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ ขนาดระวาง 20,000 เดทเวทตัน กับบริษัท China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd.

รายละเอียดเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่รับมอบเรือ	ราคาเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท เอปซี ทุ ฟิทีอี ลิมิเตด	อภิญญา นารี	2557	21,136	25 มีนาคม 2557	24.02
2	บริษัท เอปซี ตรี ฟิทีอี ลิมิเตด	บุญญา นารี	2557	21,159	12 มิถุนายน 2557	24.18
3	บริษัท เอปซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	ชญญา นารี	2557	21,114	3 กันยายน 2557	24.18
4	บริษัท เอปซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด	คนยา นารี	2558	21,149	6 มกราคม 2558	24.48
เรือขนส่งซีเมนต์ - 4 ลำ				84,558		96.86

3.2 แผนการปรับปรุงกองเรือสำหรับอนาคต

ในรายงานประจำปีสำหรับปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้กล่าวถึงการวางแผนระยะสั้น/ระยะกลางสำหรับการซื้อเรือมือสอง หรือ การลงนามเพื่อสั่งซื้อเรือ/ซื้อสัญญาเรือส่งต่อใหม่ ซึ่งบริษัทฯ เฝ้ารอโอกาสสำหรับการจัดหาเรือใหม่และมีราคาที่เหมาะสม ซึ่งโอกาสนี้ได้เข้ามาในช่วงครึ่งหลังของปี 2554 เมื่อบริษัทฯ ได้รับข้อเสนอเรือใหม่ในราคาที่น่าสนใจ ต่อมาในปี 2555 บริษัทฯ (โดยผ่านบริษัทย่อย) ได้ซื้อเรือจำนวน 6 ลำ

เพื่อให้แผนการนี้ดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง ในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 26 ลำสำหรับส่งต่อเรือสินค้าแห่งเทกองกับคู่ต่อเรือหลายแห่งในประเทศจีน ดังนี้ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. (“SHG”) Sainty Marine Corporation Ltd. (“SAINTY”) Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“SANFU”) และ Jiangsu Ruihai International Trade Co.,Ltd. (“JSRH”) สัญญาทั้งหมดมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(ก) เรือ 9 ลำที่ได้รับมอบแล้ว

ลำดับที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	คู่ต่อเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่รับมอบเรือ	ราคาเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ)
เรือประเภทแสนดีไซส์ 2 ลำ							
1	บริษัท พีรเชส กลอรีส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	SHG	วิภา นารี	2558	38,851	30 เมษายน 2558	22.32
2	บริษัท พีรเชส วิสคอม ฟิทีอี ลิมิเตด	SHG	วิยะดา นารี	2559	38,716	6 มกราคม 2559	22.32
เรือประเภทอัลตราแมกซ์ 7 ลำ							
1	บริษัท พีรเชส โอปอลส์ จำกัด	SAINTY	อินทรา นารี	2557	63,468	3 กรกฎาคม 2557	27.40
2	บริษัท พีรเชส รูบีส จำกัด	SAINTY	อิสรา นารี	2557	63,516	16 กรกฎาคม 2557	27.40
3	บริษัท พีรเชส วินัส จำกัด	SANFU	สริดา นารี	2558	62,964	27 ตุลาคม 2558	25.50
4	บริษัท พีรเชส เนปจูน จำกัด	SANFU	สาริกา นารี	2558	63,023	28 ตุลาคม 2558	25.50



ลำดับที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	ผู้ต่อเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่รับมอบเรือ	ราคาเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ)
5	บริษัท พีเอส ไรต์ส จำกัด	SANFU & JSRH	สวาทรี นารี	2559	63,016	21 เมษายน 2559	25.00
6	บริษัท พีเอส สกายส์ จำกัด	SANFU	สวิตา นารี	2559	62,970	7 กรกฎาคม 2559	25.00
7	บริษัท พีเอส ฟอเรสต์ จำกัด	SANFU & JSRH	สุนิสา นารี	2559	63,007	8 ตุลาคม 2559	25.00

(ข) รายละเอียดราคาเรือตามสัญญาเงินงวดที่ได้ชำระแล้ว และวันที่คาดว่าจะรับมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 สำหรับสัญญาส่งต่อเรือที่เหลือจำนวน 2 ฉบับกับผู้ต่อเรือ SANFU มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ	เลขที่เรือ	วันที่คาดว่าจะรับมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	ราคาเรือตามสัญญา (เหรียญสหรัฐ)	รวมเงินงวดที่ชำระ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559 (เหรียญสหรัฐ)
1	พีเอสแอล	SF130127	ระหว่างวันที่ 4 ถึง 7 เมษายน 2560	63,345	25,000,000	6,869,375
2	พีเอสแอล	SF130130	หลังวันที่ 10 มกราคม 2561	63,345	18,000,000*	-
เรืออัลตราแมกซ์ 2 ลำ				126,690	43,000,000	6,869,375

\* ราคาตามสัญญาจะถูกปรับตามราคาตลาด ณ วันรับมอบเรือ

(ค) ในระหว่างปี 2558 - ปี 2559 บริษัทฯ ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือรวมจำนวน 15 ฉบับ ประกอบด้วย สัญญาส่งต่อเรือกับผู้ต่อเรือ SANFU & JSRH จำนวน 3 ฉบับ ตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17.6 และสัญญาส่งต่อเรือกับผู้ต่อเรือ SAINTY จำนวน 12 ฉบับ ตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17.8

บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่า 13 ลำในปี 2559 และมีแผนจะขายเรือเก่าเพิ่มเติมอีก 1 ลำในปี 2560 เพื่อให้แผนการปรับปรุงกองเรือแล้วเสร็จตามแผนที่วางไว้ รายละเอียดของเรือ 13 ลำ ที่ขายในระหว่างปี 2559 มีดังนี้

ลำดับที่	วันที่ในสัญญา	วันที่ส่งมอบเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวาง บรรทุก	ราคาขายสุทธิ (ล้านเหรียญสหรัฐ)	ขาดทุนจากการขาย* (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	27 มกราคม 2559	5 กุมภาพันธ์ 2559	ศรีธนา นารี	2534	28,583	1.37	1.52
2	10 กุมภาพันธ์ 2559	23 กุมภาพันธ์ 2559	ชลลดา นารี	2540	18,485	1.03	4.58
3	18 กุมภาพันธ์ 2559	24 กุมภาพันธ์ 2559	เอมวิกา นารี	2540	18,462	0.95	4.47
4	9 มีนาคม 2559	15 มีนาคม 2559	มาชวี นารี	2539	28,364	1.38	8.72
5	10 มีนาคม 2559	21 มีนาคม 2559	ฝนธิดา นารี	2538	28,484	1.42	3.62
6	19 เมษายน 2559	5 พฤษภาคม 2559	ธาริณี นารี	2537	23,724	1.30	2.67
7	6 กรกฎาคม 2559	26 กรกฎาคม 2559	ชลธร นารี	2539	27,079	1.42	5.06
8	20 กรกฎาคม 2559	12 สิงหาคม 2559	สุชาดา นารี	2537	23,732	1.20	2.44
9	28 กรกฎาคม 2559	12 สิงหาคม 2559	อภิสราน นารี	2539	18,596	1.07	3.36
10	2 สิงหาคม 2559	16 สิงหาคม 2559	ปริมดา นารี	2538	23,720	1.21	3.04
11	18 สิงหาคม 2559	7 กันยายน 2559	บุษรา นารี	2540	18,573	1.08	3.68

ลำดับที่	วันที่ในสัญญา	วันที่ส่งมอบเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวาง บรรทุก	ราคาขายสุทธิ (ล้านเหรียญ สหรัฐ*)	ขาดทุนจากการ ขาย* (ล้านเหรียญ สหรัฐ*)
12	2 สิงหาคม 2559	16 กันยายน 2559	อูรวี นารี	2540	28,415	2.48	7.38
13	14 พฤศจิกายน 2559	25 พฤศจิกายน 2559	วิจิตร นารี	2540	28,646	1.82	4.95
รวมขาดทุนจากการขายเรือทั้งหมด 13 ลำ					314,863	17.73	55.49

\* ขาดทุนจากการขายรวมขาดทุนจากการค้ำประกันที่บันทึกในระหว่างปี 2558 และ ปี 2559

#### 4. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานใช้ข้อมูลตามที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 37 งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน คำนิยามต่างๆ เกี่ยวข้องกับการเงินและการดำเนินงานที่ใช้ประกอบกรวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ บริษัทฯ ได้ให้คำนิยามไว้บางส่วนตามรายละเอียดดังนี้

**ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (Opex)** - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำคำนวณโดยถือว่ามี 365 วันทำการในรอบปี ซึ่งไม่รวมค่าเสื่อมราคาแต่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีตามนโยบายทางการเงินบัญชี (กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.6) ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าเสื่อมราคาในงบการเงินของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นต้นทุนที่ต้องเกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือ ค่าซ่อมแซม ค่าประกันภัย ค่าสิ่งใช้สอยจำเป็นบนเรือ ค่าน้ำมัน ต้นทุนการจัดการ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

**ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ** - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงินหมายถึง ต้นทุนในการเดินเรือซึ่งไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

**ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ** - ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในเที่ยวนั้นๆ ได้แก่ ค่าน้ำมัน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือ ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือถ้าเป็นการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา (Time Charter) ลูกค้า (ผู้เช่าเรือ) จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือที่เกิดขึ้น ในกรณีการเช่าเหมาลำแบบเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) บริษัทฯ จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะรวมค่าใช้จ่ายรายเที่ยวที่อาจเกิดขึ้นนั้นในค่าระวางเรือที่บริษัทฯ จะคิดกับลูกค้า ทำให้อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทฯ กำหนดขึ้นในการเช่าเหมาลำแบบเป็นรายเที่ยวใกล้เคียงกับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา

**ต้นทุนจากการเดินเรือรวม** - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงินหมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ

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

**รายได้จากการเดินเรือ** - รายได้จากการเดินเรือในงบการเงินหมายถึง รายได้ค่าเช่าเรือและรายได้ค่าระวางเรือที่ได้รับในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเรือแบบเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเรือแบบเป็นรายเที่ยว

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

**ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ** - บริษัทฯ ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห้งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษา และการปรับปรุงอื่นๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม โดยปกติ บริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครั้งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขึ้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี โดยตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสองปี สำหรับค่าใช้จ่ายจากการสำรวจเรือขึ้นต้น และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปี สำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคา แต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวัน (Opex) เพื่อความครบถ้วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

**ค่าเสื่อมราคา** - ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่งรวมถึง ต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีดังที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

**วันหยุดการเดินเรือ** - วันหยุดการเดินเรือ หมายถึง วันที่ไม่มีการเดินเรือ เนื่องจากเหตุผลทางด้านเทคนิค และอาจหมายรวมถึงวันที่ไม่มีการเดินเรือเนื่องจากเรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเรือที่อู่แห้ง หรืออยู่ที่กลางทะเล หรืออยู่ที่ท่าเรือเพื่อซ่อมแซม หรือในกรณีที่เรือเสีย

**กำไรขั้นต้น** - หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยต้นทุนจากการเดินเรือ

**อัตรากำไรขั้นต้น** - เกิดจากกำไรขั้นต้นหารด้วยรายได้จากการเดินเรือ แสดงค่าเป็นร้อยละ

**ค่าใช้จ่ายในการบริหาร** - ค่าใช้จ่ายในการบริหาร หมายถึง เงินเดือนสำหรับพนักงานสำนักงาน ค่าเช่าสำนักงาน ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน ค่าใช้จ่ายในการบริหารในงบการเงินยังรวมถึง ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือด้วย อย่างไรก็ตามสำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือ (Opex) บริษัทฯ ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือไปรวมคำนวณเป็นค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในส่วน of ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ

## 5. วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้

รายละเอียดของวงเงินกู้มีดังต่อไปนี้

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2559 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2559 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559 ล้านเหรียญสหรัฐ
<b>วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อเรือใหม่</b>								
1	DNB Asia Ltd., ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารต่างประเทศ 3 แห่ง	บริษัทฯ บริษัท ตรีเพชร ฟอเรสต์ ฟิทีอี ลิมิเต็ด บริษัท ตรีเพชร ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี ลิมิเต็ด และ บริษัท ตรีเพชร รอทท์ ฟิทีอี ลิมิเต็ด	9.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	ชำระคืนเป็นรายไตรมาสแต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในเดือนมีนาคม 2563	-	14.26	20.40

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2559 ล้าน เหรียญ สหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2559 ล้าน เหรียญ สหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559 ล้าน เหรียญ สหรัฐ
2	ING Bank N.V. สาขาประเทศ สิงคโปร์ และ DNB Asia Ltd.	บริษัท ประชียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท ประชียส สปาร์คส์ ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท ประชียส วัชนันส์ ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท ประชียส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 354,000 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	-	16.99	37.22
3	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศ สิงคโปร์	บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด	10.0	LIBOR <sup>(1)</sup> บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 319,650 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือน กรกฎาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,712,650 เหรียญสหรัฐ ในเดือนเมษายน 2567 บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนตุลาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	-	2.57	32.42
4	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศ สิงคโปร์	บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	10.0	LIBOR <sup>(1)</sup> บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมกราคม 2558 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนตุลาคม 2567	-	1.29	16.76
5	ธนาคาร ไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด	10.0	LIBOR <sup>(1)</sup> บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 40 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 489,600 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมีนาคม 2558 และชำระเงินกู้งวดสุดท้ายภายในเดือนพฤศจิกายน 2567	-	1.96	15.67

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2559 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2559 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559 ล้านเหรียญสหรัฐ
6	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรีเซียส ภูเก็ต จำกัด บริษัท พรีเซียส โอปอลส์ จำกัด บริษัท พรีเซียส วินัส จำกัด และ บริษัท พรีเซียส เนปจูน จำกัด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอนโดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือของแต่ละลำ	-	5.69	68.57
7	Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 348,750 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือของแต่ละลำ	-	-	-
8	DNB Asia Ltd. และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรีเซียส กลอรีส์ ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท พรีเซียส วิสคอม ฟิทีอี ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท พรีเซียส กลอรีส์ ฟิทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 265,625 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนกรกฎาคม 2558 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7,703,125 เหรียญสหรัฐ ในเดือนมีนาคม 2566 บริษัท พรีเซียส วิสคอม ฟิทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 234,375 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนเมษายน 2559 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7,500,000 เหรียญสหรัฐ ในเดือนเมษายน 2566	14.06	6.62	26.20
9	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรีเซียส ซีส์ จำกัด บริษัท พรีเซียส สตาร์ส จำกัด บริษัท พรีเซียส ฮิลส์ จำกัด บริษัท พรีเซียส เมาน์เทนส์ จำกัด และ บริษัท พรีเซียส รีพอร์ตส์ จำกัด	1.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวในเดือนมกราคม 2559 หรือถ้ามีการขยายระยะเวลา จะแบ่งชำระเท่า ๆ กันเป็นรายไตรมาส โดยชำระคืนงวดแรกในไตรมาสถัดจากเดือนมกราคม 2559	-	13.50	-



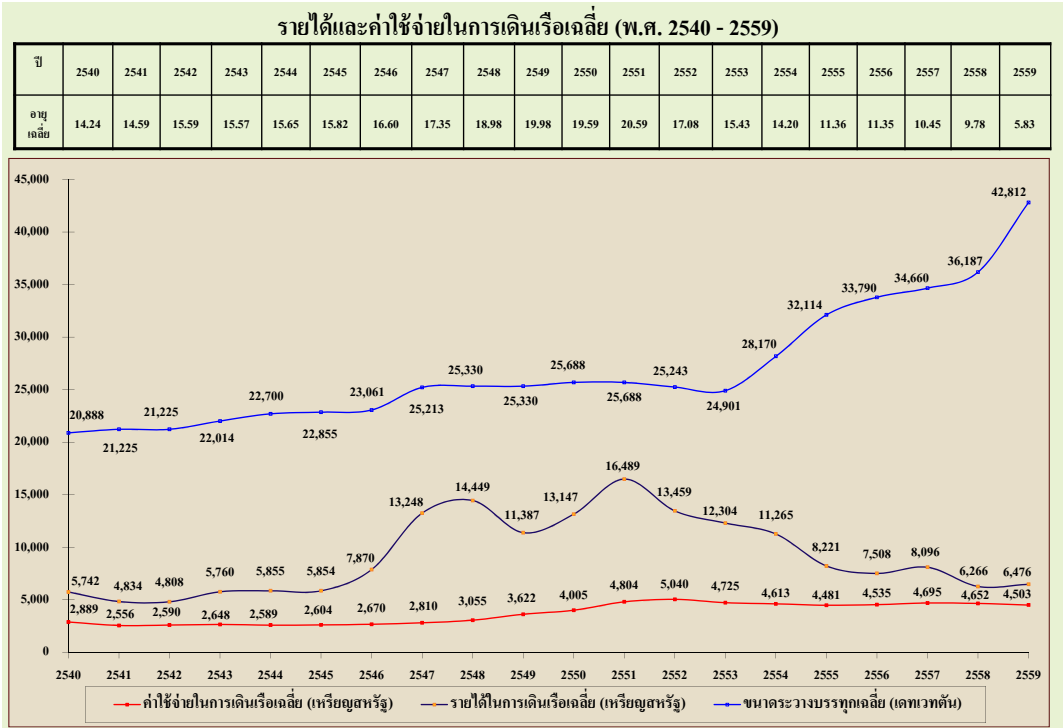
วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2559 ล้าน เหรียญ สหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2559 ล้าน เหรียญ สหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559 ล้าน เหรียญ สหรัฐ
10	BNP Paribas	บริษัทฯ บริษัท พรีเมียม ไทคอส ฟิฟตี้ ลิมิตัด และ บริษัท พรีเมียม สกายส์ ฟิฟตี้ ลิมิตัด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	บริษัทฯ พรีเมียม ไทคอส ฟิฟตี้ ลิมิตัด แบ่งชำระจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1 -16 ชำระเป็นรายไตรมาส เท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐ ต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 300,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด จำนวน 4,000,000 เหรียญ สหรัฐ ในเดือนเมษายน 2567 บริษัทฯ พรีเมียม สกายส์ ฟิฟตี้ ลิมิตัด แบ่งชำระจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1 -16 ชำระเป็นรายไตรมาส เท่ากับ 212,500 เหรียญสหรัฐ ต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 318,750 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด จำนวน 4,250,000 เหรียญ สหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	24.75	0.61	24.14
<b>วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการจัดซื้อเรือ</b>								
11	บริษัทกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุง ศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และ ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรีเมียม เมททิลส์ จำกัด บริษัท พรีเมียม แพลนเนตส์ จำกัด บริษัท พรีเมียม ทรีส์ จำกัด และ บริษัท พรีเมียม เว็นเจอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR <sup>(1)</sup> บวกส่วนเพิ่ม สำหรับเงิน กู้สกุลเงิน เหรียญสหรัฐ	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 44 งวด เป็นรายไตรมาส เริ่ม ในเดือนธันวาคม 2554	-	34.96	15.77
		บริษัทฯ บริษัท พรีเมียม จัสมินส์ จำกัด และ บริษัท พรีเมียม วิเศษส์ จำกัด	12.0	MLR-1 สำหรับเงินกู้ สกุลเงินบาท <sup>(2)</sup>	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 48 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่ม ในเดือนธันวาคม 2553	-	3.83	21.99
12	ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรีเมียม เฟอร์ลส์ จำกัด และ บริษัท พรีเมียม ฟลาวเวอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 44 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่ม ในเดือนมิถุนายน 2555	-	13.17	15.24

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2559 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2559 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559 ล้านเหรียญสหรัฐ
13	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ส แลนด์ จำกัด และ บริษัท พรินซ์ส เลคส์ จำกัด	8.5	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 34 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2556	-	3.53	15.89
		บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ส ฟอนด์ส จำกัด บริษัท พรินซ์ส คอมเมิร์ซ จำกัด และ บริษัท พรินซ์ส ออานาเม้นท์ส จำกัด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	4.09	22.52

- (1) อัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัว LIBOR ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเป็นอัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 20
- (2) 1,502.35 ล้านบาท ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า จำนวน 45.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่เบิกเงินกู้

ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ ได้ยกเลิกวงเงินกู้ยืมบางวง ได้รับการผ่อนปรนตามข้อกำหนดทางการเงิน และได้วางหลักประกันเงินสดเพื่อให้สามารถดำรงอัตราส่วนมูลค่า หลักประกันที่ขาดไปของวงเงินกู้บางวง ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 20

6. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ



ในปี 2559 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 6,476 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,503 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ในปี 2559 ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) เริ่มตกลงในช่วงต้นปี และแตะจุดต่ำสุดในประวัติการณ์ที่ 290 จุด เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 เนื่องจากมีอัตราการปลดระวางเรือจำนวนมากในช่วงไตรมาสแรก และอุปสงค์จากจีนที่เพิ่มมากขึ้นจึงทำให้ดัชนีค่าระวางเรือได้ปรับตัวกลับขึ้นไป และดัชนีค่าระวางเรือ ณ สิ้นปี 2559 ปิดที่ 961 จุด

ดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยสำหรับปี 2559 เท่ากับ 673 จุด เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยในปี 2558 เท่ากับ 719 จุด การเคลื่อนไหวของดัชนีค่าระวางเรือในระหว่างปี 2559 เกิดจากการเคลื่อนไหวของค่าระวางเรือประเภทแคปไซส์เพียงอย่างเดียว บริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยที่ 6,476 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 เนื่องจากการปรับตัวขึ้นของตลาดขนส่งสินค้าแห่งเอกอภังในช่วงไตรมาสที่ 4

**ตารางการเปรียบเทียบรายได้ในการเดินเรือของเรือขนาดแฮนด์ไซด์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ กับตลาดค่าระวาง (ข้อมูลจาก CRS/Aries)**

ดัชนีค่าระวาง	ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางในปี 2559	ค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือตามตลาด เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	รายได้จากการเดินเรือของบริษัทฯ เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	สูงกว่า (ต่ำกว่า) อัตราค่าเช่าเรือของตลาด
BHSI (เรือแฮนด์ไซด์)	360	5,214	6,847	31.32%
BSI (เรือซูปราแมกซ์)	596	6,236	5,865	(5.95%)

ในระหว่างปี 2559 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือแฮนด์ไซด์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 360 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 5,214 เหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับเรือแฮนด์ไซด์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 6,847 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 31.32 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 596 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 6,236 เหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับเรือซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 5,865 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 5.95 ณ ปัจจุบันยังไม่มีมีการแสดงค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรืออัลตราแมกซ์และอัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยของตลาดสำหรับเรืออัลตราแมกซ์

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ ลดลงจาก 4,652 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2558 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวัน จำนวน 504 เหรียญสหรัฐอเมริกา) เป็น 4,503 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2559 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 417 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (จัดทำโดย Moore Stephens & Co.)

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ย อุตสาหกรรม 2558 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2558 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2559 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	2,113	2,383	2,351
ค่าเสบียงคลัง	166	172	160
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	362	214	217
<b>รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ</b>	<b>2,641</b>	<b>2,769</b>	<b>2,728</b>
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	256	221	187
ค่าพัสดุภัณฑ์อื่นๆ	292	179	183
<b>รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าพัสดุภัณฑ์</b>	<b>548</b>	<b>400</b>	<b>370</b>
ค่าอะไหล่	332	151	194
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	370	108	134
<b>รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา</b>	<b>702</b>	<b>259</b>	<b>328</b>
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดขอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม	218	186	158
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ	214	192	144
<b>รวมค่าเบี้ยประกันภัย</b>	<b>432</b>	<b>378</b>	<b>302</b>
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	31	8	7
ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ	551	236	264
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	203	98	87
<b>รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน</b>	<b>785</b>	<b>342</b>	<b>358</b>
<b>รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ</b>	<b>5,108</b>	<b>4,148</b>	<b>4,086</b>

เหตุผลหลักที่ทำให้ต้นทุนการเดินเรือบางรายการ ลดลง/เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนมีดังนี้

- ค่าใช้จ่ายลูกเรือลดลงเนื่องจากการวางแผนสำหรับจำนวนลูกเรือที่อยู่ประจำเรือ และการสับเปลี่ยนลูกเรือในพื้นที่ที่มีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างประหยัด
- ค่าน้ำมันหล่อลื่นและพัสดุภัณฑ์ลดลง มีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของราคาน้ำมันและการได้ส่วนลดจากผู้ค้า เนื่องจากการมีการซื้อเป็นจำนวนมาก
- เนื่องจากปัญหาของเครื่องจักรใหญ่ในการใช้น้ำมันที่มีค่ากำมะถันต่ำ และต้นทุนของค่าอะไหล่ในการเปลี่ยนแทน รวมถึงค่าซ่อมแซมตัวตัก (grabs) สำหรับเรือบางลำ ทำให้ค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเพิ่มขึ้น
- ค่าเบี้ยประกันภัยลดลง เนื่องมาจากการขายเรือเก่าซึ่งมีอัตราค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดขอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สามสูง นอกจากนี้ ตลาดการประกันภัยทางทะเลนั้นมีผู้รับประกันมากราย บริษัทฯ จึงได้รับเงื่อนไขที่ดีขึ้น (ค่าเบี้ยประกันภัยที่ต่ำลง) สำหรับค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ เช่น ค่าเบี้ยประกันสำหรับตัวเรือและเครื่องจักร (H&M)
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งมีค่าใช้จ่ายหลัก คือ ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ ที่เป็นต้นทุน “คงที่” นั้น โดยหลักมาจากค่าตอบแทนที่จ่ายให้กับพนักงานทางด้านเทคนิค ซึ่งจำนวนเงินเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นเนื่องจากการลดลงของจำนวนเรือในปี 2559

## 7. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขที่แสดงนั้น นำมาจากการงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 37 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ
<b>งบกำไรขาดทุน</b>		
รายได้รวม	123.63	107.51
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	99.15	90.97
<b>กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) *</b>	<b>13.97</b>	<b>17.94</b>
ค่าเสื่อมราคา *	35.15	32.57
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	(21.18)	(14.63)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (ไม่รวมตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้)	16.28	22.62
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(37.46)	(37.25)
กำไร (ขาดทุน) อื่นที่มีใช้กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(31.90)	(38.36)
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษี</b>	<b>(69.36)</b>	<b>(75.61)</b>
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	0.05	0.002
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิ **</b>	<b>(69.41)</b>	<b>(75.61)</b>
<b>งบแสดงฐานะการเงิน</b>		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	12.57	74.69
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน)	28.52	85.54
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	24.87	10.91
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	701.88	716.47
เงินย่ำล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างเรือต่อใหม่	123.35	75.70
<b>สินทรัพย์รวม</b>	<b>899.39</b>	<b>901.91</b>
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	155.27	24.77
รวมหนี้สินหมุนเวียน	169.29	34.27
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	255.11	302.72
หุ้นกู้	-	153.44
สินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกัน	8.00	22.37
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>442.57</b>	<b>520.70</b>
ทุนเรือนหุ้น	51.06	51.06
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63.28	63.28
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ</b>	<b>456.82</b>	<b>381.21</b>
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (เหรียญสหรัฐ)	0.29	0.24



สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ
<b>อัตราส่วน (เท่า)</b>		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	0.17	2.50
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.97	1.37
หนี้สิน/EBITDA ***	16.92	20.25
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ ***	0.52	0.46
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	0.86	0.79

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

\*\* กำไร (ขาดทุน) สุทธิ หมายถึง กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ

\*\*\* อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ

## 7.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมลดลงจาก 123.63 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2558 เป็น 107.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2559 รายได้จากการเดินเรือสุทธิลดลงจาก 99.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2558 เป็น 90.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2559 เนื่องจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ลดลงในปี 2559 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 จำนวนเรือเฉลี่ยในปี 2559 มี 40 ลำ เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือเฉลี่ย 45 ลำในปี 2558 อย่างไรก็ตาม รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) เพิ่มขึ้นจาก 6,266 เหรียญสหรัฐอเมริกานปี 2558 เป็น 6,476 เหรียญสหรัฐอเมริกานปี 2559 และต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ลดลงจาก 4,652 เหรียญสหรัฐอเมริกานปี 2558 เป็น 4,503 เหรียญสหรัฐอเมริกานปี 2559 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) แม้ว่ารายได้จากการเดินเรือสุทธิลดลง ต้นทุนการเดินเรือก็ลดลงเช่นกันส่งผลให้กำไรขั้นต้นสำหรับปี 2559 สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 กระแสเงินสดจากการดำเนินงานหรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) เพิ่มขึ้นเช่นกันจาก 13.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2558 เป็น 17.94 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2559

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำลดลง และยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 6 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) ลดลงจาก 35.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2558 เป็น 32.57 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2559 เนื่องจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ลดลงในระหว่างปี 2559 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 ในระหว่างปี 2559 บริษัทรับมอบเรือจำนวน 4 ลำและขายเรือเก่าจำนวน 13 ลำ

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (ไม่รวมตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้จำนวน 5.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2559 และ 0.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2558) เพิ่มขึ้นจาก 16.28 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2558 เป็น 22.62 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2559 หลักๆ มาจากดอกเบี้ยจ่ายจากการออกหุ้นกู้ในระหว่างปี

บริษัทฯ มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานที่ 37.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาค่ากว่าผลขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 37.46 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2558 เพียงเล็กน้อย บริษัทฯ มีขาดทุนอื่นที่มีใช้ขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 38.36 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2558 หลักๆ มาจากขาดทุนจากการขายเรือเก่า 13 ลำ ขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือและค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้ เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนที่มีใช้ขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 31.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2558

ภาษีเงินได้นิติบุคคลลดลงเล็กน้อยจาก 0.05 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2558 เป็น 0.002 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2559 โดยเป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่น

จากที่อธิบายมาข้างต้นส่งผลทำให้บริษัทฯ มีขาดทุนจำนวน 75.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับผลขาดทุนจำนวน 69.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2558

## 7.2 สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

### สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 เพิ่มขึ้นจำนวน 57.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 หลักๆ เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 62.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาจากการออกหุ้นกู้ ลูกหนี้การค้า และลูกหนี้อื่น ประกอบด้วยลูกหนี้การค้าสุทธิจากค่าเผ่อนี้ส่งสัจะสูญทั้งหมดซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในสินทรัพย์หมุนเวียนลดลง 1.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ขณะที่ลูกหนี้อื่นซึ่งเป็นลูกหนี้จากการขายเรือลดลง 1.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในระหว่างปีเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลบริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วัน ในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) จึงไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้นยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินที่จะได้รับจากตัวแทนผู้เช่าเรือ และรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีการตั้งค่าเผ่อนี้ส่งสัจะสูญเต็มจำนวนสำหรับลูกหนี้การค้าที่มีอายุหนี้ค้างชำระมากกว่า 1 ปี นำมาเชื่อเพลิงลดลงจาก 3.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเป็นจำนวน 1.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

### เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน

จากการปรับตัวลงอย่างต่อเนื่องของธุรกิจการเดินเรือ ราคาตลาดของเรือได้ลดลง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ วางหลักประกันเป็นเงินสดจำนวน 10.91 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ถือเป็นเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันเพื่อเป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าหลักประกันที่ขาดไปของเงินกู้ 3 วงเงิน

### ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากการรับมอบเรือจำนวน 4 ลำ เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดแสนตัน 1 ลำ จากผู้ต่อเรือ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ประเทศจีน และเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 3 ลำ จากผู้ต่อเรือ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. ประเทศจีน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าจำนวน 13 ลำในระหว่างปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 36 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกำลังกองเรือในรายงานประจำปีนี้

รายละเอียดของการรับเรือและขายเรือในปี 2559 ได้แสดงไว้ในหัวข้อที่ 3.2

### เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ ซึ่งอยู่ระหว่างการต่อสร้างโดยผู้ต่อเรือ Sanfu จำนวน 7.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือและต้นทุนอื่นจำนวน 0.93 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 9 ลำ ซึ่งได้ส่งต่อกับผู้ต่อเรือ Sainty จำนวน 67.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 3.78 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)

ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวมา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มียอดคงเหลือสำหรับเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่จำนวน 75.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งได้แสดงไว้ในรายการสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

### หนี้สินรวม

ณ วันสิ้นปี 2559 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้ที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 302.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยมียอดคงเหลือของเงินกู้ที่มีหลักประกันรวมจำนวน 327.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ณ ต้นปี 2559 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้จำนวน 410.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากหักค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่ายจำนวน 4.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้จำนวน 43.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 66.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และชำระคืนเงินกู้จำนวน 13.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาจากเงินที่รับจากการขายเรือ

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จำนวน 14.06 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาด 38,000 เดทเวตตัน จำนวน 1 ลำ จากวงเงินที่ 8 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จำนวน 24.75 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรืออัลตราแมกซ์ขนาด 64,000 เดทเวตตัน จำนวน 2 ลำ จากวงเงินที่ 10 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินสุทธิจำนวน 0.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่ายจำนวน 3.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาแสดงหักจากวงเงินกู้ที่มีหลักประกัน

สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันเพิ่มขึ้นจากจำนวน 8.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เป็น 22.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากรับมอบเรือตามสัญญาจำนวน 3 ลำในระหว่างปี สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันดังกล่าวมีเงื่อนไขการชำระคืนขึ้นอยู่กับค่าเช่าขาดของคณะอนุญาโตตุลาการหรือคำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17.6

บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ 2 ชุด ในปี 2559 รวม 153.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจาก 442.57 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2558 เป็น 520.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2559

### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ในปี 2559 บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 75.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากจากการเปลี่ยนแปลงของการจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 381.21 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งลดลงจาก 456.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปีก่อน ผลจากการลดลงในส่วนของผู้ถือหุ้นที่ได้อธิบายไว้แล้วข้างต้น ทำให้มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นลดลงจากจำนวน 0.29 ดอลลาร์สหรัฐต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2558 เป็นจำนวน 0.24 ดอลลาร์สหรัฐต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2559

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 อัตราหนี้สินต่อทุนโดยรวมของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม) อยู่ที่ 1.37 เท่า ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 0.97 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 หลักๆ จากหนี้สินที่เพิ่มขึ้นจากการออกหุ้นกู้ และขาดทุนเนื่องจากสภาพตลาดอัตราค่าระวางเรือเทกองที่ยังคงอยู่ในระดับต่ำอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ใช้เงินจากการออกหุ้นกู้บางส่วนไปชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดในระหว่างปี ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ส่งผลให้อัตราส่วนดังกล่าวอยู่ในระดับที่น่าพอใจ

แม้ว่ากำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) ของบริษัทฯ ในปี 2559 ได้ปรับตัวดีขึ้นจากปี 2558 แต่กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) อยู่ในระดับที่ต่ำ ส่งผลให้อัตราส่วนการก่อหนี้ Leverage Ratio ในปัจจุบันมีความท้าทายอย่างมาก เนื่องจากภาระหนี้ที่สูง และ EBITDA ที่อยู่ในระดับต่ำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 อัตราส่วนระดับหนี้สินของบริษัทฯ ต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) อยู่ที่ 20.25 เท่า ซึ่งสูงกว่าข้อกำหนดของสัญญาเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนจากผู้ให้กู้ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 20

อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ อยู่ที่ 0.46 และอัตราส่วน EBITDA ต่อดอกเบี้ยจ่าย อยู่ที่ 0.79 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

## 8. การวิเคราะห์งบการเงินรวมเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

### 8.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ลดลงประมาณร้อยละ 6 และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงประมาณร้อยละ 11 สำหรับปี 2559 เนื่องมาจากการลดลงของจำนวนเรือเฉลี่ยในปี 2559 ตามที่กล่าวข้างต้น

ในระหว่างปี 2559 ต้นทุนในการเดินเรือรวมซึ่งประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ รายจ่ายท่าเรือ และน้ำมันเชื้อเพลิง ลดลงประมาณร้อยละ 19 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงตามที่ได้อธิบายข้างต้น ในระหว่างปี 2559 รายจ่ายท่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง เนื่องจากการลดลงของการให้บริการเป็นรายเที่ยวซึ่งได้ลดลงจากร้อยละ 15 ในปี 2558 เป็นร้อยละ 8 ในปี 2559

แม้ว่ารายได้จากการเดินเรือสุทธิจะน้อยกว่าปีก่อนเนื่องมาจากการลดลงของจำนวนเรือในระหว่างปี รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน อีกทั้ง ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) ลดลง ตามที่ได้อธิบายข้างต้น ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 3 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน และอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปีได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 27 มาเป็นร้อยละ 32

ดอกเบี้ยรับเพิ่มขึ้นจำนวน 44.58 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน สาเหตุหลักมาจากดอกเบี้ยรับจากอู่ต่อเรือ SANFU ซึ่งเป็นดอกเบี้ยรับจากเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือของเรือที่ถูกยกเลิก

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับปี 2559 ลดลงจำนวน 37.52 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 หลักๆ เนื่องมาจากการลดลงของการจ่ายค่าที่ปรึกษา

บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 45.43 ล้านบาทสำหรับปี 2559 ซึ่งในปี 2558 บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 25.37 ล้านบาท รายการภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 0.06 ล้านบาทสำหรับปี 2559 ซึ่งเป็นภาษีที่เกิดจากรายได้ที่ไม่ใช่จากการเดินเรือ ในปี 2559 บริษัทฯ ได้บันทึกขาดทุนจากการขายเรือ 13 ลำ จำนวน 680.29 ล้านบาท และขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือจำนวน 566.56 ล้านบาท ในปี 2558 บริษัทฯ ได้บันทึกขาดทุนจากการขายเรือ 3 ลำ จำนวน 279.03 ล้านบาท และขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือจำนวน 840.77 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายทั้งหมด (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) ในปี 2559 ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องมาจากการลดลงของต้นทุนในการเดินเรือรวม ตามที่ได้อธิบายข้างต้น ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี 2559 ลดลงจาก 1,505.20 ล้านบาทในปี 2558 เป็น 1,366.40 ล้านบาทในปี 2559 จากจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานที่ลดลงจากปี 2558

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (ไม่รวมตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้จำนวน 182.25 ล้านบาท ในปี 2559 และ 4.21 ล้านบาท ในปี 2558) เพิ่มขึ้นจำนวน 237.42 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากดอกเบี้ยจ่ายของหุ้นกู้จากการออกหุ้นกู้ในระหว่างปี 2559

จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้บริษัทฯ มีขาดทุนจำนวน 2,664.90 ล้านบาทสำหรับปี 2559 เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนจำนวน 2,425.78 ล้านบาทในปี 2558

## 8.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัทฯ มีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2559 จำนวน 190.61 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับรายการกำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2558 จำนวน 1,552.70 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการอ่อนค่าของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินบาท ทำให้สินทรัพย์สุทธิ โดยหลักมาจาก ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และเงินจ่ายล่วงหน้า ค่าจ้างต่อเรือจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ มีมูลค่าลดลงเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน

## 8.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 เพิ่มขึ้น จำนวน 2,035.83 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 หลักๆ เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 2,222.80 ล้านบาทจากการออกหุ้นกู้ในระหว่างปี

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นลดลงจำนวน 100.96 ล้านบาท ประกอบด้วย ลูกหนี้การค้าสุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 40.77 ล้านบาท และลูกหนี้อื่นจากการขายเรือลดลงจำนวน 60.19 ล้านบาท และน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงจำนวน 102.14 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

บริษัทฯ ต้องวางหลักประกันเป็นเงินสดจำนวน 390.99 ล้านบาทถือเป็นเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันเพื่อเป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าหลักประกันที่ขาดไปของเงินกู้ 3 วงเงิน

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ รับมอบเรือรวม 4 ลำ โดยเป็นเรือขนาดแสนตันไชน่าจำนวน 1 ลำ จากผู้ต่อเรือ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd ประเทศจีน และเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 3 ลำ จาก Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. ประเทศจีน และบริษัทฯ ขายเรือเก่าขนาดแสนตันไชน่าจำนวน 13 ลำ ในระหว่างปี บริษัทฯ มียอดเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 2,712.40 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2559 อย่างไรก็ตาม มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงเล็กน้อยเนื่องมาจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐในปีก่อน

หนี้สินหมุนเวียนลดลง จำนวน 4,881.36 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน หลักๆ เนื่องจากเงินกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี ลดลง จำนวน 4,716.36 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2559 บริษัทฯ มีเงินกู้ระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) จำนวน 10,846.82 ล้านบาท และมีเงินกู้ระยะยาวรวมจำนวน 11,734.16 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้จำนวน 1,544.18 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 2,349.25 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้จำนวน 461.40 ล้านบาทจากการขายเรือ

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 500.37 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือขนาด 38,000 เดทเวตตัน จำนวน 1 ลำ จากวงเงินที่ 8 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 866.25 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรืออัลตราแมกซ์ขนาด 64,000 เดทเวตตัน จำนวน 2 ลำ จากวงเงินที่ 10 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

ดังนั้น บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้สำหรับเรือสั่งต่อใหม่จาก 2 วงเงินสินเชื่อรวมเป็นจำนวน 1,366.62 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในตอนต้น

ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินสุทธิจำนวน 30.24 ล้านบาทจากค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายจำนวน 118.43 ล้านบาท แสดงหักจากวงเงินกู้มีหลักประกัน



สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันเพิ่มขึ้นจากจำนวน 288.71 ล้านบาท เป็นจำนวน 801.56 ล้านบาท จากรับมอบเรือตามสัญญาจำนวน 3 ลำในระหว่างปี

บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ 2 ชุด ในระหว่างปี 2559 ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 15,971.65 ล้านบาทในปี 2558 เป็น 18,683.46 ล้านบาทในปี 2559

ในปี 2559 บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 2,664.90 ล้านบาท และรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 190.61 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 1.91 ล้านบาทของการจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในระหว่างปี ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ขณะนี้จำนวน 13,632.57 ล้านบาท ซึ่งลดลง จำนวน 2,853.60 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

#### 8.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 839.06 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 7 จากการเพิ่มขึ้นของกำไรขั้นต้นและการลดลงของค่าใช้จ่ายในการบริหารสำหรับปี 2559 เปรียบเทียบกับปี 2558 ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

หลังจากการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 693.27 ล้านบาทไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดรับจากการขายเรือและอุปกรณ์เป็นจำนวน 681.67 ล้านบาท กระแสเงินสดรับจากการเปลี่ยนแปลง/ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 697.93 ล้านบาท และเงินสดรับจากสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันจำนวน 504.23 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จ่ายซื้อเรือจำนวน 4 ลำ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเป็นจำนวน 1,449.04 ล้านบาท และจ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 1,240.46 ล้านบาท บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิเข้าไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 805.66 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ เบิกเงินกู้ที่มีหลักประกันจากธนาคารจำนวน 1,366.62 ล้านบาท จากวงเงินสินเชื่อเมื่อรับเรือ 2 วงเงินตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 8.3 บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้จำนวน 1,544.18 ล้านบาท และเงินกู้ยืมคืนก่อนครบกำหนดจำนวน 2,349.25 ล้านบาท และจ่ายคืนเงินกู้จำนวน 461.40 ล้านบาทจากการขายเรือ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5 ดังนั้น บริษัทฯ จ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว (รวมเงินที่จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด) จำนวน 2,810.65 ล้านบาท บริษัทฯ ได้รับเงินสดสุทธิ 5,527.76 ล้านบาทจากการออกหุ้นกู้ หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 2,355.90 ล้านบาท

## รายงานความรับผิดชอบของ คณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี งบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินในประเทศไทย โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอและใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ และการประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและการดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลเพื่อให้มั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อให้ทราบถึงจุดอ่อนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

ในการนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทุกท่าน เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบควบคุมภายใน ทั้งนี้ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเกี่ยวกับเรื่องนี้ได้แสดงไว้ในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าระบบควบคุมภายในของบริษัทฯโดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นและความเชื่อถือได้ของงบการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

ในนามของคณะกรรมการ  
บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)



(คาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม)  
กรรมการผู้จัดการ



(อุษรุ คาลี วาเดีย)  
กรรมการบริหาร

8 กุมภาพันธ์ 2560

# รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

## รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

### ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

### เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในส่วนของความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณอื่นๆตามที่ระบุในข้อกำหนดนั้นด้วย ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

### ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17.8 เรื่องการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือและความไม่แน่นอนจากผลของกระบวนการอนุญาตอุตสาหกรรมในอนาคต ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อกรณีนี้แต่อย่างใด

## เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้าในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในส่วนของความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

## การรับรู้รายได้

เนื่องจากกลุ่มบริษัทเข้าทำสัญญากับลูกค้าเป็นจำนวนมากและสัญญาที่ทำมีทั้งประเภทการเช่าเป็นระยะเวลา และการเช่าเป็นรายเที่ยว โดยค่าระวางเรือจะเปลี่ยนแปลงตามอัตราค่าระวางในตลาดโลก นอกจากนี้ จากแนวโน้มการชะลอตัวของเศรษฐกิจที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อสถานการณ์การแข่งขันในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลที่รุนแรงขึ้น ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงเกี่ยวกับมูลค่าและระยะในเวลารับรู้รายได้

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัทโดยการ

- ประเมินและทดสอบระบบสารสนเทศและระบบการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับวงจรรายได้ โดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ ทำความเข้าใจและเลือกตัวอย่างมาสุ่มทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมที่กลุ่มบริษัทออกแบบไว้
- สุ่มตัวอย่างสัญญาบริการเพื่อตรวจสอบการรับรู้รายได้ว่าเป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาบริการของกลุ่มบริษัทและสอดคล้องกับนโยบายการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัท
- สุ่มตรวจสอบเอกสารประกอบรายการรับรู้รายได้ที่เกิดขึ้นในระหว่างปีและช่วงใกล้สิ้นรอบระยะเวลาบัญชี
- สอบทานใบลดหนี้ที่กลุ่มบริษัทออกภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี
- วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกย่อย (Disaggregated data) เพื่อตรวจสอบความผิดปกติที่อาจเกิดขึ้นของรายการรายได้ตลอดรอบระยะเวลาบัญชี โดยเฉพาะรายการบัญชีที่ทำผ่านใบสำคัญทั่วไป

## การด้อยค่าของเรือ

กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเพื่อการด้อยค่าของเรือจำนวน 567 ล้านบาท เป็นค่าใช้จ่ายในระหว่างปีซึ่งเป็นจำนวนเงินที่มีสาระสำคัญเมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายในการบริหาร การพิจารณาค่าเพื่อการด้อยค่าของเรือดังกล่าวต้องใช้ดุลยพินิจที่สำคัญของฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์ผลการดำเนินงานในอนาคตและการประเมินแผนงานในอนาคตในการจัดการสินทรัพย์ รวมถึงการกำหนดอัตราคิดลดและสมมติฐานที่สำคัญ ซึ่งทำให้เกิดความเสี่ยงเกี่ยวกับมูลค่าค่าเพื่อการด้อยค่าของเรือ

ข้าพเจ้าได้ประเมินการกำหนดหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดและแบบจำลองทางการเงินที่ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเลือกใช้โดยการทำความเข้าใจกระบวนการพิจารณาของฝ่ายบริหารว่าสอดคล้องตามลักษณะการให้ประโยชน์ของเรือ นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้ทำความเข้าใจและประเมินในเรื่องดังต่อไปนี้

- ข้อสมมติที่ใช้ในการจัดทำแผนและคาดการณ์กระแสเงินสดในอนาคตของกลุ่มบริษัท โดยการทำความเข้าใจในกระบวนการที่ทำให้ได้มาซึ่งตัวเลขดังกล่าว เปรียบเทียบข้อสมมติดังกล่าวกับแหล่งข้อมูลภายนอกและภายในของกลุ่มบริษัท และเปรียบเทียบประมาณการกระแสเงินสดในอดีตกับผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริงเพื่อประเมินการใช้ดุลยพินิจของฝ่ายบริหารในการประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตดังกล่าว รวมถึงเปรียบเทียบอัตราการเติบโตระยะยาวของกลุ่มบริษัทกับการคาดการณ์ของภาคเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม
- อัตราคิดลด โดยประเมินต้นทุนถ่วงเฉลี่ยของเงินทุนและข้อมูลอื่นๆ กับบริษัทอื่นที่เปรียบเทียบกันได้ และ
- ข้อสมมติและวิธีการที่ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทใช้ในการคำนวณหามูลค่ายุติธรรมของเรือ

ข้าพเจ้าได้พิจารณาขอบเขตและความเป็นไปได้ของการเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติที่สำคัญที่อาจเกิดขึ้น โดยเฉพาะอัตราการเติบโตที่ใช้ในการคาดการณ์กระแสเงินสด โดยการเปรียบเทียบกับภาคเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม และทำการวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงของสมมติฐานดังกล่าวต่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนสำหรับเรือดังกล่าว นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้สอบถามการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการประเมินการด้อยค่าของเรือ

## ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่รวมอยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น)

ความเห็นของข้าพเจ้าต้องการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใดๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น



ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ หากในการปฏิบัติงานดังกล่าว ข้าพเจ้าสรุปได้ว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญแล้ว ข้าพเจ้าจะต้องรายงานข้อเท็จจริงนั้น ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่พบว่ามีเรื่องดังกล่าวที่ต้องรายงาน

#### **ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต้องการเงิน**

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

#### **ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน**

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากงบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเกี่ยวกับผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

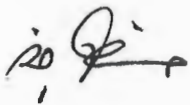
- ระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารจัดทำ
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหาร และสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน หรือหากเห็นว่าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- รวบรวมเอกสารหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือของกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลเกี่ยวกับขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในซึ่งข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลแล้วข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ผู้สอบบัญชีที่รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้คือ นางสาววิสสุตา จริยชนากร



วิสสุตา จริยชนากร

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3853

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ: 8 กุมภาพันธ์ 2560

# งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท พีรเชส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2559	2558	2559	2558	
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6	2,676,310,435	453,507,794	2,145,249,277	52,362,535
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน					
- ส่วนที่สิ้นสุดภาระค้ำประกันภายในหนึ่งปี	10	36,069,571	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	7	139,994,839	240,951,914	4,629,331,757	3,886,261,431
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	9	-	-	-	1,703,381,920
น้ำมันเชื้อเพลิง		40,734,457	142,870,647	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น					
เงินทดรองจ่ายแก่พนักงานเรือ		90,986,420	130,043,279	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ		24,241,889	20,020,793	-	-
อื่นๆ		92,684,869	41,724,032	20,361,495	22,582,819
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		207,913,178	191,788,104	20,361,495	22,582,819
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		3,101,022,480	1,029,118,459	6,794,942,529	5,664,588,705
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน - สิ้นสุดจากส่วนที่					
สิ้นสุดภาระค้ำประกันภายในหนึ่งปี	10	354,923,612	897,335,050	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	11	-	-	5,543,080,951	350,131,597
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	12	-	-	7,391,484,350	8,883,168,996
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	13	86,236,899	85,676,340	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	14	20,335,373	20,481,741	20,335,373	20,481,741
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		-	-	28,892,498	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	15	25,671,524,342	25,329,890,038	5,406,637	6,686,425
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	16	1,178,561	2,034,055	1,178,559	2,027,544
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น					
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือหรือเรียกคืน		111,873,693	145,256,940	-	-
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	17	2,712,400,780	4,451,615,064	2,701,134,188	4,436,780,935
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	18	-	217,541,606	-	217,541,606
ต้นทุนสัญญาเรือตัดจ่าย	19	253,466,358	275,762,198	-	-
อื่นๆ		3,067,955	3,107,467	2,396,188	2,395,665
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		3,080,808,786	5,093,283,275	2,703,530,376	4,656,718,206
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		29,215,007,573	31,428,700,499	15,693,908,744	13,919,214,509
รวมสินทรัพย์		32,316,030,053	32,457,818,958	22,488,851,273	19,583,803,214

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พีรเชิส ซัพพลาย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2559	2558	2559	2558
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	8	37,847,911	98,883,068	245,304	11,544,003
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	8	-	-	1,739,800,011	1,381,955,629
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย		95,737,376	128,272,679	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		140,485,237	171,791,550	49,830,338	14,846,485
โบนัสพนักงานค้างจ่าย		34,054,992	34,530,011	29,290,439	30,162,476
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		308,125,516	433,477,308	1,819,166,092	1,438,508,593
รายได้รับล่วงหน้า		13,872,247	45,297,395	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	20	887,344,495	5,603,701,289	-	486,997,656
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		66,271	379,652	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		18,575,112	26,492,807	8,814,404	7,373,406
รวมหนี้สินหมุนเวียน		1,227,983,641	6,109,348,451	1,827,980,496	1,932,879,655
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		35,813,830	82,803,510	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ					
ภายในหนึ่งปี	20	10,846,818,205	9,206,495,265	-	118,751,647
หุ้นกู้	21	5,524,293,751	-	5,524,293,751	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	22	162,781,593	201,878,185	-	-
สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกัน	17.6	801,558,738	288,708,800	801,558,738	288,708,800
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	23	84,213,450	82,417,640	79,856,350	74,737,902
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		17,455,479,567	9,862,303,400	6,405,708,839	482,198,349
รวมหนี้สิน		18,683,463,208	15,971,651,851	8,233,689,335	2,415,078,004

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



# งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พีรเชิส ฮีฟนิ่ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

		(หน่วย: บาท)			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
หมายเหตุ		2559	2558	2559	2558
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>					
ทุนเรือนหุ้น	24				
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 1,611,256,930 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท		1,611,256,930	1,611,256,930	1,611,256,930	1,611,256,930
ทุนที่ออกและชำระแล้ว					
หุ้นสามัญ 1,559,280,897 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท		1,559,280,897	1,559,280,897	1,559,280,897	1,559,280,897
ส่วนเกินทุน					
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ		1,967,716,593	1,967,716,593	1,967,716,593	1,967,716,593
ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน		172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
กำไรสะสม					
จัดสรรแล้ว					
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	26	103,952,060	103,952,060	103,952,060	103,952,060
- บริษัทย่อย	26	523,320,000	523,320,000	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	27	16,119,179	16,349,679	16,119,179	16,349,679
ยังไม่ได้จัดสรร		8,813,492,306	11,478,160,540	8,626,377,640	11,361,856,460
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		476,208,770	666,853,827	1,809,269,757	1,987,123,709
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		13,632,535,617	16,488,079,408	14,255,161,938	17,168,725,210
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		31,228	(1,912,301)	-	-
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		<b>13,632,566,845</b>	<b>16,486,167,107</b>	<b>14,255,161,938</b>	<b>17,168,725,210</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		<b>32,316,030,053</b>	<b>32,457,818,958</b>	<b>22,488,851,273</b>	<b>19,583,803,214</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

บริษัท พีรเชส ซีพีบี จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

(หน่วย: บาท)				
หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
การแบ่งปันขาดทุน				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(2,664,898,734)	(2,425,783,474)	(2,735,709,320)	(254,208,384)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	1,911,427	(20,069)	-	-
ขาดทุนสำหรับปี	(2,662,987,307)	(2,425,803,543)	(2,735,709,320)	(254,208,384)
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน				
31				
ขาดทุนส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(1.71)	(1.82)	(1.75)	(0.19)
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (หุ้น)				
	1,559,280,897	1,332,864,768	1,559,280,897	1,332,864,768

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท พีเอส ซีพี จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ขาดทุนสำหรับปี	(2,662,987,307)	(2,425,803,543)	(2,735,709,320)	(254,208,384)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงิน				
ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ	(1,688,523)	(13,315,998)	-	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	(1,688,523)	(13,315,998)	-	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	(3,547,908)	-	(2,562,245)
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินจากสกุลเงิน				
ที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่นำเสนองบการเงิน	(188,924,432)	1,569,561,168	(177,853,952)	1,493,958,799
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	(188,924,432)	1,566,013,260	(177,853,952)	1,491,396,554
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	(190,612,955)	1,552,697,262	(177,853,952)	1,491,396,554
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(2,853,600,262)	(873,106,281)	(2,913,563,272)	1,237,188,170
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(2,855,543,791)	(872,970,034)	(2,913,563,272)	1,237,188,170
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	1,943,529	(136,247)	-	-
	(2,853,600,262)	(873,106,281)	(2,913,563,272)	1,237,188,170

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท พรินซ์ส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

งบการเงินรวม															(หน่วย: บาท)
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ														
	องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น - กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น														
	กำไรสะสม				ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ				ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ				รวม		
	กำไรสะสม				ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ				ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ				รวม		
	กำไรสะสม				ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ				ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ				รวม		
ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินทุน	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	
1,039,520,600	411,429,745	172,445,812	103,952,060	523,320,000	16,587,639	13,907,253,962	(889,507,521)	15,285,002,297	(1,148,907)	15,283,853,390	(20,069)	(2,425,803,543)	1,552,697,262	(873,106,281)	
-	-	-	-	-	-	(2,425,783,474)	-	(2,425,783,474)	-	(2,425,783,474)	(116,178)	1,552,697,262	(873,106,281)	2,076,047,145	
-	-	-	-	-	-	(3,547,908)	1,556,361,348	1,552,813,440	(136,247)	(872,970,034)	600	600	(627,747)	(627,747)	
519,760,297	1,556,286,848	-	-	-	-	(2,429,331,382)	1,556,361,348	(872,970,034)	-	2,076,047,145	-	-	600	600	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-								

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



บริษัท พีรเศยส จีপি จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

หมายเหตุประกอบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกระแสเงินสด

บริษัท พีรเชิส ซีพีบี จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>				
ขาดทุนก่อนภาษี	(2,662,924,831)	(2,424,145,783)	(2,735,709,320)	(254,208,384)
รายการปรับกระทบยอดขาดทุนก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,367,223,477	1,506,180,785	3,321,524	3,480,570
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	25,022,204	6,330,760	32,885,487	-
ตัดจำหน่ายอุปกรณ์	21	102,046	21	102,046
ขาดทุน (กำไร) จากการขายเรือและอุปกรณ์	679,890,697	278,187,849	(394,616)	(845,459)
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	566,558,861	840,771,294	-	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	2,205,262,526	-
กำไรจากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ	(2,851,210)	-	(2,851,210)	-
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนชั่วคราว	-	(5,117,873)	-	-
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	182,252,939	4,211,396	182,252,939	4,211,396
ตัดจำหน่ายต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย	20,007,429	19,307,157	-	-
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	(3,287,595)	(8,242,996)	-	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ (โอนกลับ)	(5,219,799)	14,856,874	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	9,025,730	5,832,868	7,794,236	5,499,505
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(73,401,759)	(3,612,102)	(72,805,683)	(5,368,043)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นดอกเบี้ยจ่าย	80,635,697	71,852,060	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	691,764,498	477,817,291	206,844,982	-
ตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้	4,088,071	-	4,088,071	-
ดอกเบี้ยรับ	(39,725,191)	-	(39,725,191)	-
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง				
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	839,059,239	784,331,626	(209,036,234)	(247,128,369)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	14,657,819	154,374,769	(2,100,998,340)	(1,530,146,202)
น้ำมันเชื้อเพลิง	70,149,988	(23,192,399)	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(24,915,996)	33,826,456	2,465,457	(3,999,138)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	45,228	(3,602,776)	-	-
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(157,434,757)	81,097,207	343,727,076	(124,653,476)
รายได้รับล่วงหน้า	(30,506,343)	24,217,286	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(7,424,338)	2,158,781	1,504,505	805,115
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(7,045,138)	(186,772)	(2,585,366)	-
เงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน				
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(3,315,981)	(7,251,571)	(2,127,536)	(1,988,543)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน				
	693,269,721	1,045,772,607	(1,967,050,438)	(1,907,110,613)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พีรเชส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
<strong>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</strong>				
เงินสดรับจากการจำหน่ายเงินลงทุนชั่วคราว	-	5,117,873	-	-
ซื้อเรือและอุปกรณ์และจ่ายค่าใช้จ่ยในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	(1,449,036,088)	(2,884,984,975)	(1,304,541)	(3,440,786)
เงินสดรับจากการขายเรือและอุปกรณ์	681,670,982	124,345,011	404,333	845,500
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่าต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่น	(1,240,457,102)	(1,536,637,858)	(1,218,133,883)	(1,523,840,105)
เงินสดรับจากการเปลี่ยนแปลง/ยกเลิกสัญญาสั่งซื้อต่อเรือ	697,927,302	428,898,424	697,927,302	428,898,424
เงินสดจ่ายลงทุนเพิ่มในเงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	(5,065,215)	-	(5,065,215)
เงินสดจ่ายลงทุนเพิ่มในบริษัทย่อย	-	-	(785,600,000)	(2,999,400)
เงินสดรับจากผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	600	-	35
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยลดลง	-	-	145,893,300	104,161,920
เงินสดรับจากสินเชื่อกิจการไม่มีหลักประกัน	504,231,180	288,708,800	504,231,180	288,708,800
เงินปันผลรับจากบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	-	18,506,246	-	-
<strong>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน</strong>	<strong>(805,663,726)</strong>	<strong>(3,561,111,094)</strong>	<strong>(656,582,309)</strong>	<strong>(712,730,827)</strong>
<strong>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</strong>				
เงินฝากที่มีภาระค้ำประกันลดลง (เพิ่มขึ้น)	489,422,535	(897,335,050)	-	-
เงินสดจ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้	(645,511,684)	(493,844,112)	(160,592,167)	(15,948,289)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(27,552,650)	(126,200,855)	(27,552,650)	(126,172,834)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	1,366,616,419	2,874,319,731	-	629,322,567
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(1,544,183,384)	(1,047,978,566)	(599,466,438)	(112,009,690)
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนด	(2,810,654,508)	(125,145,493)	-	-
เงินสดรับจากการเพิ่มทุน	-	2,076,047,145	-	2,076,047,145
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	5,527,759,452	-	5,527,759,452	-
เงินปันผลจ่ายแก่ผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	(627,747)	-	-
<strong>เงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน</strong>	<strong>2,355,896,180</strong>	<strong>2,259,235,053</strong>	<strong>4,740,148,197</strong>	<strong>2,451,238,899</strong>
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(20,699,534)	174,609,555	(23,628,708)	136,888,110
<strong>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)</strong>	<strong>2,222,802,641</strong>	<strong>(81,493,879)</strong>	<strong>2,092,886,742</strong>	<strong>(31,714,431)</strong>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	453,507,794	535,001,673	52,362,535	84,076,966
<strong>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี</strong>	<strong>2,676,310,435</strong>	<strong>453,507,794</strong>	<strong>2,145,249,277</strong>	<strong>52,362,535</strong>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พีเอสซี จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
<b>ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบงบกระแสเงินสด</b>				
<b>รายการที่ใช้เงินสด</b>				
โอนดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ยืม				
เป็นเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	1,239,929	16,249,398	1,239,929	16,170,867
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	206,197	2,785,226	206,197	2,785,226
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่ายไปแสดงหักจาก				
เงินกู้ยืมระยะยาว	50,601,901	39,643,477	-	4,438,429
โอนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่ายให้แก่บริษัทย่อย				
ตามสัดส่วนการเบิกถอนเงินกู้ยืม	-	-	50,601,901	31,980,881
โอนเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือเป็นเรือและอุปกรณ์ของบริษัทย่อย	2,268,025,928	982,442,243	2,242,280,951	634,595,827
ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	3,547,908	-	2,562,245
แปลงเงินกู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยไปเป็นเงินกู้ยืม				
ระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	1,525,971,100	-
แปลงเงินทรองแก่บริษัทย่อยไปเป็นเงินกู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	3,619,745,400	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

บริษัท พีรเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

## 1. ข้อมูลทั่วไป

บริษัท พีรเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯดำเนินธุรกิจหลักในการลงทุนในกิจการซึ่งดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่อยู่ตามที่ตั้งทะเบียนของบริษัทฯอยู่ที่เลขที่ 8 อาคารคาเธีย์เฮาส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ สยาม บางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

## 2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

- 2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 โดยแสดงรายการในงบการเงินตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ลงวันที่ 28 กันยายน 2554 ออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินนี้แสดงหน่วยเงินตราเป็นสกุลเงินบาทซึ่งต่างจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ คือ สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา การแสดงหน่วยเงินตราเป็นสกุลเงินบาทเพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของหน่วยงานในประเทศไทย

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

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมวันแต่จะเปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี



## 2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงานการเงินรวม

ก) งานการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท ประชียา ฮีปปิง จำกัด (มหาชน) บริษัทย่อยและบริษัทร่วม (รวมเรียกว่า “กลุ่มบริษัท”) ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2559	2558
			%	%
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทฯ</u>				
1. บริษัท ประชียา เมททัลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
2. บริษัท ประชียา วิเศษส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
3. บริษัท ประชียา สโตนส์ ซิปป์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
4. บริษัท ประชียา มิเนอร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
5. บริษัท ประชียา แลนด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
6. บริษัท ประชียา ริเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
7. บริษัท ประชียา เลคส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
8. บริษัท ประชียา ซีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
9. บริษัท ประชียา สตาร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
10. บริษัท ประชียา โอเชียนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
11. บริษัท ประชียา แพลนเนตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
12. บริษัท ประชียา ไคมอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
13. บริษัท ประชียา แซฟไฟร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
14. บริษัท ประชียา เอ็มเมอร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
15. บริษัท ประชียา รูบี้ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
16. บริษัท ประชียา โอปอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
17. บริษัท ประชียา การ์เน็ตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
18. บริษัท ประชียา เพิร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
19. บริษัท ประชียา ฟลาวเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
20. บริษัท ประชียา ฟอเรสต์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
21. บริษัท ประชียา ทรีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
22. บริษัท ประชียา พอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
23. บริษัท ประชียา เว้นเจอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
24. บริษัท ประชียา แกลปิคอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
25. บริษัท ประชียา จัสมินส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
26. บริษัท ประชียา ออคิดส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2559	2558
			%	%
27. บริษัท พรีเมียม ลาภูนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
28. บริษัท พรีเมียม คลิฟส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
29. บริษัท พรีเมียม อิลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
30. บริษัท พรีเมียม เมาน์เทนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
31. บริษัท พรีเมียม ริสอร์ทส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
32. บริษัท พรีเมียม ซิตีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
33. บริษัท พรีเมียม คอมเมิร์ซ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
34. บริษัท พรีเมียม ออานาเม้นท์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
35. บริษัท พรีเมียม มูนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.98	99.98
36. บริษัท พรีเมียม วินัส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.98
37. บริษัท พรีเมียม เนปจูน จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.98
38. บริษัท เนคเท็กซ์ จำกัด	คลังเก็บสินค้า ลอยน้ำ**	ไทย	69.99	69.99
39. บริษัท พรีเมียม สตอเรจ เทอมินัลส์ จำกัด	คลังเก็บสินค้า ลอยน้ำ**	ไทย	69.99	69.99
40. บริษัท เทปส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	ธุรกิจเดินเรือ*	สิงคโปร์	100.00	100.00
41. บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (ปานามา) เอส เอ	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ	ปานามา	99.99	99.99
42. บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (เมอริเชียส) ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี***	เมอริเชียส	-	100.00
43. บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
44. บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (ยูเค) ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	อังกฤษ	100.00	100.00
45. บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด	ผู้บริหารเรือ ทางด้านเทคนิค	ไทย	99.99	99.99
46. บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
47. บริษัท พรีเมียม โปรเจกส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	ผู้บริหารการลงทุน	สิงคโปร์	100.00	100.00
48. บริษัท ฟิเอสแอล อินเวสต์เมนต์ ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี***	เมอริเชียส	-	100.00
49. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล โลเทอเรีย ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี***	เมอริเชียส	-	100.00
50. บริษัท เรจิดอร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	ธุรกิจเดินเรือ*	สิงคโปร์	100.00	100.00

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2559	2558
			%	%
51. บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
52. บริษัท พรีเมียม ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
53. บริษัท พรีเมียม ธอทส์ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
54. บริษัท พรีเมียม คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
55. บริษัท พรีเมียม สปาร์กส์ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
56. บริษัท พรีเมียม วิชั่นส์ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
57. บริษัท พรีเมียม บริดจส์ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
58. บริษัท พรีเมียม ไทคส์ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
59. บริษัท พรีเมียม สกายส์ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
60. บริษัท พรีเมียม เกรซ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
61. บริษัท พรีเมียม ซอนเนทส์ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
62. บริษัท พรีเมียม กลอรีส์ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
63. บริษัท พรีเมียม วิสคอม ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
64. บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
65. บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
66. บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
67. บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี จำกัด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
68. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท จำกัด	ก่อสร้างและพัฒนา ท่าเทียบเรือ	อินเดีย	22.40	22.40

\*หยุดดำเนินการธุรกิจแล้ว

\*\*อยู่ระหว่างการชำระบัญชี

\*\*\*จดทะเบียนเลิกบริษัทแล้วในระหว่างปี 2559

- ข) บริษัทฯจะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทฯมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้
- ค) บริษัทฯนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น

บริษัทจัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย โดยรับรู้รายการเงินลงทุนเมื่อเริ่มแรกด้วยราคาทุน และบันทึกส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและการเปลี่ยนแปลงในส่วนได้เสียของบริษัทร่วมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญจนถึงวันที่การมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญสิ้นสุดลง

- ง) งบการเงินของบริษัทย่อยจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินเช่นเดียวกับบริษัทฯ และจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

งบการเงินของบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินแตกต่างจากบริษัทฯ ไม่เกิน 3 เดือน ทั้งนี้ช่วงระยะเวลาของงวดบัญชีและความแตกต่างของงบการเงินเหมือนกันในทุกงวดบัญชีและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

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

## 2.3 บริษัทจัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

## 3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

### ก. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2558) และฉบับใหม่รวมถึงแนวปฏิบัติทางบัญชี ที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ การตีความและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐาน การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

## ข. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับในอนาคต

ในระหว่างปีปัจจุบัน สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2559) จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2560 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ การตีความ และการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐาน

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯและบริษัทย่อยเชื่อว่ามาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินเมื่อนำมาถือปฏิบัติ อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ สรุปได้ดังต่อไปนี้

### มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ

มาตรฐานฉบับปรับปรุงนี้กำหนดทางเลือกเพิ่มเติมสำหรับการบันทึกบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อย เงินลงทุนในการร่วมค้า และเงินลงทุนในบริษัทร่วม ในงบการเงินเฉพาะกิจการโดยเลือกบันทึกตามวิธีส่วนได้เสียได้ ตามที่อธิบายไว้ในมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า ทั้งนี้ กิจการต้องใช้วิธีการบันทึกบัญชีเดียวกันสำหรับเงินลงทุนแต่ละประเภทและหากกิจการเลือกบันทึกเงินลงทุนดังกล่าวตามวิธีส่วนได้เสียในงบการเงินเฉพาะกิจการ กิจการต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวโดยวิธีปรับย้อนหลัง

มาตรฐานฉบับดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบต่องบการเงินของบริษัทฯและบริษัทย่อย เนื่องจากฝ่ายบริหารได้พิจารณาแล้วว่า จะเลือกบันทึกเงินลงทุนดังกล่าวตามวิธีราคาทุนในงบการเงินเฉพาะกิจการตามเดิม

## 4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

### 4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

#### รายได้จากการเดินเรือ

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

#### รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้ว โดยพิจารณาถึงขั้นความสำเร็จของงาน



### คอกเบี้ยรับ

คอกเบี้ยรับถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

### เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทมีสิทธิในการรับเงินปันผล

## 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 ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ข) เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย

ค) เงินลงทุนในบริษัทย่อยที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับกับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุน จะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุน ในกรณีที่มีการจำหน่ายเงินลงทุนเพียงบางส่วน ราคาตามบัญชีต่อหน่วยที่ใช้ในการคำนวณต้นทุนสำหรับเงินลงทุนที่จำหน่ายใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

## 4.6 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

อาคารชุด และเรือและอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์หลังจากหักมูลค่าคงเหลือโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

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

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง

กลุ่มบริษัทตัดรายการอาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชีเมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ (ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายสินทรัพย์กับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น) จะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเมื่อกลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

#### 4.7 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการจัดหาหรือก่อสร้างสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืม

#### 4.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีอายุการให้ประโยชน์ประมาณ 5 ปี และ 10 ปี

#### 4.9 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันทำสัญญาวงเงินกู้ยืมและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกรับบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่ายตามสัดส่วนของเงินกู้ยืมที่ได้เบิกถอนแล้วจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามอายุของเงินกู้

#### 4.10 ต้นทุนสัญญา รอตจ่าย

ค่าปรับเนื่องจากการส่งมอบเรือล่าช้า ซึ่งกลุ่มบริษัทได้จ่ายก่อนการส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือขนส่งประเภทซีเมนต์ เพื่อเป็นการคงไว้ซึ่งสัญญาให้บริการเช่าเรือระยะยาวแต่ละลำบันทึกอยู่ในบัญชีต้นทุนสัญญา รอตจ่าย และถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุของสัญญาให้บริการเช่าเรือซึ่งผูกพันแล้ว (15 ปี) รายได้จากการเดินเรือในงบกำไรขาดทุนได้แสดงสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายดังกล่าว

#### 4.11 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ หรือถูกบริษัทฯ ควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯ

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลที่มีสิทธิออกเสียงโดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯ ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯ

#### 4.12 สัญญาเช่าระยะยาว

จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

#### 4.13 เงินตราต่างประเทศ

สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนอการเงินของกลุ่มบริษัท ซึ่งแตกต่างจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่เป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน กิจการในกลุ่มบริษัทจะกำหนดสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ รายการต่างๆ ของแต่ละกิจการที่รวมอยู่ในงบการเงินรวมวัดมูลค่าด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการนั้น

ก) รายการและยอดคงเหลือ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศจะบันทึกรายการเริ่มแรกเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการในกลุ่มบริษัท รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่างเดือนแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถั่วเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนทันทีของสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรหรือขาดทุนจากการแปลงค่าบันทึกในงบกำไรขาดทุน

รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่อยู่ในรูปเงินตราต่างประเทศซึ่งเคยบันทึกไว้ด้วยราคาทุนเดิมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งบันทึกไว้ด้วยมูลค่ายุติธรรมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่กำหนดมูลค่ายุติธรรมนั้น

ข) กิจการในกลุ่มบริษัท

สินทรัพย์และหนี้สินของกิจการในกลุ่มบริษัทที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาก็จะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และรายการในงบกำไรขาดทุนและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ

ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่า จะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น จนกว่ามีการจำหน่ายเงินลงทุนในกิจการนั้นออกไป จึงรับรู้ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่าในงบกำไรขาดทุน

#### 4.14 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ กลุ่มบริษัทประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้อาจมาจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อและผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

#### 4.15 ผลประโยชน์ของพนักงาน

##### ก) ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

บริษัทรับรู้ เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

##### ข) ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

###### โครงการสมทบเงิน

บริษัทฯ และพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่บริษัทฯ จ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ เงินที่บริษัทฯ จ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

###### โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

บริษัทฯ มีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งบริษัทฯ ถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน



บริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ค) ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

ภาระผูกพันของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับโบนัสพนักงานค้างจ่ายถูกจัดประเภทเป็นผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานนอกเหนือจากโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ โดยเป็นผลประโยชน์ในอนาคตที่ตอบแทนพนักงานจากการทำงานในปัจจุบันและในงวดก่อน

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการสำหรับโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ทันทีในงบกำไรขาดทุน

ง) ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้าง

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อกลุ่มบริษัทแสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากงานโดยสมัครใจ

#### 4.16 ประเมินหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อกลุ่มบริษัทมีภาระหนี้สินที่เกิดขึ้นในปัจจุบันหรือที่ก่อตัวขึ้นอันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีต และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจะต้องถูกจ่ายไปเพื่อชำระภาระหนี้สินดังกล่าว และสามารถประมาณจำนวนภาระหนี้สินได้อย่างน่าเชื่อถือ

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชดเชยประมาณการหนี้สินทั้งหมดหรือบางส่วนคืน เช่น สัญญาประกันภัย รายจ่ายที่ได้รับชดเชยจะรับรู้เป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อมีความมั่นใจว่าจะได้รับเงินชดเชยนั้นคืน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับประมาณการหนี้สินจะแสดงในงบกำไรขาดทุนสุทธิจากจำนวนเงินที่ได้รับชดเชย

##### ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

บริษัทย่อยบันทึกประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเมื่อได้รับการแจ้งคำเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้เช่าเรือ โดยประมาณการความเสียหายที่ดีที่สุดที่บริษัทย่อยจะต้องจ่ายชำระภาระผูกพันในปัจจุบัน

#### 4.17 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

##### ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศไทยบันทึกภาษีเงินได้โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามกฎหมายภาษีอากร บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณภาษีเงินได้ตามวิธีและอัตราภาษีที่ระบุในกฎหมายภาษีอากรของประเทศนั้น

##### ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้อง โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการแต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ก่อนข้างต้นที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ก่อนข้างต้นว่ากลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

#### 4.18 ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน

บริษัทฯ จะรับรู้ผลต่างระหว่างราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนที่สูงกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืนเข้าบัญชีส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนและหากราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนต่ำกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืน บริษัทจะนำผลต่างหักจากส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนให้หมดไปก่อน แล้วจึงนำผลต่างที่เหลืออยู่ไปหักจากบัญชีกำไรสะสม

#### 4.19 ตราสารอนุพันธ์

##### สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ลูกหนี้และเจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน ถ้าไรชาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศดังกล่าวจะถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุน

##### สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทรับรู้จำนวนสุทธิของดอกเบี้ยที่ได้รับจาก/จ่ายให้แก่คู่สัญญาตามสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเป็นรายได้/ค่าใช้จ่ายตามเกณฑ์คงค้าง

#### 4.20 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่นโดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า บริษัทฯและบริษัทย่อยใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ บริษัทฯและบริษัทย่อยจะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่นำมาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง

ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม

ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้น

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน บริษัทฯและบริษัทย่อยจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

## 5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจ และการประมาณการผลกระทบของเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนในอนาคตที่อาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ได้แก่

### ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้

ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้เกิดจากการปรับมูลค่าของลูกหนี้จากความเสี่ยงด้านเครดิตที่อาจเกิดขึ้น ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยใช้การวิเคราะห์สถานะของลูกหนี้รายตัว ประสบการณ์การเก็บเงินในอดีต การวิเคราะห์อายุลูกหนี้และการเปลี่ยนแปลงของสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การใช้ประมาณการและข้อสมมติฐานที่แตกต่างกันอาจมีผลต่อจำนวนค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ดังนั้น การปรับปรุงค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญอาจมีขึ้นได้ในอนาคต

### มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่บันทึกในงบแสดงฐานะการเงิน ที่ไม่มีการซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาราคาได้ในตลาดซื้อขายคล่อง ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยใช้เทคนิคและแบบจำลองการประเมินมูลค่า ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในแบบจำลองได้มาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงความเสี่ยงทางด้านเครดิต (ทั้งของธนาคารฯ และคู่สัญญา) สภาพคล่อง ข้อมูลความสัมพันธ์ และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว การเปลี่ยนแปลงของสมมติฐานที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ อาจมีผลกระทบต่อมูลค่ายุติธรรมที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินและเปิดเผยลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

### ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ และได้มีการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการค้ำของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการค้ำหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสินทรัพย์นั้น

## ผลประโยชน์หลังออกจากราชการของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากราชการของพนักงาน และตามโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราภาระ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

### 6. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
เงินสด	1,102	752	1,090	740
เงินฝากธนาคาร	2,675,208	452,756	2,144,159	51,623
รวม	2,676,310	453,508	2,145,249	52,363

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 เงินฝากธนาคารมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.00 ถึง 0.30 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.37 ถึง 0.38 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท (2558: ระหว่างร้อยละ 0.04 ถึง 0.30 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.37 ถึง 0.38 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท)

### 7. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ในใบแจ้งหนี้				
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	137,420	152,798	-	-
3 - 6 เดือน	2,571	2,339	-	-
6 - 12 เดือน	4	25,621	-	-
มากกว่า 12 เดือน	24,560	23	-	-
รวม	164,555	180,781	-	-
หัก: ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(24,560)	(23)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน, สุทธิ	139,995	180,758	-	-

(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	2559	2558	2559
2558			
ลูกหนี้ - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน			
ลูกหนี้จากการขายเรือ (หมายเหตุ 15)	-	60,194	-
ลูกหนี้ - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน			
เงินทดรองแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 8)	-	-	4,629,332
รวมลูกหนี้	-	60,194	4,629,332
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้ - สุทธิ	139,995	240,952	4,629,332
			3,886,261

8. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

นอกเหนือจากความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯ กับบริษัทย่อยตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9 11 และ 12 และบริษัทร่วมตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13 รายการธุรกิจและความสัมพันธ์กับกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่นสามารถสรุปได้ดังนี้

ชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	ไม่มี	เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นเป็นจำนวนร้อยละ 28.40 และมีกรรมการบริษัทฯ บางท่านเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการในกิจการดังกล่าว
บริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด	ค่าเช่าสำนักงานและค่าบริการอื่นๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แอมบิก้า พาวเวอร์ เอเจนซี่ จำกัด	ค่าตัวเครื่องบิน	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด	ค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด	ค่าใช้บริการโรงแรมและค่าบริหารจัดการอื่นๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท ควิดแลบ จำกัด	ชื่อคอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์ หรือซอฟต์แวร์	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของผู้บริหารของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้น และกรรมการในกิจการดังกล่าวจนถึงวันที่ 18 กันยายน 2558



ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทฯ และกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้นซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการ
	2559	2558	2559	2558	กำหนดราคา
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย					
(ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการให้บริการ - ค่าบริหาร	-	-	77,040	85,314	อัตราคงที่ต่อลำต่อวัน โดยอ้างอิงกับค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัทฯ
รายได้จากการให้บริการ - ค่าขนถ่ายขาเรือเดินทะเล	-	-	19,560	5,912	ร้อยละ 3 ของราคาขาเรือเดินทะเล
ค่าเช่าอาคารชุดจ่าย	-	-	7,009	7,699	ราคาตลาด
ขาเรือที่ต่อใหม่ (ส่วนของเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่นๆ)	-	-	2,242,281	634,596	ราคาทุน
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม					
เงินปันผลรับ	-	18,506	-	-	ตามที่ประกาศจ่าย
รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
ค่าตัวเครื่องบินจ่าย	6,605	8,578	1,700	2,213	ราคาตลาด
ค่าเช่าและบริการจ่าย	5,963	6,856	4,026	5,240	ราคาตลาด
ซื้อคอมพิวเตอร์	-	1,080	-	746	ราคาตลาด

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
<b>ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)</b>				
บริษัทย่อย	-	-	4,629,332	3,886,261
รวมลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	4,629,332	3,886,261
<b>เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน</b>				
บริษัทย่อย	-	-	1,739,800	1,381,956
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	215	1,986	69	1,043
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	215	1,986	1,739,869	1,382,999

ยอดคงเหลือของลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยเป็นรายการที่เกิดจากบัญชีเดินสะพัดระหว่างบริษัทและบริษัทย่อยเหล่านั้น ซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบันทึกค่าเผื่อนี้ สงสัยจะสูญสำหรับหนี้ดังกล่าว เงินตรงจ่ายแก่/จากบริษัทย่อยไม่มีการคิดดอกเบี้ย

#### ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานของกรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ผลประโยชน์ระยะสั้น	85,808	95,206	76,981	88,421
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	2,389	1,321	2,103	1,318
รวม	88,197	96,527	79,084	89,739

#### การรับประกันกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ มีการะจากการรับประกันให้แก่บริษัทย่อยในการกู้ยืมเงินจากธนาคาร โดยไม่มีการคิดค่าธรรมเนียมการรับประกัน

### 9. เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นทั้งหมด (บริษัท พีเอสซี จำกัด (สิงคโปร์) พีทีอี จำกัด) (“PSSP”) เป็นตัวสัญญาใช้เงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกันจำนวนเงิน 47.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2559: ไม่มี) ซึ่งคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 0.40 ต่อปี จนถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557 และ ไม่มีการคิดดอกเบี้ยภายหลังวันที่ 31 มีนาคม 2557 และมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม

เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาขยายระยะเวลาการชำระหนี้เงินกู้ยืมให้แก่บริษัทย่อยออกไปอีก 3 ปี ซึ่งได้รวมถึงตัวสัญญาใช้เงินฉบับนี้ด้วย ทำให้จำนวนดังกล่าวแปลงเป็นเงินกู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย โดยมีรายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11

## รายการเคลื่อนไหวในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558
ยอดคงเหลือต้นปี	1,703,382	1,661,335
ลดลง	(145,894)	(104,162)
แปลงเป็นเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	(1,525,971)	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(31,517)	146,209
ยอดคงเหลือปลายปี	-	1,703,382

## 10. เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 กลุ่มบริษัทได้นำเงินฝากธนาคารจำนวนเงิน 10.91 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (หรือประมาณ 390.99 ล้านบาท) ไปเป็นหลักประกันเงินสด สำหรับวงเงินกู้ยืม 3 วงเงิน โดยมีรายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 20 (31 ธันวาคม 2558: 24.86 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (หรือประมาณ 897.34 ล้านบาท))

## 11. เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย

เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย ประกอบด้วย

- 1) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยซึ่งบริษัทถือหุ้นทั้งหมด (บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”)) เป็นตัวสัญญาใช้เงินจำนวน 9.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2558: 9.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ซึ่งไม่มีการคิดดอกเบี้ยและมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม บริษัทฯ ไม่มีความตั้งใจที่จะเรียกชำระคืนเงินให้กู้ยืมในอนาคตอันใกล้ ดังนั้น เงินให้กู้ยืมดังกล่าวจึงจัดประเภทเป็นเงินให้กู้ยืมระยะยาว

เงินให้กู้ยืมข้างต้นเป็นเงินจากบริษัทฯ ที่จ่ายเพื่อให้บริษัทย่อยของบริษัท เอบีซี จำนวน 4 บริษัท นำไปจ่ายชำระเงินค่างวดให้แก่คู่ต่อเรือ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. ประเทศจีน ตามสัญญาสั่งซื้อเรือที่ได้ลงนามไว้ดังนี้

ชื่อบริษัทย่อย	สัญญาสั่งซื้อเรือลงวันที่
บริษัท เอบีซี ทุ ฟิทีอี ลิมิเตด	5 ธันวาคม 2555
บริษัท เอบีซี ตรี ฟิทีอี ลิมิเตด	5 ธันวาคม 2555
บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	3 เมษายน 2556
บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด	30 สิงหาคม 2556

2) เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาขายระยะเวลาการชำระหนี้เงินทรองและเงินกู้ยืมให้แก่บริษัทฟรีเซียส ซีฟปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด จำนวน 145 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาทิ้งออกไปอีก 3 ปี

รายการเคลื่อนไหวของเงินให้กู้ยืมในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558
ยอดคงเหลือต้นปี	350,132	319,807
แปลงจากเงินทรองแก่บริษัทย่อย	3,619,746	-
แปลงจากเงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	1,525,971	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	47,232	30,325
ยอดคงเหลือปลายปี	5,543,081	350,132

12. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยประกอบด้วยเงินลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัทย่อย	(หน่วย: พันบาท)					
	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2559	2558	2559	2558	2559	2558
			%	%		
บริษัท ฟรีเซียส เมททัลส์ จำกัด	275,000	275,000	99.99	99.99	379,650	382,383
บริษัท ฟรีเซียส วิซเชส จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	323,178	325,505
บริษัท ฟรีเซียส สโตนส์ ซีฟปิง จำกัด	260,000	260,000	99.99	99.99	301,889	304,062
บริษัท ฟรีเซียส มินเอร์อัลส์ จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	274,516	276,492
บริษัท ฟรีเซียส แลนด์ จำกัด	306,000	306,000	99.99	99.99	347,421	349,922
บริษัท ฟรีเซียส ริเวอร์ส จำกัด	234,000	234,000	99.99	99.99	228,347	229,990
บริษัท ฟรีเซียส เลคส์ จำกัด	184,000	184,000	99.99	99.99	200,379	201,821
บริษัท ฟรีเซียส ซีส์ จำกัด	100,000	100,000	99.99	99.99	140,512	141,524
บริษัท ฟรีเซียส สตาร์ส จำกัด	105,000	105,000	99.99	99.99	147,538	148,600
บริษัท ฟรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด	175,000	175,000	99.99	99.99	245,896	247,666
บริษัท ฟรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	270,000	270,000	99.99	99.99	333,422	335,822
บริษัท ฟรีเซียส ไคมอนด์ส จำกัด	205,000	205,000	99.99	99.99	208,746	210,248
บริษัท ฟรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด	144,000	144,000	99.99	99.99	141,624	142,644
บริษัท ฟรีเซียส เอ็มเมอร์อัลส์ จำกัด	366,000	366,000	99.99	99.99	339,594	342,038
บริษัท ฟรีเซียส รูบี้ส์ จำกัด	259,360	259,360	99.99	99.99	283,540	285,581
บริษัท ฟรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	249,360	249,360	99.99	99.99	274,446	276,421
บริษัท ฟรีเซียส การ์เนตส์ จำกัด	379,000	379,000	99.99	99.99	350,269	352,790
บริษัท ฟรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด	173,000	173,000	99.99	99.99	200,059	201,499
บริษัท ฟรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	336,000	336,000	99.99	99.99	385,729	388,505
บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด	286,000	96,000	99.99	99.99	299,881	107,903

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2559	2558	2559	2558	2559	2558
			%	%		
บริษัท พรีเมียร์ ทรีส์ จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	234,102	235,787
บริษัท พรีเมียร์ ฟอนด์ส จำกัด	124,000	124,000	99.99	99.99	140,810	141,823
บริษัท พรีเมียร์ เว็นเจอร์ส จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	253,930	255,758
บริษัท พรีเมียร์ แคปปิตอลส์ จำกัด	200,000	200,000	99.99	99.99	281,025	283,047
บริษัท พรีเมียร์ จัสติส จำกัด	147,000	147,000	99.99	99.99	190,926	192,300
บริษัท พรีเมียร์ ออกดิส จำกัด	217,000	217,000	99.99	99.99	215,753	217,306
บริษัท พรีเมียร์ ลาภูนส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	196,717	198,133
บริษัท พรีเมียร์ คลิฟส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	196,717	198,133
บริษัท พรีเมียร์ ฮิลล์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	196,717	198,133
บริษัท พรีเมียร์ เมาน์เทนส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	196,717	198,133
บริษัท พรีเมียร์ ริสอร์ทส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	196,717	198,133
บริษัท พรีเมียร์ ซิตี้ส์ จำกัด	170,000	170,000	99.99	99.99	223,692	225,303
บริษัท พรีเมียร์ คอมเมิร์ซ จำกัด	141,000	141,000	99.99	99.99	149,561	150,637
บริษัท พรีเมียร์ ออานาเม้นท์ส จำกัด	146,000	156,000	99.99	99.99	164,145	165,326
บริษัท พรีเมียร์ มูนส์ จำกัด	1,000	1,000	99.98	99.98	1,094	1,102
บริษัท พรีเมียร์ วินส์ จำกัด	298,800	1,000	99.99	99.98	303,824	1,019
บริษัท พรีเมียร์ เนปจูน จำกัด	298,800	1,000	99.99	99.98	303,824	1,019
บริษัท เนคเท็กซ์ จำกัด	2,500	2,500	69.99	69.99	911	917
บริษัท พรีเมียร์ สตอเรจ เทอมนัลส์ จำกัด	6,000	6,000	69.99	69.99	5,901	5,943
บริษัท เทปส์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด	0.0365	0.0365	100.00	100.00	-	-
บริษัท พรีเมียร์ ชิฟฟ์ (ปานามา) เอส เอ	250	250	99.99	99.99	358	361
บริษัท พรีเมียร์ ชิฟฟ์ (เม็กซิโก) ลิมิเตด	-	250	-	100.00	-	361
บริษัท พรีเมียร์ ชิฟฟ์ (สิงคโปร์) ฟิฟตี้ ลิมิเตด	363,338	363,338	100.00	100.00	375,883	378,589
บริษัท พรีเมียร์ ชิฟฟ์ (ยูเค) ลิมิเตด	250	250	100.00	100.00	358	361
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิฟฟ์ เอเยนซี่ จำกัด	210,000	210,000	99.99	99.99	388,555	391,351
บริษัท แอสโซซิเอท บัลส์ แคริเออร์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด	0.0664	0.0664	100.00	100.00	-	-
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย					9,624,873	8,890,391
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย					(2,233,389)	(7,222)
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย - สุทธิ					7,391,484	8,883,169

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯได้จำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย 31 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคา  
 ทุนรวม 6,249.90 ล้านบาท (สุทธิจากค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุน) (2558: บริษัทย่อย 34  
 บริษัท มูลค่ารวม 8,392.82 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่  
 กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 20

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยนอกจากการเปลี่ยนแปลงใน  
 บัญชีเงินลงทุนตามรายละเอียดที่แสดงดังต่อไปนี้ เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการ  
 แปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

## การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยมีดังต่อไปนี้

### 2559

1. ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ มีการลงทุนเพิ่มในหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัทย่อย	วันที่	หุ้นสามัญเพิ่มทุน		
		มูลค่าที่ตราไว้	จำนวนหุ้น	มูลค่ารวม
		(บาท)	(ล้านหุ้น)	(ล้านบาท)
บริษัท ฟรีเซียส วินัส จำกัด	19 เมษายน 2559	100.00	2.98	297.80
บริษัท ฟรีเซียส เนปจูน จำกัด	19 เมษายน 2559	100.00	2.98	297.80
บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด	14 ธันวาคม 2559	100.00	1.90	190.00

2. เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2559 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (เมอร์เซียส) ลิมิเตด ได้มีมติให้บริษัทเข้าสู่กระบวนการชำระบัญชีเนื่องจากบริษัทย่อยดังกล่าวไม่มีแผนการลงทุนอื่นเพิ่มเติมในอนาคตอีกทั้งไม่มีเจตนาในการดำเนินธุรกิจต่อไปในประเทศ เมอร์เซียส ต่อมาเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2559 บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (เมอร์เซียส) ลิมิเตด ได้ทำการชำระบัญชีเสร็จสมบูรณ์
3. เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2559 และ 22 พฤศจิกายน 2559 บริษัท พีเอสแอล อินเวสต์เมนต์ ลิมิเตด และบริษัท อินเตอร์เนชั่นแนลโลเทอรี่เรจ ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศ เมอร์เซียส ได้ทำการชำระบัญชีเสร็จสมบูรณ์ ตามลำดับ
4. เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2559 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัท เนคเท็กซ์ จำกัด และบริษัท ฟรีเซียส สตอเรจ เทอร์มินัลส์ จำกัด ได้มีมติให้ปิดบริษัท เนื่องจากไม่มีการดำเนินกิจการใดๆ
5. ค่าเผื่อผลขาดทุนของเงินลงทุนในบริษัทย่อยในงบการเงินเฉพาะกิจการบันทึกสำหรับบริษัทย่อยที่มีการขายเรือในระหว่างปี 2558-2559 และยังไม่มีแผนในการซื้อเรือใหม่ทดแทนในเร็วๆนี้ จำนวนเงิน 62.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 2,226.58 ล้านบาท)



## 2558

1. บริษัท ฟิเอสแอล ทูน ชิปปิ้ง ฟิทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิเตด (“ฟรีเซียส สิงคโปร์”) ได้จดทะเบียนเลิกบริษัทเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2558 และได้คืนเงินทุนจากการลงทุนให้ฟรีเซียส สิงคโปร์แล้ว
2. บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยจำนวน 3 บริษัท เพื่อรับเรือซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อกับผู้ต่อเรือแห่งหนึ่งในประเทศจีน ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัทย่อย	วันที่	หุ้นสามัญที่ออกใหม่		
		มูลค่าที่ตราไว้ (บาท)	จำนวนหุ้น (หุ้น)	มูลค่ารวม (พันบาท)
บริษัท ฟรีเซียส มูนส์ จำกัด	9 กุมภาพันธ์ 2558	100.00	9,998	999.80
บริษัท ฟรีเซียส วินัส จำกัด	18 กันยายน 2558	100.00	9,998	999.80
บริษัท ฟรีเซียส เนปจูน จำกัด	18 กันยายน 2558	100.00	9,998	999.80

3. นอกจากนี้ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิเตด ได้จัดตั้งบริษัทย่อยจำนวน 4 บริษัท ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละของ การถือหุ้นทางอ้อม โดยบริษัทฯ
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัท ฟรีเซียส</u>			
<u>ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิเตด</u>			
1. บริษัท ฟรีเซียส เกรซ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00
2. บริษัท ฟรีเซียส ซอนเนทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00
3. บริษัท ฟรีเซียส กลอริส ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00
4. บริษัท ฟรีเซียส วิสคอม ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00

4. เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2558 บริษัทฯ ได้ขายหุ้นสามัญใน บริษัท ฟรีเซียส โปรเจกต์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“ฟรีเซียส โปรเจกต์”) จำนวน 1 หุ้นในราคาหุ้นละ 1.00 เหรียญสหรัฐรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 1.00 เหรียญสหรัฐอเมริกา ให้แก่ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิเตด (“ฟรีเซียส สิงคโปร์”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยอีกแห่งหนึ่งของบริษัทฯ จากการปรับโครงสร้างการถือหุ้นนี้ทำให้กลุ่มบริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นในฟรีเซียสโปรเจกต์คงเดิมคือร้อยละ 100.00 รายการดังกล่าวได้รับอนุมัติจากมติที่ประชุมคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2558 และมติของคณะกรรมการของฟรีเซียส สิงคโปร์ เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2558 การขายเงินลงทุนดังกล่าวถือเป็นการขายเงินลงทุนภายใต้การควบคุมเดียวกันของกลุ่มบริษัท

13. เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

13.1 รายละเอียดของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วน				มูลค่าตามบัญชีตาม	
			เงินลงทุน		ราคาทุน		วิธีส่วนได้เสีย	
			2559	2558	2559	2558	2559	2558
			%	%				
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์	ก่อสร้างและพัฒนา							
(ฮาลเคีย) ไพรวาท ลิมิตเด	ท่าเทียบเรือ	อินเดีย	22.40	22.40	73,010	73,536	86,237	85,676

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่นำเสนองบการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	งบการเงินรวม			
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	ส่วนแบ่งกำไร			
	จากเงินลงทุน ในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย		เงินปันผลรับ จากบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	
	2559	2558	2559	2558
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์ (ฮาลเคีย) ไพรวาท ลิมิตัด	3,288	8,243	-	18,506

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 ซึ่งรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวม คำนวณจากข้อมูลทางการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 และ 2558 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	
	2559	2558	2559	2558	2559	2558	2559	2558	2559	2558
พันอินเดียรูปี พันอินเดียรูปี										
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ ซีพอร์ทส์										
(ฮาลเคีย) ไพรวาท ลิมิตัด	440,580	440,580	426,321	422,154	41,335	39,670	363,377	458,576	14,679	36,799

#### 14. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้ชำระค่าหุ้นสามัญเพิ่มเติมของบริษัท บทด จำกัด จำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 2.50 บาท เป็นจำนวนเงินรวม 5.06 ล้านบาท ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ชำระค่าหุ้นแล้วหุ้นละ 10.00 บาท เป็นจำนวนเงินรวม 20.26 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3 ของทุนที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนระยะยาวอื่นนอกจากการเปลี่ยนแปลงข้างต้น เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่นำเสนอทางการเงิน

15. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม					
	เรือและอุปกรณ์		สิ่งตกแต่ง			
	เรือ	ค่าใช้ภายใน	ติดตั้งและ	อุปกรณ์	สิ่งปรับปรุง	
อาคารชุด	และอุปกรณ์	การซ่อมแซม	และสำรวจเรือ	สำนักงาน	สินทรัพย์เช่า	รวม
			รวม			
<b>ราคาทุน</b>						
1 มกราคม 2559	264,707	34,478,634	816,181	65,526	15,408	35,655,958
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	3,491	3,605,535	105,383	46	1,265	3,717,062
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(7,761,335)	(516,091)	(908)	(1,613)	(8,279,947)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(1,806)	(338,002)	(12,026)	(478)	(114)	(352,509)
31 ธันวาคม 2559	266,392	29,984,832	393,447	64,186	14,946	30,740,564
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>						
1 มกราคม 2559	242,234	8,750,923	398,488	62,629	11,760	9,479,979
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	557	1,145,301	217,403	1,192	1,184	1,366,395
โอนออก/จำหน่าย	-	(5,332,590)	(408,832)	(898)	(1,613)	(5,743,933)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(1,722)	(148,414)	(5,923)	(440)	(81)	(156,666)
31 ธันวาคม 2559	241,069	4,415,220	201,136	62,483	11,250	4,945,775

	งบการเงินรวม							(หน่วย: พันบาท)
	เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกแต่ง				
	เรือ	ค่าใช้จ่ายใน		รวม	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุง	รวม	
		การซ่อมแซม	และสำรวจเรือ					
อาคารชุด	และอุปกรณ์							
ค่าเผื่อการต่อค่า								
1 มกราคม 2559	-	846,089	-	846,089	-	-	-	846,089
เพิ่มขึ้นระหว่างปี	-	561,408	5,151	566,559	-	-	-	566,559
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(1,268,055)	(4,113)	(1,272,168)	-	-	-	(1,272,168)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	-	(17,338)	123	(17,215)	-	-	-	(17,215)
31 ธันวาคม 2559	-	122,104	1,161	123,265	-	-	-	123,265
มูลค่าสุทธิตามบัญชี								
1 มกราคม 2559	22,473	24,881,622	417,693	25,299,315	2,897	3,648	1,557	25,329,890
31 ธันวาคม 2559	25,323	25,447,508	191,150	25,638,658	1,703	3,696	2,144	25,671,524
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี								
2559								1,366,395

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม						
	เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกแต่ง			
	เรือ	ค่าใช้จ่ายใน		ติดตั้งและ			
อาคารชุด	และอุปกรณ์	การซ่อมแซม	เรือ	อุปกรณ์	สิ่งปรับปรุง		
		และสำรวจเรือ	รวม	สำนักงาน	สินทรัพย์เช่า	รวม	
<b>ราคาทุน</b>							
1 มกราคม 2558	238,371	29,418,730	675,490	30,094,220	59,703	14,316	30,420,344
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	3,595	3,479,623	379,842	3,859,465	839	3,108	3,867,427
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(1,331,401)	(305,018)	(1,636,419)	(702)	(3,372)	(1,640,493)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	22,741	2,911,682	65,867	2,977,549	5,686	1,356	3,008,680
31 ธันวาคม 2558	264,707	34,478,634	816,181	35,294,815	65,526	15,408	35,655,958
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>							
1 มกราคม 2558	220,898	7,667,321	379,896	8,047,217	55,983	13,148	8,349,419
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	376	1,207,361	294,281	1,501,642	1,861	735	1,505,204
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/							
โอนออก/ตัดจำหน่าย	-	(876,280)	(304,896)	(1,181,176)	(600)	(3,372)	(1,185,148)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	20,960	752,521	29,207	781,728	5,385	1,249	810,504
31 ธันวาคม 2558	242,234	8,750,923	398,488	9,149,411	62,629	11,760	9,479,979



(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม						
	เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกแต่ง			
	เรือ	ค่าใช้จ่ายใน	เรือและอุปกรณ์	ติดตั้งและ	อุปกรณ์	สิ่งปรับปรุง	
อาคารชุด	และอุปกรณ์	การซ่อมแซม	และสำรวจเรือ	สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์เช่า	รวม
ค่าเผื่อการด้อยค่า							
1 มกราคม 2558	-	-	-	-	-	-	-
เพิ่ม/หักระหว่างปี	840,771	-	-	-	-	-	840,771
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	5,318	-	-	-	-	-	5,318
31 ธันวาคม 2558	846,089	-	-	-	-	-	846,089
มูลค่าสุทธิตามบัญชี							
1 มกราคม 2558	21,751,409	295,594	22,047,003	3,720	1,168	1,561	22,070,925
31 ธันวาคม 2558	24,881,622	417,693	25,299,315	2,897	3,648	1,557	25,329,890
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี							
2558							1,505,204

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์		สิ่งปรับปรุง	
	สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์เช่า	รวม
ราคาทุน				
1 มกราคม 2559	28,686	13,902	11,801	54,389
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	40	1,265	-	1,305
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	(908)	(1,613)	-	(2,521)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(216)	(103)	(84)	(403)
31 ธันวาคม 2559	27,602	13,451	11,717	52,770
ค่าเสื่อมราคาสะสม				
1 มกราคม 2559	26,371	10,488	10,844	47,703
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	1,001	956	543	2,500
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ โอนออก/ตัดจำหน่าย	(899)	(1,613)	-	(2,512)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(183)	(76)	(69)	(328)
31 ธันวาคม 2559	26,290	9,755	11,318	47,363
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
1 มกราคม 2559	2,315	3,414	957	6,686
31 ธันวาคม 2559	1,312	3,696	399	5,407
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี				
2559				2,500

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง		สิ่งปรับปรุง	
	และอุปกรณ์		สินทรัพย์เช่า	รวม
	สำนักงาน	ยานพาหนะ		
<b>ราคาทุน</b>				
1 มกราคม 2558	26,561	12,941	10,780	50,282
ซื้อเพิ่ม/โอนเข้า	332	3,108	-	3,440
จำหน่าย/โอนออก/ตัดจำหน่าย	(702)	(3,372)	-	(4,074)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	2,495	1,225	1,021	4,741
31 ธันวาคม 2558	28,686	13,902	11,801	54,389
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>				
1 มกราคม 2558	23,175	12,262	9,397	44,834
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	1,540	448	530	2,518
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ โอนออก/ตัดจำหน่าย	(600)	(3,372)	-	(3,972)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	2,256	1,150	917	4,323
31 ธันวาคม 2558	26,371	10,488	10,844	47,703
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>				
1 มกราคม 2558	3,386	679	1,383	5,448
31 ธันวาคม 2558	2,315	3,414	957	6,686
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>				
2558				2,518

ในระหว่างปี 2559 บริษัทย่อยในประเทศหลายบริษัทได้จำหน่ายและส่งมอบเรือจำนวนรวม 13 ลำ (2558: 3 ลำ) โดยมีขาดทุนจากการจำหน่ายเรือเป็นจำนวนรวม 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 680.29 ล้านบาท) (2558: 7.81 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 279.03 ล้านบาท)) ซึ่งได้แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 กลุ่มบริษัทมีอาคารชุดและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงิน 319.86 ล้านบาท (2558: 321.53 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 39.26 ล้านบาท (2558: 41.71 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทย่อยได้จดจำนองเรือจำนวน 35 ลำ (2558: 41 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนเงิน 24,708.39 ล้านบาท (2558: 23,048.68 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 20

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 กลุ่มบริษัทได้ประเมินและพิจารณาค่าเผื่อการด้อยค่าของเรือที่คาดว่าจะถูกขายในปี 2560 เป็นจำนวน 3.44 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 123.27 ล้านบาท) (2558: 23.45 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 840.77 ล้านบาท)) โดยประเมินจากมูลค่ายุติธรรมของเรือ (หักด้วยค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขายเรือ) มูลค่ายุติธรรมประมาณจากราคาขายเรือเฉลี่ยที่ขายได้ต่ำสุด อย่างไรก็ตาม ผลที่เกิดขึ้นจริงในอนาคตอาจต่างออกไป ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจในอนาคตและจังหวะเวลาทำการขายเรือแต่ละลำ

#### 16. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

รายละเอียดของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนซึ่งประกอบด้วยคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
<b>ราคาทุน</b>				
ราคาทุนต้นปี	60,523	55,281	60,451	55,215
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(432)	5,242	(432)	5,236
ราคาทุนปลายปี	60,091	60,523	60,019	60,451
<b>การตัดจำหน่าย</b>				
ค่าตัดจำหน่ายสะสมต้นปี	58,489	52,486	58,423	52,439
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	828	977	822	963
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(405)	5,026	(405)	5,021
ค่าตัดจำหน่ายสะสมปลายปี	58,912	58,489	58,840	58,423
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม</b>	<b>1,179</b>	<b>2,034</b>	<b>1,179</b>	<b>2,028</b>
<b>ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี</b>	<b>828</b>	<b>977</b>	<b>822</b>	<b>963</b>

#### 17. เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 กลุ่มบริษัทมีเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือคงเหลือจำนวน 75.70 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 2,712.40 ล้านบาท) ซึ่งเกี่ยวข้องกับสัญญาสั่งต่อเรือดังต่อไปนี้

- สัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 2 ฉบับที่ทำสัญญากับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. สำหรับตัวเรือหมายเลข SF130127 และ SF130130 ซึ่งอยู่ในระหว่างการต่อสร้าง รายละเอียดของราคาตามสัญญาและวันที่คาดว่าจะรับมอบเรือตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17.6 (2) และข้อ 17.7
- สัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 9 ฉบับที่ทำสัญญากับ Sainty Marine Corporation Ltd. สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14017B - SAM14023B และ SAM14027B - SAM14028B ซึ่งอยู่ในกระบวนการอนุญาตตุลาการตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17.8

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินล่องหน้าค่าต่อเรือสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ยอดคงเหลือต้นปี	4,451,615	4,014,210	4,436,781	3,660,903
เพิ่มขึ้น	1,137,585	1,326,761	1,137,585	1,326,761
ต้นทุนทางการเงินส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนเรือ	1,240	16,249	1,240	16,171
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	206	2,785	206	2,785
ต้นทุนทางตรงอื่น	102,872	112,432	80,549	99,634
การแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ	(655,557)	(428,898)	(655,557)	(428,898)
โอนไปเป็นต้นทุนเรือและอุปกรณ์				
ของบริษัทย่อย	(2,268,026)	(982,442)	(2,242,281)	(634,596)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	(57,534)	390,518	(57,389)	394,021
ยอดคงเหลือปลายปี	2,712,401	4,451,615	2,701,134	4,436,781

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 ต้นทุนการกู้ยืมได้บันทึกเข้าเป็นราคาทุนของเงินล่องหน้าค่าต่อเรือเป็นจำนวนเงิน 1.24 ล้านบาท (2558: 16.25 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 1.24 ล้านบาท (2558: 16.17 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยคำนวณจากอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมเป็นทุนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในอัตราร้อยละ 2.91 - 3.43 (2558: ร้อยละ 2.72 - 3.18) ในงบการเงินรวมและอัตราร้อยละ 2.91 - 3.43 (2558: ร้อยละ 2.78 - 3.18) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ในระหว่างปี 2559 และ 2558 กลุ่มบริษัทมีการส่งมอบเรือ การแก้ไขสัญญา/ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ ดังนี้

#### 17.1 การส่งมอบเรือตามสัญญาสั่งต่อเรือกับคู่ต่อเรือ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 เรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำ ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 1 บริษัท รายละเอียดดังนี้

วันที่ส่งมอบ	ชื่อบริษัทย่อย	ตัวเรือหมายเลข	ต้นทุนค่าต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่น
6 มกราคม 2558	บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	CC200-04	25.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 831.82 ล้านบาท)

### 17.2 การส่งมอบเรือตามสัญญาสั่งซื้อเรือกับผู้ต่อเรือ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd., ประเทศจีน

ในปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 เรือสินค้าแห่งกองจำนวน 2 ลำ ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 2 บริษัท รายละเอียดดังนี้

วันที่ส่งมอบ	ชื่อบริษัทย่อย	ตัวเรือหมายเลข	ต้นทุนค่าต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่น
30 เมษายน 2558	บริษัท พรีเซส กลอรี่ส์ พีทีอี ลิมิเตด	BC385-11	22.95 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 775.30 ล้านบาท)
6 มกราคม 2559	บริษัท พรีเซส วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด	BC385-12	23.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 811.10 ล้านบาท)

### 17.3 การส่งมอบเรือตามสัญญาสั่งซื้อเรือกับผู้ต่อเรือ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd., ประเทศจีน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 เรือสินค้าแห่งกองจำนวน 3 ลำ ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยในประเทศ 2 บริษัท และบริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 1 บริษัท รายละเอียดดังนี้

วันที่ส่งมอบ	ชื่อบริษัทย่อย	ตัวเรือหมายเลข	ต้นทุนค่าต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่น
27 ตุลาคม 2558	บริษัท พรีเซส วินัส จำกัด	SF130124	26.69 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 963.17 ล้านบาท)
28 ตุลาคม 2558	บริษัท พรีเซส เนปจูน จำกัด	SF130125	26.46 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 954.75 ล้านบาท)
7 กรกฎาคม 2559	บริษัท พรีเซส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	SF130126	26.21 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 909.43 ล้านบาท)

### 17.4 การส่งมอบเรือตามสัญญาสั่งซื้อเรือกับผู้ต่อเรือ Jiangsu Ruihai International Trade Co., Ltd. และ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd., ประเทศจีน

ในปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 เรือสินค้าแห่งกองจำนวน 2 ลำ ได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์และได้ส่งมอบให้แก่บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 1 บริษัท และบริษัทย่อยในประเทศ 1 บริษัท รายละเอียดดังนี้

วันที่ส่งมอบ	ชื่อบริษัทย่อย	ตัวเรือหมายเลข	ต้นทุนค่าต่อเรือและต้นทุนทางตรงอื่น
21 เมษายน 2559	บริษัท พรีเซส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด	SF130128	25.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 914.34 ล้านบาท)
8 ตุลาคม 2559	บริษัท พรีเซส ฟอเรสต์ จำกัด	SF130129	26.17 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 937.78 ล้านบาท)



## 17.5 การแก้ไขสัญญาสั่งซื้อเรือในปี 2558

เนื่องจาก Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“ผู้ขาย”) ประสบปัญหาทางเทคนิคบางประการทำให้ไม่สามารถต่อเรือขนาด Handysize 4 ลำได้ เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2558 บริษัทฯ ในฐานะผู้ซื้อและผู้ขายจึงได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 4 ลำ (“สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม”) ซึ่งได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2558 ภายหลังจากที่มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขบังคับก่อนโดยครบถ้วนซึ่งรวมถึงเงื่อนไขในการชำระคืนเงินงวดทั้งหมดจำนวน 13.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ที่ผู้ซื้อได้ชำระให้แก่ผู้ขายไปสำหรับการต่อเรือขนาด Handysize ทั้ง 4 ลำ ทั้งนี้ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติมมีการเปลี่ยนการสั่งซื้อเรือสินค้าแห่งเอกองขนาด Handysize จำนวน 4 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SF130120 SF130121 SF130122 และ SF130123) เป็นขนาด Ultramax 63,345 เดทเวทตันจำนวน 4 ลำแทน (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”) อย่างไรก็ตาม ไม่มีการเปลี่ยนแปลงในกำหนดการรับมอบเรือแม้ว่าเรือขนาด Ultramax จะมีขนาดระวางบรรทุกใหญ่กว่าเรือขนาด Handysize

รายละเอียดหลักๆของสัญญาสั่งซื้อเรือหลังจากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงแล้วเป็นดังต่อไปนี้

ประเภทเรือ	เรือประเภทขนส่งสินค้าแห่งเอกองจำนวน 4 ลำ (เรือขนาด Ultramax)
ผู้สั่งซื้อเรือ	บริษัทฯ
ผู้ขาย	Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. ประเทศจีน
ราคาตามสัญญา	ลำละ 27.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวม 110.81 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)
การจ่ายชำระ	ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำแบ่งชำระออกเป็น 5 งวด งวดแรกจำนวนเงิน 3,294,090 เหรียญสหรัฐอเมริกา จ่ายชำระภายใน 3 วันทำการ ภายหลังจากวันที่สัญญาแก้ไขเพิ่มเติมมีผลบังคับใช้ งวดที่ 2 ร้อยละ 15 ของราคาตามสัญญา หักด้วยเงินงวดแรก (3,294,090 เหรียญสหรัฐอเมริกา) งวดที่ 3 ร้อยละ 10 ของราคาตามสัญญา งวดที่ 4 ร้อยละ 5 ของราคาตามสัญญา เงินงวดแต่ละงวดจะจ่ายชำระเมื่อบริษัทฯ ได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารและใบรับรองขั้นตอนการต่อเรือ (milestone certificates) โดยงวดสุดท้าย ร้อยละ 70 ของราคาตามสัญญา จ่ายชำระเมื่อมีการส่งมอบเรือ
กำหนดรับมอบเรือ	ปี 2558 ถึง ปี 2559

17.6 สัญญาระงับข้อพิพาทของสัญญาสั่งซื้อเรือ

- 1) เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2558 บริษัทฯ และ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. (“Sanfu”) (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามสัญญาระงับข้อพิพาท จำนวน 2 ฉบับ เพื่อเป็นการระงับข้อพิพาทโดยสมัครใจของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย (“สัญญาระงับข้อพิพาท”) สำหรับข้อพิพาทอันสืบเนื่องจากสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 2 ฉบับ ลงวันที่ 20 ธันวาคม 2556 สำหรับเรือสินค้าแห่งแรกของ ขนาด 63,345 เดทเวตัน จำนวน 2 ลำ ตัวเรือหมายเลข SF130124 และตัวเรือหมายเลข SF130125 (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”) ซึ่งได้ลงนามโดยบริษัทฯ ในฐานะผู้ซื้อ และ Sanfu ในฐานะผู้ขาย (“สัญญาสั่งซื้อเรือใหม่”)

รายละเอียดหลักๆ ของสัญญาระงับข้อพิพาททั้งสองฉบับ มีดังต่อไปนี้

ข้อพิพาท	ข้อพิพาทเกิดขึ้นระหว่างคู่สัญญาในแง่ที่ว่าผู้ซื้อจะมีสิทธิที่จะได้รับการชดเชยค่าเสียหาย (ไม่รวมค่าปรับ (Liquidated Damages) ที่กำหนดไว้ในหมวด 3 ข้อ 3 ของสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่) เนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ และ/หรือข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) จากกรณีอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงหรือไม่ และหากเป็นเช่นนั้น ค่าเสียหายดังกล่าวควรกำหนดเป็นจำนวนเท่าไร
การระงับข้อพิพาท	<p>คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงเสนอข้อพิพาทดังกล่าวให้อนุญาตตุลาการในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ เป็นผู้ชี้ขาด โดยคู่สัญญาตกลงให้เสนอคำถามดังต่อไปนี้อันเกี่ยวข้องกับข้อพิพาทเท่านั้น ต่ออนุญาตตุลาการที่ได้รับการแต่งตั้ง (“คณะอนุญาโตตุลาการ”)</p> <p>1. ผู้ซื้อจะมีสิทธิที่จะได้รับการชดเชยค่าเสียหาย (ไม่รวมค่าปรับ (Liquidated Damages) ที่กำหนดไว้ในหมวด 3 ข้อ 3 ของสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่) เนื่องจากการผิดเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ และ/หรือ ข้อมูลจำเพาะของเรือ (Specifications) จากกรณีอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงหรือไม่ และหากเป็นเช่นนั้น ค่าเสียหายดังกล่าวควรกำหนดเป็นจำนวนเท่าไร</p> <p>2. ค่าธรรมเนียมที่ปรึกษากฎหมาย ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะพึงชำระให้แก่อีกฝ่ายหนึ่งเป็นเท่าไร</p>

<p><b>ราคาตามสัญญาใหม่ และเงื่อนไขการชำระ</b></p>	<p>ราคาตามสัญญาตั้งต่อเรือใหม่ได้ลดลงเป็น 25,500,000 เหรียญสหรัฐต่อลำ (จากที่เคยกำหนดไว้ที่ 27,477,500 เหรียญสหรัฐต่อลำ) ทั้งนี้ ได้มีการแก้ไขเงื่อนไขการชำระเงินงวดคงเหลือ เป็นดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การเพิ่มเงินงวดที่ 4 จำนวน 4 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อลำ ซึ่งในวันรับมอบเรือ จะต้องชำระให้แก่ Sanfu ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ</li> <li>2. การแก้ไขจำนวนเงินงวดสำหรับรับมอบเรือ (เงินงวดที่ 5) เป็นจำนวน 14,630,625 เหรียญสหรัฐต่อลำ ซึ่งจะชำระเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ</li> </ol>
<p><b>กำหนดวันรับเรือใหม่</b></p>	<p>ผู้ขายจะส่งมอบเรือพร้อมทั้งกรรมสิทธิ์ในเรือโดยไม่มีภาระผูกพันใดๆ และผู้ซื้อ (หรือบริษัทย่อยของผู้ซื้อ) จะรับมอบเรือหมายเลข SF130124 ในวันที่ 27 ตุลาคม 2558 และตัวเรือหมายเลข SF130125 ในวันที่ 28 ตุลาคม 2558</p>
<p><b>สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกัน</b></p>	<p>เมื่อได้รับการชำระเงินงวดที่ 4 ดังกล่าวจากผู้ซื้อสำหรับเรือแต่ละลำแล้ว Sanfu จะให้สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันจำนวน 4 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อลำแก่บริษัทฯ</p> <p>เงื่อนไขการชำระคืนสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันนั้นขึ้นอยู่กับคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือคำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ ตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ในกรณีที่คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือ คำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ เป็นคุณแก่ Sanfu และไม่มีค่าเสียหายที่ต้องชำระให้แก่บริษัทฯ บริษัทฯจะจ่ายเงินตามสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันดังกล่าวให้แก่ Sanfu ภายใน 1 ปีนับแต่มีคำชี้ขาด หรือ คำตัดสิน (แล้วแต่กรณี) พร้อมทั้งดอกเบี้ยร้อยละ 6 ต่อปีนับจากวันรับมอบเรือจนถึงวันที่มีการชำระเงินคืน</li> <li>• ในกรณีที่คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือ คำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ เป็นคุณแก่บริษัทฯ และมีค่าเสียหายที่ต้องชำระให้แก่บริษัทฯ บริษัทฯจะใช้เงินให้แก่ Sanfu สำหรับส่วนต่างระหว่างสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันกับค่าเสียหายที่คณะอนุญาโตตุลาการ หรือ ศาลหากมีการอุทธรณ์ ได้กำหนดให้บริษัทฯ ได้รับ ภายใน 1 ปีนับแต่มีคำชี้ขาด หรือคำตัดสิน (แล้วแต่กรณี) โดยไม่มีดอกเบี้ย</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ในกรณีที่ค่าเสียหายที่คณะอนุญาโตตุลาการ หรือ ศาลหากมีการอุทธรณ์ได้กำหนดให้ Sanfu ชำระให้แก่บริษัทนั้น เท่ากับหรือมากกว่าจำนวนเงินสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันดังกล่าว ทั้งบริษัทและ Sanfu ไม่ต้องชำระหรือชำระคืนจำนวนเงินใดๆ ให้แก่กันตามสัญญาฉบับข้อพิพาทอีก ซึ่งจะถือว่าข้อพิพาทเป็นอันยุติ</li> <li>• ภายหลังจากการชำระคืนตามข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น ถือว่ามีการชำระหนี้ภายใต้สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันดังกล่าวครบถ้วนแล้ว โดยคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะไม่มีสิทธิเรียกร้องจากสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันดังกล่าวอีกต่อไป</li> </ul>
--	--

2) เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2559 บริษัทฯ และ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“Sanfu”) และ Jiangsu Ruihai International Trade Co. Ltd. (“JSRH”) (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามสัญญาฉบับข้อพิพาท จำนวน 4 ฉบับ เพื่อเป็นการระงับข้อพิพาทโดยสมัครใจของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย สำหรับข้อพิพาทอันสืบเนื่องมาจากสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 8 ฉบับ (“สัญญาสั่งซื้อเรือ”) สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ขนาด 63,345 เดทเวทตันจำนวน 8 ลำ ตัวเรือหมายเลข SF130126 ถึง SF130133 ทั้งนี้ รายละเอียดหลักๆ ของสัญญาฉบับข้อพิพาททั้ง 4 ฉบับ มีดังต่อไปนี้

- ราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130126 SF130127 SF130128 และ SF130129 (“เรือสี่ลำที่ยังคงอยู่”) ได้ลดลงเป็น 25 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ
- ในวันรับมอบเรือแต่ละลำของเรือสี่ลำที่ยังคงอยู่ Sanfu และ JSRH จะให้สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันจำนวน 6 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ แก่บริษัทฯ โดยเงื่อนไขการชำระคืนสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันนี้จะคำนวณโดยอ้างอิงผลของข้อพิพาทที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับข้อพิพาทลงวันที่ 9 ตุลาคม 2558 จำนวน 2 ฉบับ สำหรับตัวเรือหมายเลข SF130124 และ SF130125
- Sanfu จะชำระคืนเงินงวดที่บริษัทฯ ได้ชำระไปสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130130 SF130131 SF130132 และ SF130133 รวมทั้งดอกเบี้ยให้แก่บริษัทฯ โดยนำไปหักออกจากเงินงวดสุดท้ายสำหรับรับมอบเรือแต่ละลำของเรือสี่ลำที่ยังคงอยู่ โดยหลังจากการชำระคืนเงินงวดดังกล่าวแล้ว สัญญาสั่งซื้อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130131 SF130132 และ SF130133 จะถูกยกเลิก อย่างไรก็ตามจะมีการแก้ไขสัญญาสั่งซื้อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130130

เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2559 บริษัทฯ และ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“ผู้ต่อเรือ Sanfu”) (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามในสัญญาฉบับซื้อพิพาทฉบับที่ 2 ในสัญญาสั่งซื้อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130127 (“สัญญาฉบับซื้อพิพาทฉบับที่ 2”) รายละเอียดหลักๆของสัญญาฉบับซื้อพิพาทฉบับที่ 2 มีดังต่อไปนี้

1. คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะกำหนดวันส่งมอบเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130127 ระหว่างวันที่ 4 ถึง 7 เมษายน 2560 (ซึ่งวันที่แน่นอนจะตกลงกันในภายหลัง)
2. เงินย่ำล่วงหน้าค่าต่อเรือที่บริษัทฯ ได้ชำระไปสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130133 รวมทั้งดอกเบี้ยจนถึงวันที่ 25 พฤศจิกายน 2559 จะถูกชำระคืนให้แก่บริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะนำไปชำระคืนบางส่วนของผู้ซื้อเรือที่ไม่มีหลักประกันสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130129 หลังจากบริษัทฯ ได้รับคืนเงินย่ำล่วงหน้าดังกล่าวแล้วถือว่าสัญญาสั่งซื้อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130133 จะถูกยกเลิก
3. ณ วันส่งมอบเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130127 ผู้ซื้อเรือที่ไม่มีหลักประกันสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130129 จะถูกปรับปรุงกลับเป็นจำนวน 6 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา

ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ บันทึกบัญชีดอกเบี้ยรับสำหรับเงินย่ำล่วงหน้าที่บริษัทฯ ได้จ่ายไป สำหรับตัวเรือหมายเลข SF130130 SF130131 SF130132 และ SF130133 จำนวนเงิน 1.12 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา (หรือประมาณ 39.72 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 สัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 3 ลำสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130131 SF130132 และ SF130133 ได้ถูกยกเลิกแล้ว

#### 17.7 การแก้ไขสัญญาสั่งซื้อเรือในปี 2559

เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2559 บริษัทฯ และ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“ผู้ต่อเรือ Sanfu”) (รวมเรียกว่า “คู่สัญญา”) ได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมจำนวน 1 ฉบับ (“สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม”) สำหรับสัญญาสั่งซื้อเรือฉบับลงวันที่ 20 ธันวาคม 2556 (“สัญญาสั่งซื้อเรือ”) เพื่อสั่งซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของ ขนาดอัลตราแมกซ์ 63,345 เดทเวตตันจำนวน 1 ลำ ตัวเรือหมายเลข SF130130 (“เรือ”) รายละเอียดหลักๆของสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมมีดังต่อไปนี้

1. ราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือได้ลดลงเป็น 18 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตาม จะมีการเปลี่ยนแปลงราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือโดยอ้างอิงราคาตลาดของเรือก่อนการรับมอบเรือ โดยคู่สัญญาจะร่วมกันรับผิดชอบในส่วนต่างระหว่างราคาตลาดของเรือ ณ เวลาส่งมอบกับราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือ ฝ่ายละเท่าๆกัน (“ราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือที่แก้ไข”)

## 2. เงื่อนไขการชำระราคาได้แก่เป็น ดังต่อไปนี้

### (ก) งวดที่ 1

จำนวนเงิน 3.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จะครบกำหนดชำระภายใน 5 วันทำการธนาคาร หลังจากที่ได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคาร เพื่อเป็นการค้ำประกันการคืนเงินงวด สำหรับเงินงวดที่ 1 แล้ว

### (ข) งวดที่ 2

จำนวนเงิน 3.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จะครบกำหนดชำระภายใน 5 วันทำการธนาคาร หลังจากเกิด 2 เหตุการณ์ครบดังนี้ (1) ผู้ซื้อได้รับหนังสือค้ำประกันจากธนาคารเพื่อเป็นการค้ำประกันการคืนเงินงวดสำหรับเงินงวดที่ 2 (2) การรับมอบเรือหมายเลข SF130129 ภายใต้สัญญาส่งต่อเรือฉบับลงวันที่ 17 มีนาคม 2557 ระหว่างบริษัทฯ ในฐานะผู้ซื้อ และผู้ต่อเรือ Sanfu และ Jiangsu Ruihai International Trade Co. Ltd ร่วมกันในฐานะผู้ขาย

### (ค) งวดที่ 3

จำนวนเงินเท่ากับราคาตามสัญญาส่งต่อเรือที่แก้ไข หักออกด้วยเงินงวดที่ 1 และเงินงวดที่ 2 จะครบกำหนดชำระพร้อมกับการส่งมอบเรือ

## 3. วันส่งมอบเรือจะถูกแก้ไขให้เป็น ในวันที่หรือหลังวันที่ 10 มกราคม 2561

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อ 2 (ก) ก่อนโดยครบถ้วนในวันที่หรือก่อนวันที่ 18 ตุลาคม 2559 มิเช่นนั้น สัญญาแก้ไขเพิ่มเติมและสัญญาต่อเรือจะตกเป็นโมฆะและไม่มีผลผูกพันใด ๆ เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2559 คู่สัญญาได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงซึ่งจะมีผลย้อนหลังนับตั้งแต่วันที่ 18 ตุลาคม 2559 รายละเอียดหลักๆของบันทึกข้อตกลงมีดังต่อไปนี้

1. คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะขยายระยะเวลาที่จะปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับการวางหนังสือค้ำประกันจากธนาคารจากวันที่ 18 ตุลาคม 2559 เป็นวันที่ 30 พฤษภาคม 2560
2. จะไม่มีการเรียกเก็บเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข SF130130 ก่อนวันที่ 1 พฤษภาคม 2560

## 17.8 การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ

ในระหว่างปี 2559 และ 2558 บริษัทฯได้ปฏิเสธการรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกขนาด 64,000 ตันตัน จำนวน 12 ลำ ที่ทำสัญญากับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน (“ผู้ต่อเรือ”) เมื่อวันที่ 24 และ 26 กุมภาพันธ์ 2557 สำหรับตัวเรือหมายเลข SAM14017B - SAM14028B



เนื่องจากความล่าช้าในการต่อเรือทำให้ทางผู้ต่อเรือไม่สามารถส่งมอบเรือภายในระยะเวลาที่กำหนด ในสัญญาสั่งต่อเรือ (“สัญญา”) บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิตามสัญญาในการยกเลิกสัญญาทั้ง 12 ฉบับ เนื่องจากล่วงเลยกำหนดส่งมอบเรือและได้เรียกร้องให้ผู้ต่อเรือคืนเงินงวดที่ได้ชำระไปพร้อมดอกเบี้ยที่กำหนด

บริษัทฯ ได้ยื่นหนังสือเรียกร้องให้ธนาคารที่ให้การค้ำประกัน กล่าวคือ Export-Import Bank of China สาขา Jiangsu (“CEXIM”) ชำระเงินตามหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่ได้ออกให้บริษัทฯ ภายใต้สัญญา เพื่อเรียกร้องเงินงวดค่าต่อเรือที่จ่ายไปแล้วพร้อมดอกเบี้ยคืน ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ ได้รับคืนเงินงวดพร้อมดอกเบี้ยสำหรับตัวเรือสามลำ คือตัวเรือหมายเลข SAM14024B SAM14025B และ SAM14026B รวมจำนวน 8.81 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามาจาก CEXIM เนื่องจากยังไม่มีคู่สัญญาฝ่ายใดยื่นเสนอข้อพิพาทภายในระยะเวลาที่กำหนดสำหรับเรือทั้งสามลำดังกล่าวนี้

สำหรับเรือที่บริษัทฯ ได้รับแจ้งว่าผู้ต่อเรือได้ยื่นเสนอข้อพิพาทตามข้อกำหนดในหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้และตามสัญญาสั่งต่อเรือ การได้รับคืนเงินงวดที่บริษัทฯ ได้จ่ายไปนั้นยังคงขึ้นอยู่กับคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ และหนังสือค้ำประกันประเภทเพิกถอนไม่ได้ที่เกี่ยวข้องกับเรือลำดังกล่าวก็ได้รับการขยายระยะเวลาออกไปจนถึง 90 วันหลังจากวันที่มีการเผยแพร่คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 รายละเอียดของการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือที่ยกเลิกโดยบริษัทฯ และผู้ต่อเรือ (ภายใต้การคัดค้านของบริษัทฯ) (ไม่รวมเรือสามลำที่บริษัทฯ ได้รับเงินงวดคืนจาก CEXIM ตามที่ได้กล่าวข้างต้น) แสดงได้ดังต่อไปนี้

ตัวเรือหมายเลข	วันที่ทำสัญญา สั่งต่อเรือ	ยกเลิกโดย	วันที่ในหนังสือบอกเลิก สัญญาสั่งต่อเรือ	วันที่ได้รับแจ้งจากผู้ต่อเรือ ว่ามีการยื่นเสนอข้อพิพาท	ราคาตามสัญญา (ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	เงินงวดจ่าย ล่วงหน้าที่ยกคืน (ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)
SAM14017B	24 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	11 กันยายน 2558	25 กันยายน 2558	27.90	11.16
SAM14018B	24 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	11 กันยายน 2558	25 กันยายน 2558	27.90	11.16
SAM14019B	26 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	16 พฤศจิกายน 2558	24 พฤศจิกายน 2558	27.97	11.16
SAM14020B	26 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	16 พฤศจิกายน 2558	24 พฤศจิกายน 2558	27.97	11.16
SAM14021B	26 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	29 มกราคม 2559	3 กุมภาพันธ์ 2559	27.97	5.58
SAM14022B	26 กุมภาพันธ์ 2557	บริษัทฯ	29 มกราคม 2559	3 กุมภาพันธ์ 2559	27.97	5.58
SAM14023B	26 กุมภาพันธ์ 2557	ผู้ต่อเรือ บริษัทฯ	15 กันยายน 2558 30 มีนาคม 2559	7 ธันวาคม 2558	27.47	2.74
SAM14027B	26 กุมภาพันธ์ 2557	ผู้ต่อเรือ บริษัทฯ	20 พฤศจิกายน 2558 29 สิงหาคม 2559	6 กันยายน 2559	27.97	2.79
SAM14028B	26 กุมภาพันธ์ 2557	ผู้ต่อเรือ บริษัทฯ	20 พฤศจิกายน 2558 29 สิงหาคม 2559	6 กันยายน 2559	27.97	2.79
รวม					251.09	64.12

## 18. ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ยอดคงเหลือต้นปี	217,542	124,191	217,542	120,954
เพิ่มขึ้น	18,976	120,517	18,976	120,489
โอนไปแสดงหักจากเงินกู้ยืมระยะยาว	(50,602)	(39,643)	-	(4,438)
โอนไปบริษัทย่อยในฐานะผู้กู้	-	-	(50,602)	(31,981)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน				
รอตัดจ่าย	(182,253)	(4,211)	(182,253)	(4,211)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(3,663)	16,688	(3,663)	16,729
ยอดคงเหลือปลายปี	-	217,542	-	217,542

ในระหว่างปี 2559 กลุ่มบริษัทได้ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายสำหรับการขอวงเงินกู้ยืมที่ได้จ่ายไปในปีก่อนๆ เป็นจำนวนเงิน 182.25 ล้านบาท (2558: 4.21 ล้านบาท) ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ เนื่องจากการจ่ายเงินกู้ยืมก่อนกำหนด ยกเลิกวงเงินกู้ยืม ลดวงเงินกู้ยืมและวงเงินกู้ยืมหมดอายุ การตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายนี้ใช้หลักการจัดสรรตามสัดส่วนของวงเงินกู้ยืมที่ลดลง

## 19. ต้นทุนสัญญาารอตัดจ่าย

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีต้นทุนสัญญาารอตัดจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2559	2558
ยอดคงเหลือต้นปี	275,762	266,734
จ่ายเพิ่ม	-	3,574
ตัดจำหน่ายสำหรับงวด	(20,007)	(19,307)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(2,289)	24,761
ยอดคงเหลือปลายปี	253,466	275,762

**20. วงเงินกู้ยืมระยะยาว**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2559 บัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม											
งบกำไรขาดทุนสุทธิ											
	งวดที่ 1	งวดที่ 2	งวดที่ 3	งวดที่ 4	งวดที่ 5	งวดที่ 6	งวดที่ 8	งวดที่ 9	งวดที่ 10	งวดที่ 1	งวดที่ 2
งบกำไรขาดทุนสุทธิ	2559	2558	2559	2558	2559	2558	2559	2558	2559	2558	2559
รายได้	730,946	1,250,929	1,333,476	1,956,291	1,161,807	1,262,852	600,694	651,558	561,267	636,083	2,456,709
กำไรสุทธิ	(3,919)	(5,410)	(20,713)	(26,814)	(16,051)	(19,190)	(3,653)	(4,334)	(3,081)	(3,878)	25,197
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,245,519	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	-	(110,886)	-	(201,604)	(90,748)	(91,274)	(45,926)	(46,230)	(69,786)	(70,245)	(206,084)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	558,286	632,205	2,481,906
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(110,886)	(201,604)	(90,748)	(45,926)	(69,786)	(70,245)	(17,567)	(37,780)	(486,998)	(56,644)	(1,673,285)
กำไรสุทธิต่อหุ้น	727,027	1,134,933	1,312,763	1,929,477	1,145,756	1,243,662	597,041	647,224	55		

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ

วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการตั้งตงและจัดซื้อเรือใหม่					
	วงเงินที่ 8		วงเงินที่ 9		รวม
	2559	2558	2559	2558	2558
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	120,814	-	487,196	608,010
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่าย	-	(2,062)	-	(198)	(2,260)
รวม	-	118,752	-	486,998	605,750
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	-	(486,998)	(486,998)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	118,752	-	-	118,752

เงินกัมมะชะยา - สัทธิกส่วนตึงกำหนดำระภายในหนึ่งปี

รายละเอียดของวงเงินกู้ยืมแต่ละวงเงินสรุปได้ดังต่อไปนี้

## 20.1 วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อและจัดซื้อเรือใหม่

### วงเงินที่ 1

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกันกับธนาคารต่างประเทศและในประเทศหลายแห่งจำนวนรวม 398.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา คิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 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. (“DNB”) 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) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของค่าชดเชยต่างๆของเรือ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของวงเงินประกันภัยเรือ จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือ และการจดจำนำบัญชีเงินรายได้ของเรือแต่ละลำและบัญชีเงินชำระคืนของเรือแต่ละลำ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

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

จากการผิดเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2558 ผู้กู้ได้วางหลักประกันเป็นเงินสดจำนวน 13,449,779 เหรียญสหรัฐอเมริกา (เพิ่มเติมจากเรือที่ได้จดทะเบียนเป็นหลักประกัน) เพื่อให้สามารถดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำไม่น้อยกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือตามสัญญาเงินกู้ หลักประกันเงินสดจำนวนดังกล่าวจะสามารถถอนได้หลังจาก 90 วันทำการนับจากวันที่ 27 กรกฎาคม 2558 โดยอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันต้องเกินกว่าร้อยละ 130 ของยอดเงินกู้คงเหลือตามสัญญาเงินกู้ภายหลังการถอนหลักประกันเงินสดดังกล่าว และไม่มีการผิดเงื่อนไขใดๆตามสัญญาเงินกู้

นอกจากนี้ ตัวแทนยังได้อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 หรือวันที่อื่นใดที่จะได้มีการแจ้งโดยตัวแทน (“ช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบ”)

การอนุมัติข้างต้น บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังนี้

- ก) บริษัทฯไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นในช่วงเวลาที่ได้รับการยกเว้นการทดสอบหรือจนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน
- ข) บริษัทฯต้องนำเสนอแผนการกระแสเงินสดทุกเดือนสำหรับระยะเวลาสามเดือนข้างหน้า จนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน

ณ วันที่ 27 กรกฎาคม 2558 บริษัทฯได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขข้างต้นและถือว่าการยกเว้นมีผลบังคับใช้สืบเนื่องจากการลดลงของมูลค่าหลักประกันและการผิดเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วน Funded Debt to EBITDA เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2559 ผู้กู้จ่ายเงินกู้ล่วงหน้าจำนวน 13,251,665 เหรียญสหรัฐอเมริกา โดยหักจากหลักประกันเงินสดที่วางไว้เพื่อให้สามารถดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำต่อยอดเงินกู้คงเหลือ โดยการจ่ายเงินกู้ล่วงหน้าดังกล่าว จำนวน 8,463,245 เหรียญสหรัฐอเมริกาคือเป็นการชำระเงินงวดล่วงหน้าของเงินกู้ที่จะถึงกำหนดชำระใน 11 งวดต่อไปตามลำดับ และส่วนที่เหลือจะนำไปหักกับเงินงวดที่ต้องจ่ายชำระในงวดสุดท้าย

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น DNB ยังได้อนุมัติเงื่อนไขทางการเงินดังนี้

- 1) ให้ดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำเป็นร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือตามสัญญาเงินกู้ตลอดอายุของสัญญา
- 2) ยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน Funded Debt to EBITDA ไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

เพื่อให้ได้รับการอนุมัติข้างต้น บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลักดังนี้

- ก) บริษัทฯไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นในช่วงเวลาที่ได้รับการยกเว้นการทดสอบหรือจนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน
- ข) บริษัทฯต้องนำเสนอผลการกระแสเงินสดทุกเดือนสำหรับระยะเวลาสามเดือนข้างหน้าจนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน

ผู้กู้ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขข้างต้น และการยกเว้นได้มีผลบังคับใช้

ต่อมา เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2559 ธนาคาร DNB ได้แจ้งผู้กู้ว่ามีการลดลงของมูลค่าหลักประกันอีก

เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2559 ผู้กู้ได้วางหลักประกันเงินสดเพิ่ม จำนวน 3,776,886 เหรียญสหรัฐอเมริกาเพื่อให้สามารถดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำต่อยอดเงินกู้คงเหลือ เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2559 อัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำเพิ่มขึ้นเกินกว่าร้อยละ 130 ต่อยอดเงินกู้คงเหลือ ดังนั้นผู้กู้ได้ขอลถอนหลักประกัน โดยเงินสดจำนวน 2,051,667 เหรียญสหรัฐอเมริกาได้ถูกถอนจากหลักประกันเงินสด ต่อมาวันที่ 18 มกราคม 2560 เงินสดจำนวน 1,006,667 เหรียญสหรัฐอเมริกาได้ถูกถอนเพิ่มเติมจากหลักประกันเงินสด

## วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 บริษัทย่อยทางอ้อมซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ 4 บริษัท (“บริษัทย่อยเอสพีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 84.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคาร ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ING”) และธนาคาร DNB Asia Ltd. (“DNB”) สำหรับใช้ชำระหนี้ในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือต่อใหม่ประเภทขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาด Supramax ขนาดระวางบรรทุกแต่ละลำ 57,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัทย่อยทางอ้อมแต่ละแห่งได้สั่งต่อเรือในประเทศจีน เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

ในระหว่างปี 2555 ถึง 2556 บริษัทย่อยทางอ้อมทั้ง 4 บริษัทได้เบิกถอนเงินกู้สำหรับการรับมอบเรือขนาด Supramax จำนวน 4 ลำแล้ว



เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2557 ธนาคาร ING 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 พร้อมกับการชำระ เงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	ก) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ข) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินได้และสัญญาเช่าเหมา ลำเป็นระยะเวลา ง) การจำนำเป็นลำดับแรกของบัญชีเงินได้ที่ติดกับตัวแทนหลักประกัน 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

จากการผิดเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2558 ธนาคาร ING และ DNB ในฐานะตัวแทนได้อนุมัติให้ดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำกลับเป็นร้อยละ 125 จากร้อยละ 130 ของยอดเงินกู้คงเหลือตามสัญญาเงินกู้ตลอดอายุของสัญญา และได้ตกลงให้ผู้กู้วางหลักประกันเงินสดจำนวน 11,415,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา (เพิ่มเติมจากเรือที่ได้จดจำนองเป็นหลักประกัน) เพื่อให้สามารถดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำไม่น้อยกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือตามสัญญาเงินกู้ ผู้กู้ได้วางหลักประกันเงินสดจำนวนดังกล่าวแล้ว ซึ่งจะสามารถถอนได้หลังจาก 90 วันทำการนับจากวันที่ 27 กรกฎาคม 2558 โดยอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันต้องเกินกว่าร้อยละ 130 ของยอดเงินกู้คงเหลือตามสัญญาเงินกู้ภายหลังการถอนหลักประกันเงินสดดังกล่าวและไม่มีผิดเงื่อนไขใดๆตามสัญญาเงินกู้

นอกจากนี้ ING และ DNB ยังได้อนุมัติเงื่อนไขทางการเงินดังนี้

- 1) อนุมัติให้ดำรงเงินสดกลับเป็นอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา จากอย่างน้อย 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อเรือ 1 ลำ ที่กลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 หรือวันที่อื่นใดที่จะได้มีการแจ้งโดยตัวแทน (“ช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบ”)
- 2) ยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA ระหว่างช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบ

การอนุมัติข้างต้น บริษัทต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังนี้

- ก) บริษัทไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นในช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบหรือจนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน
- ข) บริษัทต้องนำส่งประมาณการกระแสเงินสดทุกเดือนสำหรับระยะเวลาสามเดือนข้างหน้าจนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน

ณ วันที่ 27 กรกฎาคม 2558 บริษัทได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขข้างต้นและถือว่าการยกเว้นมีผลบังคับใช้ เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2559 ธนาคาร ING ได้แจ้งผู้กู้ให้ทำการแก้ไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันที่ลดลง ดังนั้นผู้กู้ได้จ่ายคืนเงินกู้ล่วงหน้าจำนวน 15,576,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา โดยหักจากหลักประกันเงินสดที่วางไว้จำนวน 11,415,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาและชำระเงินสดเพิ่มเติมจำนวน 4,161,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาเพื่อให้สามารถดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำต่อยอดเงินกู้คงเหลือ โดยการจ่ายคืนเงินกู้ล่วงหน้าดังกล่าวจะถือเป็นการชำระเงินงวดล่วงหน้าของเงินกู้ที่จะถึงกำหนดชำระในงวดต่อไปตามลำดับ

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ING ยังได้อนุมัติเงื่อนไขทางการเงินดังนี้

- 1) ให้ดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำเป็นร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือตามสัญญาเงินกู้ตลอดระยะเวลาที่เหลือของวงเงินกู้
- 2) ให้ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ที่กลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของตลอดระยะเวลาที่เหลือของวงเงินกู้
- 3) ยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน Funded Debt to EBITDA จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

เพื่อให้ได้รับการอนุมัติข้างต้น บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลักดังนี้

- ก) บริษัทฯไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นในช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบหรือจนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน
- ข) บริษัทฯต้องนำส่งประมาณการกระแสเงินสดทุกเดือนสำหรับระยะเวลาสามเดือนข้างหน้าจนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน

ผู้กู้ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขข้างต้น และการยกเว้นได้มีผลบังคับใช้

ต่อมา เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2559 ธนาคาร ING ได้แจ้งผู้กู้ว่ามีการลดลงของมูลค่าหลักประกันอีกและให้ทำการแก้ไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันที่ขาดไป

เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2559 ผู้กู้ได้วางหลักประกันเงินสดเพิ่มจำนวน 5,360,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาเพื่อให้สามารถดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำต่อยอดเงินกู้คงเหลือ

### วงเงินที่ 3

เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด และบริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด (“เอบีซี ทู และ เอบีซี ทรี”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยเอสพีซีของ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ เครือเรือ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 45.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาสัญญาสั่งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 2 ลำ กับ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย ซึ่งต่อมาได้ยกเลิก

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556 เอบีซี ทู และ เอบีซี ทรี ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 ต่อทำสัญญาเงินกู้ ฉบับลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 โดยมีรายละเอียดการแก้ไขและเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ วงเงินสูงสุด การชำระคืน และหลักประกัน เพื่อให้สอดคล้องกับการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 2 ลำกับ ABG Shipyard Ltd. ประเทศอินเดีย และการแทนที่ด้วยสัญญาสั่งต่อเรือใหม่กับ 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 การชำระเงินงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ		
	รายละเอียดการชำระคืน	เอปียี ทุ	เอปียี ตรี
	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) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ฉ) การค้ำประกันจากบริษัท เอปียี ช) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเรือแต่ละลำ		

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมแบบมีหลักประกัน เอปียี ทุ และ เอปียี ตรี ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

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

เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2557 เอบีซี กรุ๊ป ได้เข้าทำรายการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย โดยเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 19.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ที่ร้อยละ 2.39 ต่อปี สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 24 มิถุนายน 2557 ถึงวันที่ 2 เมษายน 2567 กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2557 เอบีซี ตรี 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 ลิมิเตด (“เอบีซี โฟร์”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท เอบีซี”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระหนี้ในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาตั้งต่อเรือประเภทขนส่งซีเมนต์ใหม่จำนวน 1 ลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกันสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	19,344,000 เหรียญสหรัฐหรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของวงเงินเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้แต่ไม่เกินวันที่ 28 เมษายน 2568
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาส ละ 322,400 เหรียญสหรัฐหรือเริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐหรือวันสุดท้ายของสัญญา (วันที่ 1 ตุลาคม 2567)

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
หลักประกัน	<p>ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก</p> <p>ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ</p> <p>ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา</p> <p>ง) การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน</p> <p>จ) การจำนำหุ้นของผู้กู้</p> <p>ฉ) การค้ำประกันจากบริษัท เอบีซี</p> <p>ช) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา</p>

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม เอบีซี โพร ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

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

เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2557 เอบีซี โพร 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 (“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	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	19,584,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของวงเงินจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับมอบเรือ



วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับมอบเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้แต่ไม่เกินวันที่ 30 พฤศจิกายน 2567
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนจำนวน 40 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 489,600 เหรียญสหรัฐอเมริกา เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ง) การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน จ) การค้ำประกันจากบริษัท เอบีซี ฉ) การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม เอบีซี วัน ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

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

เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2557 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 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย สำหรับใช้ชำระหนี้ในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 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 เหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือแต่ละลำ 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 ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- 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

เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ได้อนุมัติการแก้ไขข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน net funded debt to EBITDA จากไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 เป็นไม่เกินกว่า 13.5 ต่อ 1 และดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้จากไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1 เป็นไม่น้อยกว่า 0.4 ต่อ 1 ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558

เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2558 บริษัทฯยกเลิกวงเงินกู้ยืมคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวนเงิน 3.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2559 ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยได้อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน Net Funded Debt to EBITDA และอัตราส่วน Debt Service Coverage ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2559 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 ระหว่างช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบในปี 2559 บริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้น

เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2559 ผู้กู้ได้รับแจ้งให้ทำการแก้ไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันที่ขาดไปสำหรับวงเงินกู้ยืมนี้ และวงเงินที่ 2 ของวงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 20.2 ดังนั้นในวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2560 ผู้กู้ได้ชำระคืนเงินกู้ล่วงหน้า 4.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาโดยถือเป็นการชำระเงินงวดล่วงหน้าของเงินกู้ที่จะถึงกำหนดชำระในงวดต่อไปตามลำดับ และเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2560 ได้จดทะเบียนเรือ 1 ลำเพื่อเป็นหลักประกันเพิ่มเติม เพื่อแก้ไขอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันที่ขาดไป

## วงเงินที่ 7

เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 41.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับ Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์ สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาตั้งต่อเรือประเภทขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาด Ultramax 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SAM14019B และ SAM14020B) ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไว้กับ 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	<p>ก) การจำนองเรือเป็นลำดับแรก</p> <p>ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้</p> <p>ค) การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยของผู้กู้</p> <p>ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ</p> <p>จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในใบรับประกันเรือจากคู่ต่อเรือ</p>
------------	---

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ 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

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2558 ธนาคาร Norddeutsche Landesbank Girozentrale (Singapore Branch) ได้อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA ระหว่างวันที่ 31 มีนาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2559 วงเงินกู้ยืมได้หมดระยะเวลาเบิกเงินกู้โดยไม่ได้มีการเบิกถอน และถูกยกเลิกโดยอัตโนมัติ

#### 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	เพื่อใช้ชำระสำหรับก่อนรับมอบเรือและเมื่อรับมอบเรือในวงเงินสูงสุด ไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองแต่ละลำ ซึ่ง ได้สั่งซื้อไว้กับ 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
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 รวมวงเงินกู้สูงสุดสำหรับใช้ก่อน รับมอบเรือเป็นจำนวนเงิน 40,025,400 เหรียญสหรัฐอเมริกา	ก) สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 วงเงินสูงสุด ไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ (1) 16,738,500 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ หรือ (2) ร้อย ละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ ข) สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 และ 9 วงเงิน สูงสุดไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,900,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาด ของเรือแต่ละลำ ค) สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 วงเงินสูงสุด ไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,550,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือ แต่ละลำ		

วงเงิน/ รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับมอบเรือ	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับมอบเรือ
		ง) สำหรับเรือลำดับที่ 10 วงเงินสูงสุดไม่เกิน จำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,923,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือ
การเบิกใช้ วงเงินกู้ยืม	สำหรับขั้นตอน Keel Laying ก) 1,115,900 เหรียญ สหรัฐอเมริกาต่อลำสำหรับ เรือลำดับที่ 1 และ 2 ข) 1,395,000 เหรียญ สหรัฐอเมริกาต่อลำสำหรับ เรือลำดับที่ 3 4 7 8 9 และ 10 ค) 1,370,000 เหรียญ สหรัฐอเมริกาต่อลำสำหรับเรือ ลำดับที่ 5 และ 6 สำหรับขั้นตอน Launching ก) 2,231,800 เหรียญ สหรัฐอเมริกาต่อลำสำหรับเรือ ลำดับที่ 1 และ 2 ข) 2,790,000 เหรียญ สหรัฐอเมริกาต่อลำสำหรับเรือ ลำดับที่ 3 4 7 8 9 และ 10 ค) 2,740,000 เหรียญ สหรัฐอเมริกาต่อลำสำหรับเรือ ลำดับที่ 5 และ 6	ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบ เรือแต่ละลำซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับมอบ เรือแต่ละลำ
ระยะเวลา ครบกำหนด	เมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ	(1) 7 ปีนับจากวันรับมอบเรือลำสุดท้าย หรือ (2) 27 กันยายน 2566 วันใดที่เกิดขึ้นก่อน
การชำระคืน	จะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวจาก วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ เมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ	เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือแต่ละลำจะต้อง ชำระคืน โดยแบ่งชำระเท่าๆกันเป็นรายไตร มาส เริ่มไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอน เงินกู้ยืมแต่ละครั้ง โดยคำนวณจากฐานการ ชำระคืน 15 ปี ดังนี้ ก) 278,975 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวดต่อ ลำ สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2



วงเงิน/ รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้ ก่อนรับมอบเรือ	วงเงินสำหรับใช้ เมื่อรับมอบเรือ
		<p>ข) 348,333 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 และ 9</p> <p>ค) 342,500 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6</p> <p>ง) 348,717 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 10</p> <p>โดยเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ ส่วนคงเหลือหลังจากการชำระคืนรายไตรมาสดังกล่าวจะต้องถูกชำระคืนทั้งหมดในวันครบกำหนด</p>
<b>หลักประกัน</b>	<p>ก) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวด</p> <p>ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาส่งต่อเรือ</p>	<p>ก) การจำนองเรือเป็นลำดับแรก</p> <p>ข) การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้</p> <p>ค) การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้ของบริษัทย่อยผู้กู้</p> <p>ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ</p>

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ 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
- เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2558 บริษัทฯ และ บริษัทย่อยทางอ้อมของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ คือ บริษัท พีรเชส กลอรัส์ ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท พีรเชส วิสตอม ฟิทีอี ลิมิเตด ในฐานะผู้กู้ร่วมได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้ตามสัญญาเงินกู้วันที่ 13 พฤศจิกายน 2557 เพื่อให้ชำระราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งกองขนาดแสนดีไซส์ 38,500 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ ซึ่งได้สั่งซื้อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co. Ltd. (“เรือ SHG”) และขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 8 ลำ ซึ่งได้สั่งซื้อไว้กับ Sainty Marine Corporation Ltd. (“เรือ Sainty”) (เรือ SHG และเรือ Sainty รวมต่อไปนี้เรียกว่า “เรือทุกลำ”) โดยมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงต่างๆ ดังต่อไปนี้

เงินกู้แต่ละส่วน	ยกเลิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือสำหรับเรือ Sainty อย่างไรก็ตามเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ สำหรับเรือ SHG และเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือของเรือทุกลำยังคงไม่มีการเปลี่ยนแปลง
การผ่อนปรนการทดสอบข้อกำหนดทางการเงิน	อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA ตามสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558

การแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้ข้างต้น บริษัทต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังนี้

- ก) บริษัทฯไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้นจนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วนรวมทั้งการผ่อนปรนการทดสอบข้อกำหนดทางการเงิน
- ข) บริษัทฯต้องนำเสนอผลการกระแสเงินสดทุกเดือนสำหรับระยะเวลาสามเดือนข้างหน้าจนกว่าผู้กู้จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆภายใต้สัญญาเงินกู้ได้ครบถ้วน

บริษัทฯมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขบังคับก่อนโดยครบถ้วนและบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้ดังกล่าวได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2558

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัทฯ ยกเลิกวงเงินกู้ส่วนคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวนเงิน 166.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

สืบเนื่องจากการลดลงของมูลค่าหลักประกันและการผิดเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วน Funded Debt to EBITDA เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2559 ผู้กู้ได้วางหลักประกันเงินสดจำนวน 3,150,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาและจ่ายคืนเงินกู้จำนวน 2,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาเพื่อให้สามารถดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำต่อยอดเงินกู้คงเหลือ โดยการจ่ายคืนเงินกู้ล่วงหน้าดังกล่าวจะถือเป็นการชำระเงินงวดล่วงหน้าของเงินกู้ที่จะถึงกำหนดชำระในงวดต่อไปตามลำดับ การยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน Funded Debt to EBITDA มีผลบังคับใช้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560

ต่อมา เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2559 ผู้กู้ได้รับแจ้งว่ามีการลดลงของมูลค่าหลักประกันอีก

ดังนั้นในวันที่ 7 พฤศจิกายน 2559 ผู้กู้ได้วางหลักประกันเงินสดเพิ่มจำนวน 478,906 เหรียญสหรัฐอเมริกาเพื่อให้สามารถดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำต่อยอดเงินกู้คงเหลือ

## วงเงินที่ 9

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

รายละเอียดหลักของวงเงินกู้ยืม 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) การจำนำหุ้นที่ออกทั้งหมดของบริษัทย่อย ข) การจดจำนองเรือของบริษัทย่อยเป็นลำดับแรก 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

เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2558 ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) ได้อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน debt to EBITDA และอัตราส่วน debt service coverage ratio ระหว่างวันที่ 31 มีนาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558

เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2559 ซึ่งเป็นวันครบกำหนด บริษัทฯได้ชำระคืนเงินกู้ดังกล่าวทั้งหมดแล้ว

## วงเงินที่ 10

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

เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2558 BNP ได้อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA ระหว่างวันที่ 31 มีนาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2559 บริษัทฯ และบริษัท พีเอสซี ไลท์ส์ ฟิสิกส์ จำกัด ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้กับ BNP หลังจากการแก้ไขดังกล่าว รายละเอียดหลักของสัญญาเงินกู้สามารถแสดงได้ดังต่อไปนี้

วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 37,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริก แบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำของตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130126 (“เงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้ยืมสำหรับเรือทุกลำ”)
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	เบิกถอนได้ไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ 18,750,000 เหรียญสหรัฐอเมริก หรือร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ ซึ่งจะเบิกถอนเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ
การชำระคืน	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ งวดที่ 1 ถึงงวดที่ 16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 312,500 เหรียญสหรัฐอเมริกต่องวด และงวดที่ 17 ถึงงวดที่ 32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 468,750 เหรียญสหรัฐอเมริกต่องวด และส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,250,000 เหรียญสหรัฐอเมริก ชำระคืนในงวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
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

## 20.2 วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปจัดซื้อเรือ

### วงเงินที่ 1

บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมลงวันที่ 18 มกราคม 2550 เพื่อใช้สำหรับนำไปจัดซื้อเรือ ในระหว่างปี 2552 ถึง 2554 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในสัญญาเงินกู้ยืม

สรุปรายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืมมีดังนี้

- ก) ในระหว่างปี 2554 และ 2553 บริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่งได้เบิกถอนเงินกู้จำนวนเงิน 1,502.35 ล้านบาทเพื่อนำไปจัดซื้อเรือ 2 ลำ
- ข) ในระหว่างปี 2554 บริษัทย่อยในประเทศ 4 แห่งได้เบิกถอนเงินกู้จำนวนเงิน 92.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาจากวงเงินดังกล่าวและคงเหลือยอดที่ยังไม่ได้เบิกใช้จำนวนเงิน 108.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เพื่อเป็นการต่อระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ยืมคงเหลือ เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2555 บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศได้เข้าทำสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 50.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกาด้วยเงื่อนไขเดิมกับหนึ่งในสามธนาคารผู้ให้กู้เดิม เงินกู้ยืมดังกล่าวได้นำไปจัดซื้อเรือของบริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่ง และยกเลิกวงเงินกู้ยืมส่วนที่เหลือจำนวนเงิน 58.00 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ในระหว่างปี 2554 และ 2553 บริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่งได้เปลี่ยนหนี้เงินกู้ยืมสกุลเงินบาทจำนวนเงิน 1,502.35 ล้านบาท ไปเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐจำนวนเงิน 45.90 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา
- ง) ในระหว่างปี 2555 บริษัทย่อยในประเทศ 4 แห่งได้เปลี่ยนดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจำนวนเงิน 64.82 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เพื่อแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ (ร้อยละ 2.10) สำหรับดอกเบี้ยชำระระหว่างวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2565

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวกำกับประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรรมกรรมประกันภัยของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2557 ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืมแรกเริ่ม ได้อนุมัติการแก้ไขข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน funded debt to EBITDA จากไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1 เป็นไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 ระหว่างวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ธนาคาร ธนชาติ 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 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ
- ง) ดำรงอัตราส่วน debt service coverage ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2558 ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืมแรกเริ่มและธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน) ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืมเพิ่มเติมจำนวน 50.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ได้อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงรักษาอัตราส่วน debt to EBITDA และอัตราส่วน debt service coverage ratio ระหว่างวันที่ 31 มีนาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558

เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2558 ธนาคาร ธนชาติ จำกัด (มหาชน) ได้ขยายเวลาอนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินดังกล่าวจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2559 ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืม ได้อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน Debt to EBITDA และอัตราส่วน Debt Service Coverage ไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 ในช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2559 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลักดังนี้

- ก) บริษัทฯไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้น
- ข) บริษัทฯต้องนำส่งประมาณการกระแสเงินสดทุกเดือนสำหรับระยะเวลาสามเดือนข้างหน้า
- ค) บริษัทฯจะต้องไม่มีการผิดเงื่อนไขใดๆ ตามสัญญาเงินกู้
- ง) บริษัทฯจะต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อทุนไม่เกินกว่า 1.5
- จ) บริษัทฯจะต้องดำรงอัตราส่วน Debt Service Coverage รวมเงินสดไม่น้อยกว่า 1.0
- ฉ) บริษัทฯจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขเพิ่มเติมอื่นๆ ที่บริษัทฯ ได้ตกลงไว้กับผู้ให้กู้รายอื่น



เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2559 ธนาคาร ธนชาต จำกัด (มหาชน) ในฐานะตัวแทนของวงเงินกู้ยืมเพิ่มเติมจำนวน 50.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ได้ขยายเวลาอนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินดังกล่าวจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560

ต่อมา เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2559 ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) ได้อนุมัติให้บริษัทฯ ดำรงอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อทุนไม่เกินกว่า 1.8 ต่อ 1 ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2559 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

## วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 100.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ซื้อเรือต่อใหม่หรือเรือมือสอง ประเภทขนส่งสินค้าแห่งท้องในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของเรือ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส เงินกู้ยืมมีกำหนดชำระคืนตามสัดส่วนที่ระบุในสัญญาเป็นรายไตรมาสเท่าๆ กันภายในระยะเวลา 8.5 ปี โดยเริ่มต้นชำระคืนหลังจากหมดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้

เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขวงเงินกู้ยืมเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินกู้ยืมคงเหลือจำนวนเงิน 35.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาไปจนถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2557

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวกำกับประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย และการโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

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

เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ได้อนุมัติการแก้ไขข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน net funded debt to EBITDA จากไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1 เป็นไม่เกินกว่า 13.5 ต่อ 1 และดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้จากไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1 เป็นไม่น้อยกว่า 0.4 ต่อ 1 ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558

เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2559 ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยได้อนุมัติเพื่อยกเว้นการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน Net Funded Debt to EBITDA และอัตราส่วน Debt Service Coverage ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2559 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 ระหว่างช่วงเวลาที่ได้รับยกเว้นการทดสอบ บริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่นใดให้แก่ผู้ถือหุ้น

รายละเอียดวงเงินกู้ยืมจากธนาคารและวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้รับใช้ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 สรุปได้ดังนี้

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ย ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	วงเงินกู้ยืมสูงสุด ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม		วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้	(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)
				2559	2558		
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสร้างและจัดซื้อเรือใหม่							
วงเงินที่ 1	DNB Asia Ltd. และ 5 ธนาคารอื่น รวม 6 ธนาคาร	บริษัทฯและบริษัทย่อย	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	54.50	54.50	-	-
วงเงินที่ 2	ING Bank N.V. สาขาประเทศ สิงคโปร์ และ DNB Asia Ltd.	บริษัทฯต่อทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์ 4 บริษัท	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	84.96	84.96	-	-
วงเงินที่ 3	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอบีซี ฟู ฟิทีลี ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีลี ลิมิเตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	38.69	38.69	-	-
วงเงินที่ 4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอบีซี ฟู ฟิทีลี ลิมิเตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	19.34	19.34	-	-
วงเงินที่ 5	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีลี ลิมิเตด	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	19.58	19.58	-	-
วงเงินที่ 6	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อย	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	78.24	78.24	-	-
วงเงินที่ 7	Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	-	41.85	-	41.85
วงเงินที่ 8	DNB Asia Ltd. และธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าประเทศจีน	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	30.00	199.20	-	179.91
วงเงินที่ 9	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯและ 5 บริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	-	13.50	-	-
วงเงินที่ 10	BNP Paribas	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	24.75	42.00	-	42.00

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)						
วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ย ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	วงเงินกู้สูงสุด ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม	วงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้	
<b>วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการจัดซื้อเรือ</b>						
วงเงินที่ 1	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และ 2 ธนาคารอื่นรวม 3 ธนาคาร	บริษัทฯและบริษัทย่อย ในประเทศ	MLR-1 สำหรับเงินกู้ยืม สกุลเงินบาทและ LIBOR บวกส่วนเพิ่มสำหรับ เงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	142.00 ล้านดอลลาร์ หรือสหรัฐอเมริกา และ 1,502.35 ล้านบาท	-	-
วงเงินที่ 2	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อย	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	64.82	-	-

## 21. หุ้นกู้

เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2559 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันจำนวน 3,590,000 หน่วย มูลค่าที่ตราไว้ 1,000 บาทต่อหน่วย โดยวิธีการเสนอขายหุ้นกู้ให้แก่ประชาชนทั่วไป บริษัทฯ ได้รับเงินจากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้รวมจำนวน 3,590 ล้านบาท หุ้นกู้มีอายุ 5 ปี โดยมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.25 ต่อปี และมีกำหนดการชำระดอกเบี้ยทุกไตรมาส หุ้นกู้ดังกล่าวได้รับอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 7/2558 เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2558 และที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2558

เนื่องจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาคือสกุลเงินในการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อเป็นการจำกัดความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่มีอยู่ในรูปสกุลเงินบาท บริษัทฯ จึงได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้รวมจำนวน 3,590 ล้านบาท เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาค่าจำนวน 99.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (Cross Currency Swap) เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2559 อีกทั้งยังได้ทำการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินบาทที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.25 ต่อปี เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาค่าที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.99 ต่อปี

ต่อมา เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันจำนวน 1,960,000 หน่วย มูลค่าที่ตราไว้ 1,000 บาทต่อหน่วย โดยวิธีการเสนอขายหุ้นกู้แบบเจาะจงให้แก่ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่ ("II& HNW") บริษัทฯ ได้รับเงินจากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้รวมจำนวน 1,960 ล้านบาท หุ้นกู้มีอายุ 3.5 ปี โดยมีอัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 5.00 ต่อปี และมีกำหนดการชำระดอกเบี้ยทุกไตรมาส หุ้นกู้ดังกล่าวได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2559 และที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร ครั้งที่ 8/2559 เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2559

ต่อมาในวันที่ 4 มกราคม 2560 บริษัทฯ ได้แปลงเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้รวมจำนวน 1,960 ล้านบาทเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาค่าจำนวน 54.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (Cross Currency Swap) อีกทั้งยังได้ทำการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินบาทที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.00 ต่อปี เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาค่าที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.75 ต่อปี

บริษัทฯ มีข้อกำหนดต้องดำรงอัตราส่วน Debt to Equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 รายละเอียดของหุ้นกู้ระยะยาวมีดังต่อไปนี้

						(หน่วย: พันบาท)
						มูลค่าตามบัญชี
ชุดที่	วันที่ครบกำหนด ไถ่ถอน	จำนวน หน่วย (พันหน่วย)	มูลค่าตราไว้ ต่อหน่วย (บาท)	อัตราดอกเบี้ย อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	กำหนดชำระ ดอกเบี้ย	31 ธันวาคม
						2559
1	ทั้งจำนวนในวันที่ 22 มกราคม 2564 (5 ปี)	3,590	1,000	5.25	ทุกไตรมาส	3,590,000
2	ทั้งจำนวนในวันที่ 9 มิถุนายน 2563 (3.5 ปี)	1,960	1,000	5.00	ทุกไตรมาส	1,960,000
รวม						5,550,000
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้ลดบัญชี						(25,718)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน						12
หุ้นกู้ระยะยาว - สุทธิ						5,524,294

22. ประมาณการค่าความเสียหายจากการเงินเรือ

			(หน่วย: พันบาท)
			งบการเงินรวม
			2559                      2558
ยอดคงเหลือต้นปี	201,878	181,705	
ประมาณการเพิ่มขึ้นสำหรับปี	54,780	106,271	
ประมาณการลดลงสำหรับปี	(92,149)	(104,958)	
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(1,727)	18,860	
ยอดคงเหลือปลายปี	162,782	201,878	



## 23. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นหนี้สินเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี	82,418	73,285	74,738	66,728
ส่วนที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน :				
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	6,676	4,029	5,669	3,768
ต้นทุนดอกเบี้ย	2,349	1,804	2,125	1,732
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น :				
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย				
ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	-	5,733	-	5,248
ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	-	(2,365)	-	(2,816)
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	(7,044)	(187)	(2,585)	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(186)	119	(91)	78
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	84,213	82,418	79,856	74,738

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนแสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	6,635	4,512	5,691	4,182
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	2,390	1,321	2,103	1,318
รวมค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน	9,025	5,833	7,794	5,500

กลุ่มบริษัทคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนประมาณ 7.38 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 7.19 ล้านบาท) (2558: จำนวน 10.06 ล้านบาท งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 5.69 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของกลุ่มบริษัทประมาณ 13 ปี (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 13 ปี) (31 ธันวาคม 2558: 13 ปี งบการเงินเฉพาะกิจการ: 13 ปี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ร้อยละต่อปี)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
อัตราคิดลด	2.90	2.90	2.90	2.90
อัตราการขึ้นเงินเดือน	6.50	6.50	6.50	6.50

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	วันที่ 31 ธันวาคม 2559			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%
อัตราคิดลด	(5,624)	6,438	(5,346)	6,089
อัตราการขึ้นเงินเดือน	6,144	(5,494)	5,811	(5,222)

(หน่วย: พันบาท)

	วันที่ 31 ธันวาคม 2558			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%
อัตราคิดลด	(5,555)	6,359	(5,059)	5,763
อัตราการขึ้นเงินเดือน	6,069	(5,427)	5,500	(4,942)

## 24. ทุนเรือนหุ้น

เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2558 ที่ประชุมคณะกรรมการครั้งที่ 3/2558 ของบริษัทฯ และเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2558 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2558 ของบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการเพิ่มทุนจดทะเบียนของ บริษัทฯ อีกจำนวน 571,736,330 บาท โดยแบ่งออกเป็นหุ้นสามัญ จำนวน 571,736,330 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1.00 บาท จากเดิมที่มีทุนจดทะเบียนจำนวน 1,039,520,600 บาท โดยแบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,039,520,600 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1.00 บาท ดังนั้น ทุนจดทะเบียนใหม่จะเป็นจำนวน 1,611,256,930 บาท โดยแบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,611,256,930 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1.00 บาท โดยหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 571,736,330 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1.00 บาท จะถูกจัดสรรดังต่อไปนี้

- 1) การเสนอหุ้นใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน  
หุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนไม่เกิน 519,760,300 หุ้น เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน  
การถือหุ้นในอัตรา 2 หุ้นสามัญเดิมต่อ 1 หุ้นสามัญใหม่ ในราคาหุ้นละ 4 บาท
- 2) การออกใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ รุ่นที่ 1 (PSL-W1)  
หุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนไม่เกิน 51,976,030 หุ้น เพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดง  
สิทธิในการซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ รุ่นที่ 1 (PSL-W1) ชนิดระบุชื่อผู้ถือและโอนเปลี่ยนมือ  
ได้ ตามรายละเอียดที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 25

บริษัทฯ ได้ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 519,760,297 หุ้น และได้จดทะเบียนการเพิ่มทุนชำระแล้ว  
จำนวน 519,760,297 บาทกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2558 ดังนั้น ณ ปัจจุบันบริษัทฯ  
มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วจำนวน 1,559,280,897 บาท

## 25. ใบสำคัญแสดงสิทธิ

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้ออกและจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิเพื่อซื้อหุ้นสามัญของ  
บริษัทฯ (PSL-W1) ชนิดระบุชื่อผู้ถือและโอนเปลี่ยนมือได้ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมจำนวน 51,975,666  
หน่วย โดยมีรายละเอียดดังนี้

จำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิที่ออก	: 51,975,666 หน่วย
ราคาเสนอขาย	: หน่วยละ 0 บาท
วิธีการเสนอขาย	: จัดสรรให้ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ที่ได้จองซื้อและชำระค่าหุ้น สามัญเพิ่มทุนในอัตราส่วน 10 หุ้นสามัญใหม่ต่อ 1 หน่วยใบสำคัญ แสดงสิทธิ
อัตราการใช้สิทธิและราคาใช้สิทธิ	: ใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วย มีสิทธิซื้อหุ้นสามัญ 1 หุ้น ในราคา 17.50 บาทต่อหุ้น
อายุของใบสำคัญแสดงสิทธิ	: ไม่เกิน 3 ปี นับแต่วันที่ออกใบสำคัญแสดงสิทธิครั้งแรก
วันสิ้นสุดอายุ	: 15 มิถุนายน 2561
วันกำหนดการใช้สิทธิ	: ทุกวันทำการสุดท้ายของแต่ละไตรมาสหลังจากครบรอบปีที่สอง ของการออกใบสำคัญแสดงสิทธิ (วันที่ 16 มิถุนายน 2560) จนถึง วันหมดอายุของใบสำคัญแสดงสิทธิ ดังนั้น วันแรกและวันสุดท้าย ของการใช้สิทธิคือวันที่ 30 มิถุนายน 2560 และ 15 มิถุนายน 2561 ตามลำดับ

## 26. สำรองตามกฎหมาย

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

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 1202 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บริษัทฯย่อยที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยต้องจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนผลกำไรซึ่งบริษัทฯทำมาหาได้ทุกราวที่จ่ายเงินปันผลจนกว่าทุนสำรองนั้นจะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผล

## 27. สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม

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

ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯได้จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นจำนวนเงิน 1.75 ล้านบาท (2558: 1.75 ล้านบาท) และกลับรายการสำรองเนื่องจากการจ่ายเงินที่เกี่ยวข้องกับสำรองดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 1.98 ล้านบาท (2558: 1.99 ล้านบาท)

## 28. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น				
ของพนักงานและลูกเรือ	1,685,561	1,854,287	226,796	238,424
ค่าเช่าจ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงาน	5,370	5,145	3,878	3,979

## 29. ภาษีเงินได้

บริษัทฯ ไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2559 เนื่องจากบริษัทมีผลขาดทุนทางภาษียกมา  
จากปีก่อนๆ

### บริษัทย่อยในประเทศ

- ก) บริษัทย่อยในประเทศได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเล  
ระหว่างประเทศตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72 ลงวันที่ 20  
มีนาคม 2541 นอกจากนี้ บริษัทย่อยยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามพระราชบัญญัติ  
ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล
- ข) ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 คำนวณขึ้นในอัตราร้อยละ 20  
(2558: ร้อยละ 20) ของกำไรสุทธิหลังจากบวกกลับด้วยรายการสำรองและค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่ไม่  
อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษี

### บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศ

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณขึ้นโดยใช้อัตราตาม  
กฎหมายของประเทศเหล่านั้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 กลุ่มบริษัทมีรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี ผลแตกต่างชั่วคราว  
เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการ  
ดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน และขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวนเงิน  
6,452.82 ล้านบาท (2558: 2,596.31 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ 2,556.53 ล้านบาท (2558: 102.94  
ล้านบาท)) อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเนื่องจากกลุ่ม  
บริษัทพิจารณาแล้วเห็นว่ามีความน่าจะเป็นไม่ถึงระดับความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะ  
มีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาใช้ประโยชน์

รายละเอียดวันสิ้นสุดระยะเวลาการให้ประโยชน์ของรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้แสดงได้  
ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
31 ธันวาคม 2560	71,343	72,013	-	-
31 ธันวาคม 2561	232,546	232,581	-	-
31 ธันวาคม 2562	16,850	16,884	15,020	15,020
31 ธันวาคม 2563	212,765	322,908	-	-
31 ธันวาคม 2564	1,313,255	-	228,263	-
	<u>1,846,759</u>	<u>644,386</u>	<u>243,283</u>	<u>15,020</u>

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯมีผลแตกต่างชั่วคราวเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงินที่เกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยซึ่งไม่ได้รับรู้เป็นหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนรวม 1,314.88 ล้านบาท (2558: 1,365.75 ล้านบาท)

### 30. การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯได้รับสิทธิและประโยชน์ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนโดยการอนุมัติของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1405/2550 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2550 ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ บริษัทฯได้รับสิทธิและประโยชน์ที่สำคัญเกี่ยวกับการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในประเทศไทยโดยได้รับอนุญาตให้ทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาตและได้รับอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามจำนวนที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควรตลอดจนได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกประเทศไทยเป็นเงินตราต่างประเทศได้

บริษัทย่อยในประเทศได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีบางประการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล อาทิเช่น ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทย่อยจะต้องจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทย ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทย่อยมีเรือ 19 ลำ (2558: 16 ลำ) ที่ดำเนินงานภายใต้กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

รายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2559 และ 2558 (ก่อนการตัดรายการระหว่างกัน) จำแนกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมและกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมสามารถแสดงสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม							
	กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้							
	ตามประกาศอธิบดี							
	กรรมสรรพากร		กิจการที่ไม่ได้รับ					
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม		เกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72		การส่งเสริมอื่น		รวม	
	2559	2558	2559	2558	2559	2558	2559	2558
รายได้	1,353,955	1,449,731	301,377	1,297,852	2,162,386	1,968,919	3,817,718	4,716,502
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	(2,069,276)	(2,000,108)	(1,212,702)	(1,919,338)	(5,394,382)	(3,194,138)	(8,676,360)	(7,113,584)

### 31. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี



กำไรต่อหุ้นปรับลดคำนวณโดยหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยผลรวมของจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปีกับจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่บริษัทฯ อาจต้องออกเพื่อแปลงหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลดทั้งสิ้นให้เป็นหุ้นสามัญ โดยสมมติว่าได้มีการแปลงเป็นหุ้นสามัญ ณ วันต้นปีหรือ ณ วันออกหุ้นสามัญเทียบเท่า

ไม่มีการคำนวณกำไรต่อหุ้นปรับลดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 เนื่องจากราคาใช้สิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญมีราคาสูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของหุ้นสามัญ

### 32. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่น่าเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของกลุ่มบริษัทที่มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานได้รับและสอบถามอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

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

กิจกรรมทางธุรกิจในส่วนงานนี้ ได้แก่ การให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การเช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter) สำหรับการเช่าเป็นระยะเวลาผู้เช่าเรือ (ลูกค้า) จะจ่ายค่าเช่าแก่ผู้ให้เช่าเรือ (ในอัตราต่อวันตามที่ตกลงกัน โดยส่วนใหญ่จะตกลงชำระค่าเช่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา) ตามระยะเวลาที่กำหนด ในกรณีดังกล่าวผู้เช่าเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด รวมทั้งรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับการเช่าเป็นรายเที่ยว ผู้เช่าเรือจะจ่ายค่าระวางเรือในอัตราต่อตัน (ส่วนใหญ่จะตกลงกันเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา) เพื่อขนส่งสินค้าที่ระบุเฉพาะระหว่างท่าเรือที่กำหนด ตั้งแต่สองท่าขึ้นไป ในกรณีนี้ กลุ่มบริษัทจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวแสดงไว้ในงบการเงินภายใต้ชื่อ “รายจ่ายท่าเรือ” (Voyage disbursement) และ “น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป” (Bunker consumption) การเช่าเป็นระยะเวลานั้น เส้นทางเดินเรือจะถูกกำหนดหรือควบคุมโดยผู้เช่าเรือและภายใต้สัญญาเช่าเรือ โดยเส้นทางเดินเรือจะแตกต่างกันไปในแต่ละเที่ยวการเดินเรือ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของกลุ่มบริษัท ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่นำเสนอข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานทางภูมิศาสตร์ เพราะอาจไม่สื่อความหมายและอาจทำให้เกิดความเข้าใจที่ไม่ถูกต้อง

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

รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากการเช่าเป็นระยะเวลา และจากการเช่าเป็นรายเที่ยวของกลุ่มบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม									
	การเช่าเป็นระยะเวลา		การเช่าเป็นรายเที่ยว		รวม		ตัดบัญชี		รวม	
	2559	2558	2559	2558	2559	2558	2559	2558	2559	2558
รายได้ค่าเช่าเรือ	2,877,622	2,919,614	-	-	2,877,622	2,919,614	-	-	2,877,622	2,919,614
รายได้ค่าระวางเรือ	-	-	924,700	1,658,300	924,700	1,658,300	(119,905)	(328,932)	804,795	1,329,368
รวมรายได้จากการเดินเรือ	2,877,622	2,919,614	924,700	1,658,300	3,802,322	4,577,914	(119,905)	(328,932)	3,682,417	4,248,982
รายจ่ายท่าเรือ	-	-	(363,135)	(661,547)	(363,135)	(661,547)	119,905	328,932	(243,230)	(332,615)
น้ำมันเชื้อเพลิง	-	-	(231,894)	(494,669)	(231,894)	(494,669)	-	-	(231,894)	(494,669)
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเช่า										
เป็นรายเที่ยว	-	-	(595,029)	(1,156,216)	(595,029)	(1,156,216)	119,905	328,932	(475,124)	(827,284)
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ/ รายได้เทียบท่าจากการ เช่าเรือเป็นระยะเวลา	2,877,622	2,919,614	329,671	502,084	3,207,293	3,421,698	-	-	3,207,293	3,421,698

ในปี 2559 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากลูกค้ารายใหญ่จำนวนสองราย เป็นจำนวนเงินประมาณ 1,278.33 ล้านบาท

ในปี 2558 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากลูกค้ารายใหญ่จำนวนหนึ่งราย เป็นจำนวนเงินประมาณ 874.64 ล้านบาท

33. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้นี้บริหารโดย ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของ บริษัทฯและบริษัทย่อย ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯและบริษัทย่อยรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 4.66 ล้านบาท (2558: 4.33 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 3.72 ล้านบาท 2558: 3.56 ล้านบาท)

### 34. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

#### 34.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาส่งต่อเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาส่งต่อเรือที่จะต้องจ่ายในอนาคດดังนี้

	2559		2558	
	(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	(เทียบเท่า ล้านบาท)	(ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	(เทียบเท่า ล้านบาท)
บริษัทฯ	36.13	1,294.59	461.69	16,661.83

#### 34.2 ภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการรักษาวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

ค่าธรรมเนียม				กำหนดจ่ายชำระ	วันสิ้นสุดระยะเวลา เบิกใช้เงินกู้ยืม
วงเงิน	ที่จ่ายโดยกลุ่มบริษัท	วงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้		ค่าธรรมเนียม ในการรักษาวงเงินกู้ยืม	
		2559 (ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)	2558 (ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา)		
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ ในการสั่งต่อและจัดซื้อเรือใหม่					
วงเงินที่ 7	ร้อยละ 1.02 ต่อปี ของวงเงินกู้ยืมที่ยัง ไม่ได้เบิกใช้	-	41.85	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือ แต่ละลำ
วงเงินที่ 8	ร้อยละ 1.00 ต่อปี ของวงเงินกู้ยืมที่ยัง ไม่ได้เบิกใช้	-	179.91	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือ แต่ละลำ
วงเงินที่ 10	ร้อยละ 1.00 ต่อปี ของวงเงินกู้ยืมที่ยัง ไม่ได้เบิกใช้	-	42.00	ทุกสามเดือนจนกระทั่ง สิ้นสุดระยะเวลาเบิกใช้	เมื่อส่งมอบเรือ แต่ละลำ

### 35. เครื่องมือทางการเงิน

#### 35.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

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

##### **ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ**

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องเนื่องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายการให้สินเชื่อแก่ผู้เช่าเรือและบุคคลภายนอกโดยจำกัดการให้สินเชื่อเฉพาะกับลูกค้าชั้นดี และให้ความเข้มงวดในการจัดทำเอกสารประกอบรายการต่างๆ ให้ครบถ้วน ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากกลุ่มบริษัทมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมาก ราย จำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกหนี้ที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

##### **ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย**

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวข้องกับเงินฝากสถาบันการเงิน และเงินกู้ยืมระยะยาว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มบริษัทจึงอยู่ในระดับต่ำ

สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดหรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559									
อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี			อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
			ปรับขึ้นลง	อัตรา			คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
ภายใน 1 ปี	1-5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ตามราคาตลาด	ดอกเบี้ย	รวม		เงินเหรียญ	เงินเหรียญ	เงินบาท
							สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา	
<u>สินทรัพย์ทางการเงิน</u>									
เงินสดและรายการ									
เทียบเท่าเงินสด	194,206	-	-	2,480,344	1,760	2,676,310	0.60 - 0.80	0.00 - 0.30	0.37 - 0.38
ลูกหนี้การค้าและ									
ลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	139,995	139,995	-	-	-
เงินฝากธนาคารที่มี									
ภาระค้ำประกัน	-	-	-	-	390,993	390,993	-	-	-
รวม	194,206	-	-	2,480,344	532,748	3,207,298			
<u>หนี้สินทางการเงิน</u>									
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	-	37,848	37,848	-	-	-
หุ้นกู้	-	5,550,000	-	-	-	5,550,000	5.00 - 5.25	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	197,899	1,136,707	1,499,014	8,900,543	-	11,734,163	4.85 - 5.33	1.52-3.39	5.76
รวม	197,899	6,686,707	1,499,014	8,900,543	37,848	17,322,011			

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559									
อัตรา	อัตรา		อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี			อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
ดอกเบี้ยคงที่ -	อัตรา	อัตรา	ปรับขึ้นลง	อัตราดอกเบี้ย	รวม		คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
ครบกำหนด	ดอกเบี้ยคงที่	ตามราคาตลาด					เงินเหรียญ	เงินเหรียญ	เงินบาท
ภายใน 1 ปี	1-5 ปี						สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา	
<u>สินทรัพย์ทางการเงิน</u>									
เงินสดและรายการ									
เทียบเท่าเงินสด	179,606	-	1,964,550	1,093	2,145,249	0.60 - 0.80	0.00 - 0.30	0.37 - 0.38	
ลูกหนี้การค้าและ									
ลูกหนี้อื่น	-	-	-	4,629,332	4,629,332	-	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาว									
แก่บริษัทย่อย	-	-	-	5,543,081	5,543,081	-	-	-	-
รวม	179,606	-	1,964,550	10,173,506	12,317,662				
<u>หนี้สินทางการเงิน</u>									
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	245	245	-	-	-	-
เงินที่ตรงจากกิจการ									
ที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	1,739,800	1,739,800	-	-	-	-
หุ้นกู้	-	5,550,000	-	-	5,550,000	5.00 - 5.25	-	-	-
รวม	-	5,550,000	-	1,740,045	7,290,045				

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558									
อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย		ไม่มี		อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
			ปรับขึ้นลง		อัตรา				
ภายใน 1 ปี	1-5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ตามราคาตลาด	ดอกเบี้ย	รวม		คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
							เงินเหรียญ	เงินเหรียญ	เงินบาท
							สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา	
<u>สินทรัพย์ทางการเงิน</u>									
เงินสดและรายการ									
เทียบเท่าเงินสด	-	-	-	452,249	1,259	453,508	-	0.04 - 0.30	0.37 - 0.38
ลูกหนี้การค้าและ									
ลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	240,952	240,952	-	-	-
เงินฝากธนาคารที่มี									
ภาระค้ำประกัน	-	-	-	-	897,335	897,335	-	-	-
รวม	-	-	-	452,249	1,139,546	1,591,795			
<u>หนี้สินทางการเงิน</u>									
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	-	98,883	98,883	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	291,328	2,004,250	2,016,938	10,497,681	-	14,810,197	4.85 - 5.33	1.52 - 3.18	5.76
รวม	291,328	2,004,250	2,016,938	10,497,681	98,883	14,909,080			

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ								
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558								
	อัตรา	อัตรา	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง	ไม่มี	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
	ดอกเบี้ยคงที่ -	ดอกเบี้ยคงที่ -				ไม่มี	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)
	ครบกำหนด	ครบกำหนด						
	ภายใน 1 ปี	เมื่อทวงถาม						
			ตามราคาตลาด	อัตราดอกเบี้ย		คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
						เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>								
เงินสดและรายการ								
เทียบเท่าเงินสด	-	-	51,747	616	52,363	-	0.04 - 0.30	0.37 - 0.38
ลูกหนี้การค้าและ								
ลูกหนี้อื่น	-	-	-	3,886,261	3,886,261	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น								
แก่บริษัทย่อย	-	-	-	1,703,382	1,703,382	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาว								
แก่บริษัทย่อย	-	-	-	350,132	350,132	-	-	-
รวม	-	-	51,747	5,940,391	5,992,138			
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>								
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	11,544	11,544	-	-	-
เงินทดรองจากกิจการ								
ที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	1,381,956	1,381,956	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	605,749	-	605,749	-	2.91 - 3.18	-
รวม	-	-	605,749	1,393,500	1,999,249			



### ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และค่าใช้จ่ายเกือบทั้งหมดของกลุ่มบริษัทอยู่ในรูปสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาก็เป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากรายการที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกได้ในตัวเอง อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังคงมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเครื่องมือทางการเงินที่เป็นเงินตราสกุลอื่น ซึ่งฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทได้พิจารณาแล้วและได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวที่ยังคงมีอยู่ ดังนั้น จึงพยายามที่จะจำกัดความเสี่ยงดังกล่าวให้เหลือน้อยที่สุด โดยการไม่ถือเครื่องมือทางการเงินที่สำคัญที่เป็นเงินตราสกุลอื่นหรือใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาเห็นว่าเหมาะสมในการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว

กลุ่มบริษัทไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการเก็งกำไรหรือเพื่อการค้า

กลุ่มบริษัทมียอดคงเหลือของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีสาระสำคัญที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ (สกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริก) ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ดังนี้

สกุลเงิน	งบการเงินรวม				อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย ณ วันที่ 31 ธันวาคม (เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
	สินทรัพย์ทางการเงิน		หนี้สินทางการเงิน			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม			
	2559	2558	2559	2558		
	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)		
เงินกู้ยืมสกุลเงินบาท	-	-	719.87	845.07	0.0278	0.0276
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	-	-	3,590.00	-	0.0278	-
สกุลเงิน	งบการเงินเฉพาะกิจการ				อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย ณ วันที่ 31 ธันวาคม (เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
	สินทรัพย์ทางการเงิน		หนี้สินทางการเงิน			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม			
	2559	2558	2559	2558		
	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)		
หุ้นกู้สกุลเงินบาท	-	-	3,590.00	-	0.0278	-

กลุ่มบริษัทมีสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศคงเหลือดังนี้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559			
จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา (เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	วันครบกำหนดตามสัญญา
<u>บริษัทฯ</u>			
3,590 ล้านบาท	99.72 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0278	มกราคม 2564
<u>บริษัทย่อย</u>			
719.87 ล้านบาท	21.99 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	รายไตรมาสตามกำหนดการชำระคืน เงินกู้สิ้นสุดเดือนกันยายน 2565
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558			
จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา (เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	วันครบกำหนดตามสัญญา
<u>บริษัทย่อย</u>			
845.07 ล้านบาท	25.82 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	รายไตรมาสตามกำหนดการชำระคืน เงินกู้สิ้นสุดเดือนกันยายน 2565

35.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด และเงินกู้ยืมระยะยาวมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด กลุ่มบริษัทจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน

36. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการทุนที่สำคัญของกลุ่มบริษัท คือการจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทุนที่เหมาะสมเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทและเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 1.37:1 (2558: 0.97:1) (เฉพาะบริษัทฯ: 0.58:1 (2558: 0.14:1)) ซึ่งคำนวณจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

### 37. งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 และงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานแสดงได้ดังนี้

บริษัท พรีเมียม ไลฟ์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

	งบการเงินรวม		(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)	
	2559	2558	งบการเงินเฉพาะกิจการ	2558
<b>สินทรัพย์</b>				
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	74,693	12,567	59,872	1,451
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน				
- ส่วนที่สิ้นสุดภาระค้ำประกันภายในหนึ่งปี	1,007	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	3,907	6,677	129,200	107,687
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	-	-	-	47,200
น้ำมันเชื้อเพลิง	1,137	3,959	-	-
<b>สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น</b>				
เงินทดรองจ่ายแก่ักปัดเงินเรือ	2,539	3,603	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	677	555	-	-
อื่นๆ	2,587	1,156	568	626
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น</b>	<b>5,803</b>	<b>5,314</b>	<b>568</b>	<b>626</b>
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>86,547</b>	<b>28,517</b>	<b>189,640</b>	<b>156,964</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>				
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน - สุทธิจาก				
ส่วนที่สิ้นสุดภาระค้ำประกันภายในหนึ่งปี	9,905	24,865	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	154,702	9,702
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	206,289	246,149
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	2,407	2,374	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	568	568	568	568
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตรา				
ต่างประเทศ	-	-	806	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	716,467	701,880	151	185
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	33	56	33	56
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น</b>				
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือเรือเรียกคืน	3,122	4,025	-	-
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	75,700	123,352	75,386	122,941
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	-	6,028	-	6,028
ต้นทุนสัญญาเรือตัดจ่าย	7,074	7,641	-	-
อื่นๆ	86	87	67	66
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น</b>	<b>85,982</b>	<b>141,133</b>	<b>75,453</b>	<b>129,035</b>
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>815,362</b>	<b>870,876</b>	<b>438,002</b>	<b>385,695</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>901,909</b>	<b>899,393</b>	<b>627,642</b>	<b>542,659</b>

บริษัท พีเอส ซีพี จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,056	2,740	7	320
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	48,556	38,293
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	2,672	3,555	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	3,921	4,760	1,391	411
โบนัสพนักงานค้างจ่าย	950	957	817	836
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	8,599	12,012	50,771	39,860
รายได้รับล่วงหน้า	387	1,255	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ภายในหนึ่งปี	24,765	155,276	-	13,495
ภายในหนึ่งปี	2	11	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	518	734	246	204
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>34,271</b>	<b>169,288</b>	<b>51,017</b>	<b>53,559</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>				
เจ้าหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตรา				
ต่างประเทศ	1,000	2,294	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สิ้นสุดจากส่วนที่ถึงกำหนด				
ชำระภายในหนึ่งปี	302,724	255,108	-	3,291
หุ้นกู้	153,439	-	153,439	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	4,543	5,594	-	-
สินเชื่อบริการไม่มีหลักประกัน	22,371	8,000	22,371	8,000
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	2,350	2,284	2,228	2,071
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>486,427</b>	<b>273,280</b>	<b>178,038</b>	<b>13,362</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>520,698</b>	<b>442,568</b>	<b>229,055</b>	<b>66,921</b>

บริษัท พีริเชียส ชิฟพิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

	(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน	52,598	52,598	52,598	52,598
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	51,055	51,055	51,055	51,055
ส่วนเกินทุน				
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63,284	63,284	63,284	63,284
ส่วนเกินทุนหุ้นซื้อคืน	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	509	519	509	519
ยังไม่ได้จัดสรร	246,344	321,940	276,118	353,259
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(2,063)	(2,001)	-	-
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	381,210	456,878	398,587	475,738
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
ของบริษัทย่อย	1	(53)	-	-
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>381,211</b>	<b>456,825</b>	<b>398,587</b>	<b>475,738</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>901,909</b>	<b>899,393</b>	<b>627,642</b>	<b>542,659</b>

**บริษัท พีเอส ซีพี จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย**

**งบกำไรขาดทุน**

**สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559**

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
<b>รายได้</b>				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้ค่าเช่าเรือ	81,624	84,672	-	-
รายได้ค่าระวางเรือ	22,801	38,534	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	104,425	123,206	-	-
รายได้จากการให้บริการ	211	221	2,741	2,645
กำไรจากการขายอุปกรณ์	-	-	11	21
กำไรจากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ	81	-	81	-
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนชั่วคราว	-	143	-	-
ดอกเบี้ยรับ	1,317	60	1,262	36
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	1,278	-	1,349	-
รายได้อื่น	197	1	-	-
<b>รวมรายได้</b>	<b>107,509</b>	<b>123,631</b>	<b>5,444</b>	<b>2,702</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	57,002	65,502	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	6,897	9,638	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	6,561	14,420	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	70,460	89,560	-	-
ค่าเสื่อมราคา	38,729	43,701	71	73
ต้นทุนการให้บริการ	149	152	-	-
ขาดทุนจากการขายเรือ	19,344	7,806	-	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	16,151	23,445	-	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุนใน บริษัทย่อย	-	-	62,142	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	7,376	8,370	6,043	6,393
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	2,500	2,818	2,242	2,620
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	703	198	932	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	767	-	849
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>155,412</b>	<b>176,817</b>	<b>71,430</b>	<b>9,935</b>
<b>ขาดทุนก่อนส่วนแบ่งกำไรจาก</b>				
<b>เงินลงทุนในบริษัทร่วม ค่าใช้จ่าย</b>				
<b>ทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้</b>	(47,903)	(53,186)	(65,986)	(7,233)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนใน บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	94	230	-	-
<b>ขาดทุนก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงิน</b>				
<b>และค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้</b>	(47,809)	(52,956)	(65,986)	(7,233)
<b>ค่าใช้จ่ายทางการเงิน</b>	(27,741)	(16,405)	(11,165)	(190)
<b>ขาดทุนก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้</b>	<b>(75,550)</b>	<b>(69,361)</b>	<b>(77,151)</b>	<b>(7,423)</b>
<b>ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้</b>	(2)	(49)	-	-
<b>ขาดทุนสำหรับปี</b>	<b>(75,552)</b>	<b>(69,410)</b>	<b>(77,151)</b>	<b>(7,423)</b>



บริษัท พีรเชส ซีฟู้ด จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
<b>การแบ่งปันขาดทุน</b>				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(75,606)	(69,409)	(77,151)	(7,423)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	54	(1)	-	-
<b>ขาดทุนสำหรับปี</b>	<b>(75,552)</b>	<b>(69,410)</b>	<b>(77,151)</b>	<b>(7,423)</b>
<b>กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน</b>				
ขาดทุนส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(0.0485)	(0.0521)	(0.0495)	(0.0056)
<b>จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (พันหุ้น)</b>	<b>1,559,281</b>	<b>1,332,865</b>	<b>1,559,281</b>	<b>1,332,865</b>

38. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2560

# รายการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการทำรายการที่มีสาระสำคัญกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ดังต่อไปนี้

## 1. สัญญาเช่าสำนักงานระหว่างบริษัทฯ กับบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด

### ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการอื่นๆ กับบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด ซึ่งมีนางสาวนิชิตา ขาห์ และนายอิษฏ์ชาญ ขาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากนางสาวนิชิตา ขาห์ และนายอิษฏ์ชาญ ขาห์ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด และนายกิริต ขาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสีย เนื่องจากเป็นกรรมการของบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด

### ความสำคัญของการทำรายการ

สัญญาเช่าสำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

### ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2559 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าเช่าและค่าบริการอื่นๆ เป็นจำนวนเงินรวม 1.48 ล้านบาท (ปี 2558: 1.82 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2558: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ โดยบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในอัตรา 210 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าสำนักงานและบริการกับบุคคลภายนอกในชั้นอื่นที่ใกล้เคียงกันในอาคารสำนักงานเดียวกันที่อัตรา 220.50 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน

### แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำนักงานมีความจำเป็นต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงต่อสัญญาเช่าสำนักงานและบริการในปี 2560 ในอัตราค่าเช่าอัตราเดียวกัน (หรือที่ให้ผลประโยชน์ที่มากกว่า) กับปี 2559

## 2. ซื้อตัวเครื่องบินจาก บริษัท แอมบีก้า ทัวร์ เอเยนซี จำกัด

### ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ซื้อตัวเครื่องบินจาก บริษัท แอมบีก้า ทัวร์ เอเยนซี จำกัด ซึ่งมีนางสาวนิชิตา ขาห์ และนายอิษฏ์ชาญ ขาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัทดังกล่าว

### ความสำคัญของการทำรายการ

โดยปกติการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย นอกจากค่าตัวเครื่องบินสำหรับการเดินทางไปต่างประเทศของผู้บริหาร ตัวเครื่องบินมีความจำเป็นตามสัญญาว่าจ้างลูกเรือ เนื่องจากบริษัทฯ ต้องจัดหาตัวเครื่องบินเพื่อรับส่งลูกเรือไปทำงานบนเรือ และเดินทางกลับจากเรือที่ทำเทียบเรือต่างๆ ทั่วโลก เมื่อสัญญาว่าจ้างสิ้นสุดลง บริษัท แอมบีก้า ทัวร์ เอเยนซี จำกัด ได้ถูกเลือกให้มาบริการในเรื่องนี้ โดยพิจารณาจากความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาและบริการ การให้บริการที่รวดเร็วกว่า และมีประสิทธิภาพมากกว่า รวมทั้งมีสำนักงานอยู่ใกล้กับบริษัทฯ ซึ่งทำให้ไม่มีปัญหาในการรับส่งตัวเครื่องบินในกรณีเร่งด่วน

### ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อยซื้อตัวเครื่องบินจากบริษัทดังกล่าวจำนวน 6.61 ล้านบาท (ปี 2558: 8.58 ล้านบาท) หรือเท่ากับร้อยละ 0.05 (ปี 2558: ร้อยละ 0.05) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

### แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อยยังคงมีค่าใช้จ่ายซื้อตัวเครื่องบินกับบริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด อย่างไรก็ดีตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบราคาและมาตรฐานการให้บริการของผู้จำหน่ายตัวเครื่องบินรายอื่นๆ อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งรวมทั้ง บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด ในกรณีที่ราคาตัวเครื่องบินและมาตรฐานการให้บริการที่เสนอโดยผู้จำหน่ายตัวเครื่องบินไม่ได้เป็นไปตามราคาตลาดโดยทั่วไป หรือเงื่อนไขต่างๆ ไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเลือกซื้อจากบริษัทจัดหาตัวเครื่องบินอื่นแทน

## 3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจากบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด

### ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศและค่าบริการอื่นๆ ในส่วนสำนักงาน และห้องพักอาศัย สำหรับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด ซึ่งเป็นรายการเกี่ยวข้องกันโดย นางสาว นิชิต้า ซาห์ และนายอิชฎ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากนางสาวนิชิต้า ซาห์ และนายอิชฎ์ชาญ ซาห์ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด นายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด

### ความสำคัญของการทำรายการ

การบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานของบริษัทฯ และห้องพักอาศัย รวมถึงค่าใช้จ่ายในการจัดการนั้น มีความจำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เนื่องจากเป็นห้องพักอาศัยสำหรับพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ และถือเป็นทรัพย์สินของบริษัทย่อย โดยบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด ถูกเลือกให้มาดำเนินการในเรื่องนี้ โดยราคาและการให้บริการต่างๆ เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป

### ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศและค่าใช้จ่ายในการจัดการ สำหรับสำนักงานบริษัทฯ บริษัทย่อย และที่คอนโดมิเนียมของบริษัทย่อยจำนวน 1.16 ล้านบาท (ปี 2558: 0.80 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.01 (ปี 2558: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

### แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อยยังคงมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ และค่าใช้จ่ายในการซื้อและติดตั้งเครื่องปรับอากาศ กับบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด อย่างไรก็ดีตามบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและมาตรฐานการให้บริการ ในกรณีที่ราคาและมาตรฐานการให้บริการไม่ได้เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป หรือไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเปลี่ยนผู้ให้บริการ

## 4. ค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรมและการบริหารจัดการ จากบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

### ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรมและการบริหารจัดการ ให้แก่บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นรายการเกี่ยวข้องกันโดย นางสาวนิชิต้า ซาห์ และนายอิชฎ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากเป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด นายकुซุมุ คาลิ วาเดีย และนายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

### ความสำคัญของการทำรายการ

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

### ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรมและการบริหารจัดการ จำนวน 0.54 ล้านบาท (ปี 2558: 1.59 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.00 (ปี 2558: ร้อยละ 0.01) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

### แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อยยังคงมีค่าใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการโรงแรมและการบริหารจัดการกับบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและมาตรฐานการให้บริการ ในกรณีที่ราคาและมาตรฐานการให้บริการไม่ได้เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป หรือไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเปลี่ยนผู้ให้บริการ

## 5. ค่าเบี้ยประกันภัยจากกลุ่มบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นตัวแทนบริษัทประกันภัย

### ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์สำหรับพนักงานชาวต่างชาติของบริษัทฯ และเบี้ยประกันภัยทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้แก่ บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และจ่ายค่าเบี้ยประกันชีวิตสำหรับพนักงานของบริษัทฯ ให้แก่บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันโดย นายอิชฎฐาญ ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้เสียเนื่องจากเป็นกรรมการของบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด นอกจากนี้ นางสาวนิธิดา ชำห์ นายอิชฎฐาญ ชำห์ และนายกิตติ ชำห์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ มีความสัมพันธ์กับ นางสาวสมิทธิรา ชำห์ ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด

### ความสำคัญของการทำรายการ

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

### ความเป็นธรรมของการกำหนดราคาและเงื่อนไข

สำหรับปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยประเภทต่างๆ จำนวนรวม 2.78 ล้านบาท (ปี 2558: 2.64 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 0.02 (ปี 2558: ร้อยละ 0.02) ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ

### แนวโน้มการทำรายการในอนาคต

สำหรับปี 2560 บริษัทฯ ยังคงมีค่าใช้จ่ายในการทำประกันเช่นเดิม กับบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำการเปรียบเทียบด้านราคาและเงื่อนไขต่างๆ ในกรณีที่ราคาและมาตรฐานการบริการไม่ได้เป็นไปตามการแข่งขันโดยทั่วไป หรือไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จะพิจารณาเปลี่ยนผู้ให้บริการ

อเนิงกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูล และรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนและของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตและไม่เกิดรายการที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้ตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันข้างต้นและได้รายงานผลต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ โดยมีการพิจารณาและสอบทานรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2560 และรายการดังกล่าวได้รายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2560 ซึ่งได้มีการสอบทานรายการดังกล่าว จากความเห็นและรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าบริษัทฯ มีกฎข้อบังคับและนโยบายป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างเพียงพอ โดยรายการระหว่างกันที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทข้างต้น เป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และมีการเปิดเผยอย่างเพียงพอแล้วในงบการเงิน และรายงานประจำปีของบริษัทฯ

# ดัชนีแสดงรายการที่กำหนดตามแบบ 56-2

(ตามมาตรา 56 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535)

ลำดับที่	หัวข้อ	หน้า
1.	นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	1 - 13, 36 - 55
2.	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	14 - 30
3.	ปัจจัยความเสี่ยง	132 - 140
4.	ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	8 - 13
5.	ผู้ถือหุ้น	141
6.	นโยบายการจ่ายเงินปันผล	141
7.	โครงสร้างการจัดการ	34 - 35, 72 - 73, 110 - 112, 142 - 170
8.	การกำกับดูแลกิจการ	62 - 88
9.	ความรับผิดชอบต่อสังคม	92 - 131
10.	การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง	59 - 61, 82 - 84, 90 - 91, 145 - 146
11.	รายการระหว่างกัน	300 - 303
12.	ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ	4 - 5, 31, 97 - 98, 192 - 299
13.	คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน	171 - 191
14.	หมายเหตุประกอบรายงานประจำปีเกี่ยวกับแบบแสดงข้อมูล รายงานประจำปี (แบบ 56-1)	ปกหลัง



## บุคคลอ้างอิง

### นายทะเบียนหลักทรัพย์ • บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด

เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก  
แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ : 66-2 009-9000 โทรสาร : 66-2 009-9991  
ศูนย์บริการข้อมูล : 66-2 009-9999  
E-mail : contact.tsd@set.or.th  
Website : <http://www.tsd.co.th>

### นายทะเบียนหุ้นกู้ และผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ • 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>

### 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

1 Wallich Street #30-01 Guoco Tower Singapore 078881  
โทรศัพท์ : 65-6260-0111  
Website : <https://www.dnb.no>

### ผู้สอบบัญชี • บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

ชั้น 33 อาคารเลคิรชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 (ตรงข้ามสวนเบญจกิติ / เยื้องศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์)  
ตู้ ป.ณ. 1047, กรุงเทพฯ 10501 ประเทศไทย  
โทรศัพท์ : 66-2 264-9090 โทรสาร : 66-2 264-0789  
E-mail : EY.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 ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

เลขที่ 8 อาคารคาร์เธียเฮาส์ 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](mailto:ir@preciousshipping.com)

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

### หมายเหตุ

ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลของบริษัทฯ เพิ่มเติมได้จากแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัทฯ ที่แสดงไว้ใบ

<http://market.sec.or.th/public/idth/th/FinancialReport/R561-0000001319>

<http://www.preciousshipping.com/investor-relations/publications/form-56-1>

